

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1994-1995

8 DECEMBER 1994

Ontwerp van wet houdende de algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 1995

Sectie 33:
Verkeer en Infrastructuur
(Artikelen 2.33.1 tot 2.33.16)

VERSLAG
NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER QUINTELIER

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen:

1. Vaste leden: de heren Decléty, voorzitter, Bartholomeeussen, Benker, Boël, Bouchat, mevr. Cahay-André, de heren Cardoen, De Seranno, Desutter, Didden, Gesquiere, Gevenois, Grosjean, Hotyat, Lozie, Seeuws, Vancrombruggen, mevr. Van den Poel-Welkenhuysen en de heer Quintelier, rapporteur.
2. Plaatsvervangers: de heren Garcia, Henneuse en mevr. Van Cleuvenbergen.

R. A 16728

Zie:

Gedr. St. van de Senaat:

1230 (1994-1995):

- Nr. 1: Ontwerp overgezonden door de Kamer van volksvertegenwoordigers.
Nrs. 2 tot 16: Verslagen.

SENAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1994-1995

8 DECEMBRE 1994

Projet de loi contenant le budget général des dépenses pour l'année budgétaire 1995

Section 33:
Communications et Infrastructure
(Articles 2.33.1 à 2.33.16)

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

Ont participé aux travaux de la commission:

1. Membres effectifs: MM. Decléty, président; Bartholomeeussen, Benker, Boël, Bouchat, Mme Cahay-André, MM. Cardoen, De Seranno, Desutter, Didden, Gesquiere, Gevenois, Grosjean, Hotyat, Lozie, Seeuws, Vancrombruggen, Mme Van den Poel-Welkenhuysen et M. Quintelier, rapporteur.
2. Membres suppléants: MM. Garcia, Henneuse et Mme Van Cleuvenbergen.

R. A 16728

Voir:

Documents du Sénat:

1230 (1994-1995):

- N° 1: Projet transmis par la Chambre des représentants.
N°s 2 à 16: Rapports.

INHOUD		SOMMAIRE	
	Blz.		Pages
A. VERKEER	3	A. COMMUNICATIONS	3
I. Uiteenzetting van de minister van Verkeers- wezen en Overheidsbedrijven	3	I. Exposé du ministre des Communications et des Entreprises publiques	3
II. Algemene bespreking	8	II. Discussion générale	8
De Post	8	La Poste	8
Sabena	9	La Sabena	9
De Regie der Luchtwegen	9	La Régie des voies aériennes	9
De N.M.B.S. — H.S.T.	10	La S.N.C.B. — Le T.G.V.	10
De Regie voor Maritiem Transport	19	La Régie des Transports maritimes	19
Het Eurovignet	20	L'Eurovignette	20
De verkeersveiligheid	20	La sécurité routière	20
Varia	22	Divers	22
B. INFRASTRUCTUUR	25	B. INFRASTRUCTURE	25
Uiteenzetting van de minister van Wetenschaps- beleid en Infrastructuur	25	Exposé du ministre de la Politique scientifique et de l'Infrastructure	25
Algemene bespreking	32	Discussion générale	32
Bespreking van de artikelen	35	Discussion des articles	35
Stemmingen	35	Votes	35
Bijlagen	36	Annexes	36

A. — VERKEER**I. UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN VERKEERSWEZEN EN OVERHEIDSBEDRIJVEN**

De Commissie heeft kennis genomen van de algemene beleidsnota. Deze toont de diversiteit van de materies die de minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven moet beheren.

Vandaag zal de minister het beleid belichten dat wordt gevoerd op enkele gebieden die tot zijn bevoegdheid behoren.

Wat het vervoer en het verkeer betreft, zal hij eerst enkele woorden zeggen over het vervoer van goederen over de weg, de verkeersveiligheid en de spoorwegen.

1. De weg

Inzake wegvervoer tracht de minister de opleiding van de vervoerder en de veiligheid van het transport te verbeteren en de eerlijke concurrentie aan te moedigen.

Aldus, bijvoorbeeld, zal aan de Commissie binnenkort een wetsontwerp over de toegangsvoorwaarden tot de markt en het beroep worden voorgelegd. Dit ontwerp organiseert de bestaande reglementering, maar het voert hoofdzakelijk, om de bazen van de vervoerders ertoe aan te zetten de regels beter na te leven, het begrip medeaansprakelijkheid van de opdrachtgever ingeval van overtreding in.

Bovendien zal de minister de controles van de overbelading en rusttijden versterken.

Van zijn kant moet het eurovignet begin 1995 in vijf Europese Staten van kracht worden. Wij zullen het terzelfdertijd als onze partners toepassen om de Belgische vervoerders op de internationale markt niet te benadelen. Men mag echter niet vergeten dat de wegvervoerders in België de voordelen van de met 50 pct. verhoogde Maribel-*bis* operatie genieten.

2. De verkeersveiligheid

Het is bekend dat het vervoer over de weg soepel is, maar meer dan de andere vormen van vervoer is het broos. De ongevallen zijn talrijk en de sociale kosten van de verkeersonveiligheid zijn buitensporig voor de Gemeenschap. Studies hebben deze op 2,5 pct. van het B.N.P. geraamd. En dit cijfer houdt geen rekening met de menselijke dimensie van het probleem, de ongevallen, de invaliditeit of de inkomstenderving.

A. — COMMUNICATIONS**I. EXPOSE DU MINISTRE DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES**

La Commission a pris connaissance de la note de politique générale. Elle rappelle la diversité des matières que doit gérer le ministre des Communications et des Entreprises publiques.

Il évoquera aujourd'hui la politique menée dans quelques-uns des domaines qui relèvent de ses compétences.

En ce qui concerne les transports et les communications, il dira d'abord quelques mots du transport de marchandises par route, de la sécurité routière et du chemin de fer.

1. La route

En matière de transport routier, il s'efforce d'améliorer la formation du transporteur, la sécurité du transport et d'encourager une concurrence loyale.

La Commission sera, par exemple, saisie, sous peu, d'un projet de loi sur les conditions d'accès au marché et à la profession. Ce projet réorganise la réglementation existante mais, surtout, afin d'inciter les patrons des transporteurs à mieux respecter les règles, il introduit la notion de coresponsabilité du donneur d'ordre en cas d'infraction.

Par ailleurs, il renforcera les contrôles des charges et des temps de repos.

Pour sa part, l'eurovignette doit entrer en vigueur au début 1995, dans cinq Etats européens. Nous l'appliquerons en même temps que nos partenaires afin de ne pas déformer les transporteurs belges sur le marché international. Il ne faut toutefois pas oublier qu'en Belgique, les transporteurs routiers bénéficient de l'opération Maribel-*bis* renforcée à concurrence de 50 p.c.

2. La sécurité routière

On sait que le transport par route est souple mais, plus que les autres, il est fragile. Les accidents sont nombreux et le coût social de l'insécurité routière est exorbitant pour la collectivité. Des études l'ont estimé à 2,5 p.c. du P.N.B. Et ce chiffre ne tient pas compte de la dimension humaine du problème, des décès, handicaps ou pertes de revenus.

Het is dus van belang globaal na te denken over de wegveiligheid. Dit is een van de taken van de Nationale Commissie voor het Wegverkeer, geïnstalleerd in mei 1994.

Volgens de minister zou de wegveiligheid op 5 punten moeten steunen: de toetreding, de coördinatie, de opvoeding, de verantwoordelijkheid en tenslotte de controle en de bestraffing.

Hij verklaart zich nader. De gebruikers moeten zich meer houden aan de geldende regels; als deze beter begrepen zijn, zullen zij beter worden nageleefd.

Bovendien zijn de bevoegdheden en verantwoordelijkheden op het gebied van de controle, de reglementering en de veiligheid verdeeld. Wij moeten dus de coördinatie tussen de verschillende betrokken instanties versterken. Deze coördinatie gebeurt met name in de I.C.V.I. en de Commissie voor het Wegverkeer.

Wij moeten zeker de opvoeding van de kinderen, de ouders en de weggebruikers voortzetten. Maar het lijkt de minister eveneens nodig de modaliteiten voor het verkrijgen van het rijbewijs te onderzoeken. Dit zou inderdaad de jeugd meer moeten sensibiliseren voor de gevaren op de weg en hen aansporen tot een tegelijk defensief en ontspannen rijgedrag.

Wat de verantwoordelijkheid betreft, moet de bestuurder zich daarvan heel bewust zijn, vooral ten opzichte van de zwakkere weggebruikers, fietsers en voetgangers.

In dezelfde gedachtengang moet de Commissie voor het Wegverkeer eveneens onderzoeken of het mogelijk is het rijgedrag op autowegen aan te passen aan de weersomstandigheden en de verkeerssituatie.

Tenslotte zal deze Commissie zich eveneens bezighouden met de problematiek van de straffen en de gevolgen. Een grotere harmonisatie is inderdaad nodig bij de toepassing van de zware straffen. En bepaalde kleinere straffen zouden het voorwerp moeten kunnen zijn van een transactie of een alternatieve straf.

Op het gebied van de inschrijving van de voertuigen heeft men sinds eind 1993 minder tijd nodig om een nummerplaat te krijgen. De opening van de loketten voor het publiek maakt nu de aflevering van een plaat dezelfde dag mogelijk of 24 uur later langs De Post. De minister overweegt eveneens een decentralisatie van de inschrijvingen in 1995, eerst in twee steden op proef, vooraleer het project wordt uitgebreid.

3. De spoorwegen

De spoorwegen spelen een belangrijke rol in het beleid inzake vervoer van personen en goederen. Wij moeten ze economisch leefbaar maken, maar ook

Il importe donc de mener une réflexion globale sur la sécurité routière. C'est là une des missions de la Commission nationale pour la circulation routière installée en mai 1994.

Selon le ministre, la sécurité routière devrait être articulée autour de cinq axes: l'adhésion, la coordination, l'éducation, la responsabilité et enfin, le contrôle et les sanctions.

Il s'explique. Il faut améliorer l'adhésion des usagers aux règles en vigueur; en étant mieux comprises, celles-ci seront plus largement respectées.

Par ailleurs, les compétences et les responsabilités dans le domaine du contrôle, de la réglementation et de la sécurité sont éclatées. Nous devons donc renforcer la coordination entre toutes les instances concernées. Cette coordination s'effectue notamment au sein de la C.I.C.I. et de la Commission pour la circulation routière.

Nous devons certainement poursuivre l'éducation des enfants, des parents et des usagers de la route. Mais il lui semble également nécessaire d'examiner les modalités d'obtention du permis de conduire. Celui-ci devrait, en effet, sensibiliser davantage les jeunes aux dangers de la route et les entraîner à une conduite à la fois défensive et détendue.

Pour ce qui est de sa responsabilité, le conducteur doit en être très conscient, surtout à l'égard des usagers les plus faibles, les cyclistes et les piétons.

Dans le même ordre d'idées, la Commission pour la circulation routière doit également examiner s'il est possible d'adapter la conduite sur autoroute aux conditions atmosphériques et à l'état du trafic.

Enfin, cette commission se penchera également sur la problématique des sanctions et des poursuites. Il faut en effet une plus grande harmonisation dans l'application des peines majeures. Et certaines peines mineures devraient pouvoir faire l'objet d'une transaction ou d'une peine alternative.

Dans le domaine de l'immatriculation des véhicules, depuis la fin 1993, il faut moins de temps pour obtenir une plaque d'immatriculation. L'ouverture des guichets au public permet maintenant de délivrer la plaque le jour même ou 24 heures plus tard par voie postale. Nous envisageons également une décentralisation de l'immatriculation en 1995, d'abord dans deux villes pilotes, avant d'étendre le projet.

3. Le chemin de fer

Le ministre en arrive maintenant au chemin de fer, qui est un axe important de la politique de transport de personnes et de marchandises. Nous devons lui

verplichten een dienst te handhaven tegen een betaalbare prijs voor de gebruikers. Dit is een moeilijke doelstelling, maar de minister hecht er veel belang aan.

Daartoe heeft de minister de huidige financiële toestand van de N.M.B.S. en haar sociale, financiële en economische vooruitzichten tegen 2005 willen belichten.

Een onafhankelijk en internationaal befaamd adviesbureau werd belast met een externe audit.

De resultaten van de studie werden zopas bekendgemaakt.

De minister wil in de eerste plaats de louter wetenschappelijke aard van de door de consultant in aanmerking genomen hypothesen onderstrepen. Nooit werd hierover een politiek akkoord gesloten, noch zelfs een politieke keuze gemaakt. De hypothesen vallen volledig onder de verantwoordelijkheid van de consultant.

Niettegenstaande dat, blijkt uit de studie dat bij een ongewijzigd beleid, dat wil zeggen indien men alles verwezenlijkt wat op het vlak van de investeringen en de timing met de huidige middelen werd gepland, de gecumuleerde schuldenlast 528 miljard zal bedragen in 2005, tegen 100 miljard op dit ogenblik. De resultatenrekening zal een verlies te zien geven van zowat 47 miljard in 2005.

Onnodig te zeggen dat uit de cijfers kan worden afgeleid dat het huidige N.M.B.S.-beleid niet langer kan worden voortgezet. Men moet snel handelen.

Bijgevolg heeft de minister de raad van bestuur van de N.M.B.S. gevraagd hem, binnen drie maanden, actiepunten voor te stellen. Hij denkt dat het vandaag meer dan nodig is een hiërarchie van de prioriteiten vast te stellen.

In het licht van de door de raad voorgestelde opties, zal het politiek debat aanvangen, met name over de herfinanciering van het aandeel van de Staat.

Bovendien is het duidelijk dat wij met de Europese Unie en de aangrenzende landen moeten blijven onderhandelen over oplossingen van medefinanciering van de H.S.T. voor de gedeelten voorbij Luik en Antwerpen.

Deze onderhandelingen worden momenteel gevoerd; ze zijn bijzonder moeilijk, met name ten opzichte van de Europese ministers van Financiën.

4. De telecommunicatie

De minister komt nu tot het ander groot gebied van zijn bevoegdheden, dat van de posten en de telecommunicatie.

Het zijn materies van vitaal belang voor de toekomst van onze economische structuur en de harmonische ontwikkeling van onze maatschappij.

permettre d'être viable économiquement mais aussi l'obliger à maintenir un service à un prix accessible pour ses utilisateurs. C'est une équation difficile mais il y tient beaucoup.

A cet effet, il a tenu à faire la lumière sur la situation financière actuelle de la S.N.C.B. et sur les perspectives sociales, financières et économiques de la S.N.C.B. à l'horizon 2005.

Un audit externe a été commandé à un bureau d'étude indépendant, de réputation internationale.

Les résultats de l'étude viennent d'être rendus publics.

Il tient, avant tout chose, à insister sur le caractère purement scientifique des hypothèses retenues par le consultant. Jamais celles-ci n'ont fait l'objet d'un accord politique, ni même d'une option politique. Les hypothèses sont entièrement assumées par le consultant.

Nonobstant cela, il apparaît de l'étude qu'à politique inchangée, c'est-à-dire si l'on réalise tout ce qui est prévu sur le plan des investissements et du timing avec les moyens actuels, l'endettement cumulé atteindra 528 milliards en 2005, contre 100 milliards à l'heure actuelle. Le compte de résultat enregistrera, lui, une perte de l'ordre de 47 milliards en 2005.

Inutile de dire, à l'aune de ces chiffres, que la politique actuelle de la S.N.C.B. ne peut plus être poursuivie. Il faut agir, et agir vite.

En conséquence, il a demandé au conseil d'administration de la S.N.C.B. de lui faire des propositions de pistes d'action, endéans les trois mois. Il pense qu'il est aujourd'hui plus que nécessaire d'établir une hiérarchisation des priorités.

A la lumière des pistes proposées par le conseil, le débat politique s'ouvrira, notamment sur le refinancement de la part de l'Etat.

Par ailleurs, il est clair que nous devons continuer à négocier, avec l'Union européenne et les pays transfrontaliers, des solutions de cofinancement du T.G.V. pour les tronçons au-delà de Liège et Anvers.

Ces négociations ont lieu actuellement; elles sont particulièrement difficiles, notamment vis-à-vis des ministres des Finances européens.

4. Les télécommunications

Le ministre en vient maintenant à l'autre grand domaine de ses compétences, celui des postes et des télécommunications.

Ce sont des matières d'un intérêt vital pour l'avenir de notre tissu économique et le développement harmonieux de notre société.

De telecommunicatiesector staat thans onder grote druk. De minister zal dus trachten hier enkele van de uitdagingen te belichten waar de sector voor staat.

Momenteel worden de meeste telecommunicatiediensten in België door het overheidsbedrijf Belgacom geleverd. Met een omzet van meer dan 100 miljard en 26 000 werknemers, kan Belgacom als een klein bedrijf op de Europese markt worden beschouwd.

Een onderzoek naar de prestaties geeft opvallende resultaten. De nationale tarieven zijn relatief laag en het penetratiecijfer biedt nog groeimogelijkheden.

In verhouding tot de oude R.T.T. tonen de indicatoren dat de kwaliteit van de dienstverlening aan de klanten aanzienlijk werd verbeterd. In verschillende gevallen werden de in het beheerscontract vastgelegde doelstellingen trouwens ruimschoots overschreden. Dit is met name het geval voor de snelheid van aansluiting, de digitalisering van de telefooncentrales en het percentage van toegankelijkheid tot het I.S.D.-net.

Bovendien beschikken wij nu over een sterkpresterend G.S.M.-mobilofoonnet.

Op Belgisch, Europees en wereldvlak zijn veranderingen aan de gang. De regelgeving zal wijzigingen ondergaan. De technologische evolutie, de allianties en de hergroepering tussen potentiële partners uit de sector zullen eveneens de ontwikkeling van de sector bepalen.

Wat de evolutie van de regelgeving betreft, deze wordt opgelegd door de internationale concurrentie en de Europese bepalingen. Zij leidt enerzijds tot een grotere opening voor de concurrentie onder de marktsegmenten waarvoor exclusieve rechten gelden. Anderzijds heeft zij tot doel de ontwikkeling van nieuwe telecommunicatienetten en -diensten aan te moedigen, met behoud van de principes van een universele dienst.

De vaste spraaktelefonie zal op 1 januari 1998 worden geliberaliseerd. De toekomst van de mobiele telefonie wordt momenteel besproken in het kader van een Groenboek over de mobiele communicaties. Bovendien is de Commissie begonnen denken over het belang om de telecommunicatie-infrastructuur te liberaliseren.

Gelijklopend met de kwestie van de infrastructuur, wordt op Europees vlak nagedacht over de noodzaak om transeuropese telecommunicatienetten te ontwikkelen.

Natuurlijk zal de evolutie inzake telefonie en infrastructuur rekening moeten houden met de noodzaak de universele dienst te handhaven en te ontwikkelen. Deze laatste wordt gekenmerkt als een

Le secteur des télécommunications est aujourd'hui soumis à de nombreuses pressions. Il s'attachera donc à évoquer ici quelques-uns des défis auxquels il doit faire face.

Actuellement, la majorité des services de télécommunications sont offerts en Belgique par l'opérateur public Belgacom. Avec un chiffre d'affaires de plus de 100 milliards et 26 000 employés, Belgacom peut être considérée comme un opérateur de faible taille sur le marché européen.

Si on examine ses performances, les résultats sont contrastés. Les tarifs nationaux sont relativement bas et le taux de pénétration offre encore un potentiel de croissance.

Par rapport à l'ancienne R.T.T., les indicateurs montrent que la qualité du service à la clientèle a été sensiblement améliorée. Dans plusieurs cas, les objectifs fixés par le contrat de gestion ont d'ailleurs été largement dépassés. Il en est ainsi notamment pour la rapidité de raccordement, la numérisation des centraux téléphoniques, et pour le taux d'accessibilité au R.N.I.S.

De plus, nous disposons d'un réseau performant de mobilophone G.S.M.

Sur les plans belge, européen et mondial, des mutations sont en cours. Le cadre réglementaire subira des modifications. Les évolutions technologiques, les alliances et les regroupements entre partenaires potentiels du secteur détermineront également le développement du secteur.

Pour ce qui est des évolutions réglementaires, elles sont imposées par la concurrence internationale et les dispositions européennes. Elles conduisent, d'une part, à une plus grande ouverture à la concurrence des segments de marché qui font l'objet de droits exclusifs. D'autre part, elles ont pour but d'encourager le développement de nouveaux réseaux et services de télécommunications, tout en maintenant en application les principes du service universel.

La téléphonie vocale fixe sera ouverte à la concurrence au 1^{er} janvier 1998. L'avenir de la téléphonie mobile est actuellement discuté dans le cadre d'un Livre vert sur les communications mobiles. Par ailleurs, la Commission a entamé une réflexion quant à l'intérêt d'imposer une libéralisation de l'infrastructure des télécommunications.

Parallèlement à la question de l'infrastructure, une réflexion a été entamée sur le plan européen sur la nécessité de développer des réseaux transeuropéens de télécommunications.

Bien entendu, les évolutions en matière de téléphonie et d'infrastructure devront tenir compte de la nécessité de maintenir et de développer le service universel. Celui-ci se définit comme un service de

kwalitatief hoogstaande dienst die voor iedereen toegankelijk is tegen een redelijke prijs. In dit verband werd op voordracht van België in december 1993 een resolutie aangenomen.

Wat de technische ontwikkelingen betreft, deze zullen zich in de volgende jaren uitbreiden tot de toepassingen van de telecommunicatie. Nieuwe diensten zullen op verschillende gebieden worden aangeboden. De internationale telefonie zal een groeiend belang krijgen en nieuwe beroepen in verband met de « multimedia » zullen verschijnen.

De weerslag van al deze ontwikkelingen op het Belgische leefmilieu moet worden onderzocht en de mogelijke synergie tussen de telecommunicatie-operatoren en de kabeltelevisienetwerken geëvalueerd. Daartoe heeft de Ministerraad van 23 maart 1994 een werkgroep ingesteld die vertegenwoordigers van de federale regeringen, de Gewesten en de Gemeenschappen samenbrengt. De eerste resultaten worden tegen het laatste semester 1994 verwacht.

Strategische hergroeperingen komen op internationaal vlak tot stand tussen operatoren en/of leveranciers van informatica- en mediadiensten. Zij moeten het mogelijk maken een multimediadiens te bezorgen voor de interactieve overdracht van spraak, gegevens en beelden.

In de volgende maanden zullen wij ons erop toelagen de nationale telecommunicatiesector te helpen, en inzonderheid de openbare operator, om zich aan de nieuwe toestand aan te passen.

Het raadgevend Comité voor de telecommunicatie, dat in juni werd opgericht, maakt het mogelijk de zorgen en de behoeften van de actoren, de gebruikers of de operatoren te horen.

Op Belgisch vlak zal ons beleid gericht zijn op de strategische consolidatie van Belgacom, de liberalisering van de mobilfoonmarkt, het nadenken over het juridisch statuut van de infrastructuur en de instandhouding en ontwikkeling van de universele dienst.

De strategische consolidatie van Belgacom werd op 23 maart 1994 door de Ministerraad beslist. Ze impliceert de omvorming van het bedrijf tot een naamloze vennootschap van publiek recht en de bevordering van de alliantie van Belgacom met een of meer operatoren.

Deze consolidatie moet het mogelijk maken een strategische alliantie tot stand te brengen om de know-how van de openbare operator te versterken. Zij beoogt eveneens de uitbreiding van de financiële basis van het bedrijf, de handhaving van de meerderheidscontrole van de Staat en de bevordering van de werkgelegenheid in de telecommunicatiesector.

Los van deze operatie van strategische consolidatie heeft een koninklijk besluit Belgacom ertoe gemachtigd een filiaal op te richten dat met de exploi-

qualité, accessible à tous, à un prix abordable. Une résolution à ce propos, présentée par la Belgique, a été adoptée en décembre 1993.

Quant aux évolutions techniques, elles étendront, dans les prochaines années, les applications des télécommunications. De nouveaux services seront offerts dans différents domaines. La téléphonie internationale prendra une importance croissante et de nouveaux métiers en rapport avec le « multi-média » apparaîtront.

Il s'agit d'examiner l'impact de tous ces développements sur l'environnement belge et d'évaluer les synergies possibles entre les opérateurs de télécommunications et les télé distributeurs. Pour ce faire, le Conseil des ministres du 23 mars 1994 a établi un groupe de travail réunissant des représentants du Fédéral, des Régions et des Communautés. Les premiers résultats sont attendus pour le dernier semestre 1994.

Des regroupements stratégiques s'opèrent sur le plan international entre opérateurs et/ou fournisseurs de services informatiques et de médias. Ils doivent permettre de fournir un service multimédia pour un transfert interactif de voix, de données et d'images.

Dans les prochains mois, nous nous attacherons à aider le secteur national des télécommunications, et particulièrement l'opérateur public, à s'adapter à la situation nouvelle.

Le Comité consultatif des télécommunications, mis sur pied en juin 1994, permet d'entendre les préoccupations et les besoins des acteurs, des utilisateurs ou des opérateurs.

Sur le plan belge, notre politique sera axée sur la consolidation stratégique de Belgacom, sur l'ouverture du marché de la mobilophonie, la réflexion sur le statut juridique de l'infrastructure et sur le maintien et le développement du service universel.

La consolidation stratégique de Belgacom a été décidée le 23 mars 1994 par le Conseil des ministres. Elle implique de transformer l'entreprise en société anonyme de droit public et de favoriser l'alliance de Belgacom avec un ou plusieurs opérateurs.

Cette consolidation doit permettre de réaliser une alliance stratégique afin de renforcer le savoir-faire de l'opérateur public. Elle vise également à élargir l'assise financière de l'entreprise, à maintenir le contrôle majoritaire de l'Etat et à promouvoir l'emploi dans le secteur des télécommunications.

En marge de cette opération de consolidation stratégique, un arrêté royal a autorisé Belgacom à créer une filiale chargée d'exploiter le réseau G.S.M. 900

tatie van het net G.S.M. 900 Proximus belast is. Deze exploitatie van het filiaal Belgacom Mobile gebeurt in samenwerking met de onderneming Airtouch International.

De liberalisering van de mobilfoonmarkt werd België opgelegd door de Europese overheden. In 1995 zou een tweede G.S.M.-operator dus een G.S.M.-net moeten ontwikkelen dat concurreert met het Proximusnetwerk.

Het nadenken over het juridisch statuut van de infrastructuur moet het België mogelijk maken zich voor bereiden op het Europees debat over het belang de telecommunicatie-infrastructuur te liberaliseren. Dit gebeurt met name in de werkgroep die de mogelijke interactie tussen de telecommunicatie- en de tele-distributienetten analyseert.

De instandhouding van de universele dienst blijft een belangrijk element van ons telecommunicatiebeleid. Er moet inderdaad worden vermeden dat de concurrentiegerichtheid leidt tot een verschillende behandeling van de gebruikers. En bovendien moet de nationale operator de opgedragen taken van openbare dienst kunnen uitvoeren.

De internationale operatoren die elkaar op de geliberaliseerde markten zullen beconcurreren, zullen bestekken moeten opmaken.

Bovendien zullen wij de wijze onderzoeken waarop deze operatoren zullen moeten bijdragen tot de levering van de openbare dienst. Door verplichtingen van geografische dekking of door een bijdrage tot de financiering van de openbare dienst.

Het B.I.P.T., dat sinds februari 1994 volledig operationeel is, is met het onderzoeken van deze kwestie belast.

De minister verwijst voorts naar de globale nota voor de informatie over de scheepvaart, de luchtvaart evenals de sector van de posten en de rol van het B.I.P.T.

II. ALGEMENE BESPREKING

De Post

Een lid spreekt zijn verbazing uit over het feit dat in deze begroting nergens sprake is van De Post. Daar is een herstructurering aan de gang en iedereen weet dat er in dat bedrijf problemen zijn.

Het zou wenselijk zijn dat de commissaris binnenkort een gedachtenwisseling daarover kan hebben.

De minister verklaart dat deze sector in de huidige conjunctuur rustig is gebleven. Er zijn geen schulden en er wordt met gezond verstand bestuurd. Dit bedrijf

Proximus. Cette exploitation de la filiale Belgacom Mobile se fait en collaboration avec la société Airtouch International.

L'ouverture du marché de la téléphonie mobile est imposée à la Belgique par les autorités européennes. En 1995, un second opérateur G.S.M. devrait donc développer un réseau G.S.M. concurrent du réseau Proximus.

La réflexion quant au statut juridique de l'infrastructure doit permettre à la Belgique de se préparer au débat européen sur l'intérêt d'ouvrir l'infrastructure de télécommunications. Cette réflexion a lieu notamment au sein du groupe de travail qui analyse les interactions possibles entre les réseaux de télécommunications et de télédistribution.

Le maintien du service universel reste un élément important de notre politique en matière de télécommunications. Il convient en effet d'éviter que la mise en concurrence ne crée des disparités entre les utilisateurs. Et, par ailleurs, il faut que l'opérateur national puisse assumer les missions de services publics qui lui incombent.

Les opérateurs internationaux qui seront en concurrence sur des marchés libéralisés seront soumis à des cahiers des charges.

Par ailleurs, nous examinons la manière dont ces opérateurs devront contribuer à la fourniture de service public. Par des obligations de couverture géographique ou par une contribution au financement du service public.

L'I.B.P.T. qui est totalement opérationnel depuis février 1994 est chargé d'examiner cette question.

Le ministre renvoie à la note globale pour les informations relatives aux domaines maritimes et aériens ainsi qu'au secteur postal et au rôle de l'I.B.P.T.

II. DISCUSSION GENERALE

La Poste

Un membre s'étonne que dans ce budget il ne soit nulle part question de La Poste. Nous savons qu'elle est en cours de restructuration et personne n'ignore qu'il y a des problèmes au sein de cette entreprise.

Il serait d'ailleurs souhaitable que, prochainement, la commission puisse procéder à un échange de vues à ce sujet.

Le ministre déclare que dans la conjoncture actuelle, ce secteur est resté calme. Elle n'a pas d'endettement et est gérée avec bon sens. Cette entre-

is zonder grote problemen overgegaan van een zuiver openbare structuur naar een autonoom bedrijf en levert ernstige inspanningen.

De minister is bijna nooit tussenbeide moeten komen. De wet van 1991 op de autonome overheidsbedrijven is vrij logisch. Ze heeft een echte autonomie van de bedrijven mogelijk gemaakt en het toezicht erop is nu tot een minimum beperkt.

Voor het particuliere gedeelte verbiedt de wet elk optreden van de overheid.

De controletaak van de toezichthoudende minister slaat uitsluitend op het gedeelte openbare dienstverlening van het bedrijf.

De enige moeilijkheid die op termijn voor De Post zou kunnen worden gevreesd, is het probleem van de pensioenen in het jaar 2000.

Om dat te vermijden zou De Post ofwel besparingen moeten doen ofwel nieuwe diensten creëren. Ze heeft voor de laatste oplossing gekozen en denkt eraan een financiële Post op te richten. Ze beschikt over 1 800 kantoren in het gehele land, waarmee ze als tussenschakel zou kunnen optreden voor banken, verzekeringen en andere instellingen.

Sabena

Een lid wenst enige toelichting over de toestand en de toekomst van Sabena.

De minister verklaart dat Sabena zich spectaculair hersteld heeft en zich nu op het kruispunt der wegen bevindt; de maatschappij moet nu alles of niets spelen. Een oplossing zou zijn dat in enkele maanden tijd tussen 6 en 10 miljard wordt gevonden voor een kapitaalsverhoging.

De twee huidige partners van Sabena zijn Air France en de Staat. Deze laatste kan niet optreden omdat een Europese richtlijn hem dat verbiedt. Bovendien heeft hij daarvoor de middelen niet.

Air France van zijn kant is in volle herstructurering en heeft grote moeilijkheden; het kan zich thans niet bij voorrang met Sabena bezig houden. Bovendien wordt een interventie van Air France bemoeilijkt door de Europese regelgeving.

Besluit: ofwel wordt er geld gevonden, ofwel verdwijnt Sabena. Geen van beide partners kan financieel bijspringen.

De minister probeert thans de onmogelijke oplossing te vinden. Hij heeft de hoop nog niet helemaal opgegeven om de toestand te deblokkeren.

De Regie der Luchtwegen

Een spreker meent te weten dat de Regie der Luchtwegen nog steeds geen beheerscontract heeft. Wat zijn daarvan de redenen?

prise est passée de la structure purement publique à une structure d'entreprise autonome, sans grand problème et accomplit des efforts sérieux.

Le ministre n'est pratiquement jamais intervenu. La loi de 1991 sur les entreprises publiques autonomes a une certaine logique. Elle a créé une réelle autonomie des entreprises et la tutelle en a été réduite à sa plus simple expression.

Pour la partie privée, la loi interdit toute intervention.

La mission de contrôle du ministre de tutelle s'exerce exclusivement sur la partie de service public de l'entreprise.

La seule difficulté, à terme, que l'on pourrait craindre pour La Poste, est le problème des pensions en l'an 2000.

Pour l'éviter, elle devrait soit réaliser des économies, soit créer de nouveaux services. Elle a opté pour cette dernière solution, et envisage la création de La Poste financière. Elle dispose de ses 1 800 bureaux dans tout le pays, qui lui permettent d'être l'intermédiaire d'institutions bancaires, d'assurances et autres.

La Sabena

Un commissaire voudrait quelques explications quant à la situation et à l'avenir de la Sabena.

Le ministre explique que la Sabena, qui a réussi un redressement spectaculaire, se trouve à la croisée des chemins et qu'il s'agit d'un quitte ou double. Une solution serait de trouver entre 6 et 10 milliards pour une augmentation de capital, en quelques mois.

Ses deux partenaires actuels sont Air France et l'Etat. Ce dernier ne peut intervenir en raison d'une directive européenne qui le lui interdit. De plus il n'en a pas les moyens.

Quant à Air France, qui est en pleine restructuration et connaît de grandes difficultés, elle ne peut se préoccuper actuellement, en priorité, de la Sabena. De plus, d'autres réglementations européennes rendent son intervention difficile.

En conclusion, ou on trouve de l'argent, ou la Sabena disparaît. Ses deux partenaires sont dans l'incapacité de l'aider financièrement.

Le ministre tente actuellement de trouver la solution impossible. Il ne désespère pas totalement de pouvoir débloquer la situation.

La Régie des Voies aériennes

A la connaissance d'un intervenant, la Régie des Voies aériennes n'a toujours pas de contrat de gestion. Quelles en sont les raisons?

De minister is gekant tegen het sluiten van een beheerscontract. Hij heeft immers ontdekt dat het beheer van de luchthaven van Brussel-Nationaal eigenlijk niet doenbaar is en het wekt ergernis dat men het beheer van de luchthaven niet kan éénmaken alvorens verdere stappen te zetten.

De toestand is eenvoudig: de gebouwen zijn privé-bezit en alles wat de start- en landingsbanen betreft, alsook de luchtcontrole, hangt af van de Regie der Luchtwezen. Tussen die beide sectoren is er geen coördinatie en zijn er geen contacten, en dat ligt aan de basis van de onvoorstelbare problemen die de gebruiker van de luchthaven kent. Die knoeierij is des te erger omdat de luchthaven Brussel-Nationaal een grote toekomst heeft. Alle studies wijzen uit dat hij over uitzonderlijke mogelijkheden beschikt op het stuk van werkgelegenheid en economische activiteit.

Om die mogelijkheden echter te kunnen waarmaken moet de luchthaven natuurlijk ook prestaties leveren.

De minister heeft de Regie der Luchtwezen en B.A.T.C. samengebracht om een oplossing te vinden. Bij de huidige stand van zaken verkiest hij te overleggen, als baas van de Regie der Luchtwezen, liever dan dat hij haar een zekere autonomie verleent. Dat zal het vinden van een oplossing vergemakkelijken.

De minister heeft een globale beleidsvisie op het probleem waarin het algemeen belang primeert en de oplossing moet dan ook het belang van het gehele land dienen.

N.M.B.S. — H.S.T.

De minister heeft onderstreept dat er, gezien de budgettaire toestand, geen sprake kan zijn van belangrijke investeringen die noodzakelijk geworden zijn door de huidige financiële toestand van de N.M.B.S. Spreker zou, samen met verschillende andere leden, graag beschikken over het globaal plan van de H.S.T.-werken, gedetailleerd van jaar tot jaar en met de geplande datum voor de voltooiing.

De minister antwoordt dat de toestand van de N.M.B.S. zodanig dramatisch geworden is dat er maatregelen moeten worden genomen. Wij staan nu voor sommige dringende verplichtingen, ook ten aanzien van andere landen, maar eveneens met het oog op de toestand waarin ons land zich over 20 jaar zal bevinden.

Wat de H.S.T. betreft zijn de lijnen Londen-Brussel en Parijs-Brussel rendabel.

De moeilijkheden beginnen voor de verbinding Brussel-Amsterdam die veel minder rendabel zal zijn.

Hetzelfde geldt, althans in een eerste fase, voor de lijn Brussel-Luik-Aken.

Le ministre s'est effectivement opposé à ce qu'on conclue le contrat de gestion. En effet, il a découvert que la gestion de l'aéroport de Bruxelles-national est proprement insoutenable et qu'il est scandaleux qu'on ne puisse pas procéder d'abord à une unification de cette gestion avant d'aller plus loin.

La situation est simple: les bâtiments sont privés et tout ce qui concerne les pistes de décollage et d'atterrissage, ainsi que le contrôle aérien dépend de la R.V.A. La coordination et les contacts entre ces deux secteurs sont inexistantes, ce qui est à l'origine de problèmes invraisemblables pour l'utilisateur de l'aéroport. Le gâchis est d'autant plus important que l'aéroport de Bruxelles-national est promis à un très grand avenir. Toutes les études démontrent qu'il offre des possibilités exceptionnelles en matière d'emploi et d'activités économiques.

Mais, pour que l'aéroport puisse valoriser ses potentialités il faut naturellement qu'il soit considéré comme très performant.

Le ministre a réuni la R.V.A. et B.A.T.C. pour trouver une solution. Il préfère dans l'état actuel des choses, mener cette négociation en qualité de patron de la R.V.A. plutôt qu'en lui accordant une certaine autonomie. Cela facilitera la recherche de la solution.

En effet, le ministre a une vision politique globale et d'intérêt général de cette problématique qui devra être résolue dans l'intérêt du pays tout entier.

La S.N.C.B. — Le T.G.V.

Le ministre a souligné que les importants investissements nécessités par la situation financière actuelle de la S.N.C.B. sont budgétairement impossibles à envisager. L'intervenant, ainsi que plusieurs autres membres, aimeraient disposer du plan global des travaux du T.G.V., avec le détail de ceux-ci année par année et la date prévue pour leur achèvement.

Le ministre répond que la situation de la S.N.C.B. est devenue tellement dramatique que des mesures doivent être prises. Nous nous trouvons devant certaines obligations ponctuelles vis-à-vis d'autres pays, mais aussi vis-à-vis de la situation dans laquelle se trouvera notre pays d'ici vingt ans.

En ce qui concerne le T.G.V., les lignes Londres-Bruxelles et Paris-Bruxelles seront rentables.

Les difficultés commencent pour la liaison Bruxelles-Amsterdam, qui sera nettement moins rentable.

Il en va de même, tout au moins dans un premier temps, pour la ligne Bruxelles-Liège-Aix-la-Chapelle.

Nochtans zijn die twee lijnen strategisch zeer belangrijk.

Het is absoluut noodzakelijk dat zowel het noorden van het land met de Scandinavische landen wordt verbonden als Brussel met Berlijn en Oost-Europa. De Fransen hebben een lijn die Parijs met Berlijn verbindt over Straatsburg en Hannover. Het natuurlijke centrum van Europa zal Berlijn zijn.

Daarenboven zal de toekomst van Brussel als beslissingscentrum voor Europa meespelen.

Dat is natuurlijk een politieke doelstelling.

Wat zal de N.M.B.S. in de praktijk doen? De minister meent dat zij zal spreiden en in fasen werken.

Waar zullen de financiële middelen worden gevonden?

Misschien bij de Europese Unie en bij de Nederlandse regering, die gehecht is aan de H.S.T.-verbindingen met Amsterdam, indien de Vlaamse regering het daar mee eens is.

Er zouden nog andere financieringsformules gevonden kunnen worden, afhankelijk van de rendabiliteit van de H.S.T.

De programmatie van de werken, die thans gepland is tot aan de grens met Nederland en met Duitsland, loopt tot het jaar 2005 en de totale kostprijs bedraagt 147,7 miljard.

De minister zal daarover een document aan de commissieleden bezorgen. (Bijlagen 1, 2 en 3).

Men mag niet uit het oog verliezen dat het een werkdokument is van de N.M.B.S., dat gewijzigd zal moeten worden.

In ieder geval moeten er oplossingen worden gevonden om die twee H.S.T.-verbindingen tot stand te brengen.

Een ander lid verklaart dat het drama in België is, dat iets wat men begint nooit vlug wordt afgehandeld.

De H.S.T.-verbindingen naar Londen en Parijs zijn rendabel en moeten dus zo spoedig mogelijk en maximaal gebruikt worden. Het succes ervan zal mogelijkheden scheppen om de twee andere verbindingen te verwezenlijken.

Wat de verbindingen naar het Noorden betreft, stelt hij vast dat Nederland alleen via België aansluiting kan vinden bij het voor hen noodzakelijke H.S.T.-net. Wij bevinden ons dus in een sterke onderhandelingspositie.

Voor de verbinding met Berlijn is spreker het helemaal eens met de minister.

Cependant, ces deux lignes sont stratégiquement très importantes.

Il est, à la fois, indispensable de desservir le nord du pays vers les pays scandinaves et de relier Bruxelles à Berlin et l'Europe de l'est. En effet, les Français ont une ligne reliant Paris et Berlin en passant par Strasbourg et Hanovre. Or, le centre physique de l'Europe sera Berlin.

Outre cela, va se jouer l'avenir de Bruxelles en tant que pôle de décision de l'Europe.

Il s'agit là, bien entendu, d'un objectif politique.

Mais en pratique, que va faire la S.N.C.B.? Le ministre estime qu'elle va procéder à un lissage, un phasage.

Où pourra-t-on trouver des moyens financiers?

Eventuellement, auprès de l'Union européenne et du gouvernement des Pays-Bas, qui tient à la liaison T.G.V. vers Amsterdam, si le Gouvernement de la Région flamande marque son accord.

D'autres formules de financement pourraient encore être trouvées, en fonction de la rentabilité du T.G.V.

La programmation des travaux prévue actuellement jusqu'aux frontières des Pays-Bas et de l'Allemagne, va jusqu'en 2005 et son coût total s'élève à 147,7 milliards.

Le ministre enverra un document à ce sujet aux membres de la commission. (Annexes 1, 2 et 3).

Il ne faut pas perdre de vue qu'il s'agit d'un document de travail de la S.N.C.B. qui devra être modifié.

En tout état de cause, il faudra trouver des solutions pour réaliser ces deux liaisons du T.G.V.

Un autre membre déclare que le drame, en Belgique, est qu'on ne termine jamais rapidement ce qu'on commence.

Les liaisons du T.G.V. vers Londres et Paris sont rentables et doivent donc être utilisées le plus rapidement possible et au maximum. Leur succès entraînera les possibilités permettant de réaliser les deux autres liaisons.

En ce qui concerne la liaison vers le Nord, il constate que les Pays-Bas ne peuvent se relier au réseau T.G.V., qui leur est indispensable, qu'en passant par la Belgique. Nous sommes donc dans une position de force dans la négociation.

Quant à la liaison vers Berlin, l'intervenant partage totalement le point de vue du ministre.

Een lid stelt vast dat de enige oplossing die de N.M.B.S. voor de financiële moeilijkheden schijnt te vinden, erin bestaat drastisch te besnoeien op alle niveaus.

Die politiek is zonder meer rampzalig. Er moet een ander beleid komen, dat wellicht niet onmiddellijk rendabel is maar voordeliger voor de toekomst.

— Wat is er in het tienjarenplan, opgemaakt in 1991-1992, tot op vandaag verwezenlijkt en om welke redenen zijn de andere punten nog niet uitgevoerd?

Men zou een nieuw plan 1996-2005 opmaken. Het Parlement zou daarover moeten worden ingelicht en er kunnen over discussiëren.

— In verband met het goederenvervoer merkt de spreker op dat de afschaffing van een groot aantal goederenkoeren buiten de grote centra ook een groot verlies aan cliënteel zal meebrengen.

Hetzelfde geldt voor het overslagstelsel als men zich tot de grote centra zou beperken.

De minister herhaalt dat dit bedrijf in een moeilijke situatie verkeert. De audit daarover werd bekritiseerd, met name wegens de keuze van de parameters. Het betreft echter maar hypothesen, die men bestudeert om te zien welke de resultaten zouden kunnen zijn.

Bij de huidige stand van zaken zou het deficit van de N.M.B.S. 528 miljard bedragen in het jaar 2005, als alles zou worden uitgevoerd wat gepland is.

Sinds enkele decennia heeft men de N.M.B.S. altijd maar gevraagd een buitengewoon aantal dingen te verwezenlijken zonder haar de financiële middelen te geven. Dat is voor haar een onmogelijke opdracht gebleken.

De N.M.B.S. zal dus keuzes moeten maken.

Het voordeel van die audit is dat hij bekend gemaakt is op een ogenblik dat alles nog mogelijk is. Een heroriëntering is nog mogelijk en men zal vermijden dat de schuld door een sneeuwbal effect toeneemt.

De minister heeft gevraagd om de grote lijnen van het beleid van de N.M.B.S. aan te geven met het doel een politiek debat te kunnen starten. Dat zal een discussie met dit autonoom bedrijf mogelijk maken vooraleer het definitieve beslissingen neemt.

Een ander commissielid vraagt dat bij het verslag over de vooruitzichten van de N.M.B.S. inzake ontvangsten en uitgaven tot 2005 cijfers zouden worden gevoegd.

Ze vormen belangrijke gegevens bij het zoeken naar een oplossing voor de huidige problemen van de N.M.B.S.

Un commissaire constate que, devant les difficultés financières qu'elle rencontre, la seule solution trouvée par la S.N.C.B. semble être d'opérer des coupes sombres à tous les niveaux.

Cette politique est absolument néfaste. Il faudrait en adopter une autre, qui ne serait sans doute pas rentable immédiatement mais qui serait plus profitable pour l'avenir.

— Dans le plan décennal établi en 1991-1992, qu'a-t-on réalisé à ce jour, et quelles sont les raisons pour lesquelles les autres points n'ont pas été réalisés?

On va refaire un plan 1996-2005, il faudrait que le Parlement en soit informé et puisse en discuter.

— Quant au transport de marchandises, l'intervenant fait remarquer que la suppression d'un grand nombre de cours à marchandises dans les périphéries va entraîner une grande perte de clientèle.

Il en va de même pour le système de transbordement, si on le limite également aux grands centres.

Le ministre répète que cette entreprise connaît une situation très difficile. L'audit réalisé a été critiqué, notamment en raison du choix de ses paramètres. Mais il ne s'agit que d'hypothèses qu'on étudie pour voir quels en seraient les résultats.

Dans l'état actuel des choses, si on devait exécuter tout ce qui est prévu, la S.N.C.B. en serait, en l'an 2005, à 528 milliards de déficit.

Depuis plusieurs décennies, on n'a pas arrêté de demander à la S.N.C.B. de réaliser un nombre extraordinaire de choses sans lui en donner les moyens financiers. Elle s'est trouvée devant une mission impossible.

La S.N.C.B. va donc devoir opérer des choix.

L'avantage de cet audit est d'être rendu public à un moment où tout est encore possible. La réorientation reste possible et on évite d'en arriver à un endettement avec effet boule de neige.

Le ministre a demandé qu'on trace les grands axes de la politique de la S.N.C.B., afin de pouvoir entamer un débat politique. Cela nous permettra de discuter avec cette entreprise autonome, avant qu'elle prenne ses décisions définitives.

Un autre commissaire demande que quelques chiffres soient joints au rapport concernant les prévisions de la S.N.C.B. en matière de recettes et de dépenses jusqu'en 2005.

Ils constituent des éléments importants dans la recherche d'une solution aux problèmes actuels de la S.N.C.B.

Een lid vraagt of de discussie over de toestand van de N.M.B.S. zoals die uit deze begroting blijkt, nog zin heeft sinds de bekendmaking van de doorlichting.

De minister verklaart dat de N.M.B.S. moet kunnen blijven voortwerken in de onmiddellijke toekomst en dat het dus onontbeerlijk is dat over de begroting zoals ze zich nu aandient, wordt gestemd.

In de huidige discussie wordt geen rekening gehouden met die doorlichting.

Indien ingevolge die doorlichting binnenkort maatregelen worden genomen, kunnen terzelfdertijd de noodzakelijke wijzigingen in de begroting worden aangebracht.

Een ander lid, dat wijst op het belang van de H.S.T.-verbinding met Duitsland, vraagt de minister zoveel mogelijk aan te dringen op Europese financiële steun om die verbinding tot stand te brengen.

De minister belooft pogingen te doen om de Nederlandse en de Britse minister ervan te overtuigen die tot Europa gerichte vraag om financiële hulp te steunen. Hij voorziet dat dit dossier niet makkelijk zal zijn.

Een commissielid deelt het standpunt van de minister over de H.S.T.-verbindingen met het Noorden en met Duitsland, maar merkt op dat men de problematiek van het Groothertogdom Luxemburg uit het oog verliest.

De bevolking van het Groothertogdom zal de H.S.T. nemen in Nancy of Straatsburg en de lijn die het Groothertogdom met Brussel verbindt, zal nog nauwelijks gebruikt worden. Wat denkt de minister hierover?

De minister die het over dat onderwerp nog niet gehad heeft, geeft zich tenvolle rekenschap van het belang van de spoorverbinding met het Groothertogdom Luxemburg.

Hij kent de problemen in verband met die lijn, die meer aandacht verdient. De N.M.B.S. ziet zich evenwel voor dramatische keuzes geplaatst.

De minister stelt voor daarover binnenkort een debat te houden in het Parlement teneinde de N.M.B.S. bij die keuzes te helpen. Hij hoopt dat een van die keuzes betrekking zal hebben op de lijn naar Luxemburg.

Een commissielid stelt enkele specifieke vragen.

De elektrificatiewerkzaamheden op de lijn Bergen-Quévrain zouden moeten zijn voltooid. Is het juist dat de lijn in mei 1995 in gebruik zal worden genomen?

De regio Bergen eist sedert lang een tweede verbinding met Brussel. Dat zou thans mogelijk zijn door

Un membre se demande si la discussion sur la situation de la S.N.C.B., telle qu'elle apparaît dans le présent budget, a encore une utilité depuis la publication de l'audit.

Le ministre déclare que la S.N.C.B. doit pouvoir aller de l'avant, dans l'immédiat, et qu'il est donc indispensable de voter ce budget, tel qu'il se présente.

On ne tient pas compte de cet audit dans notre discussion actuelle.

Si des mesures sont prises prochainement, suite à l'audit, on apportera en même temps les modifications budgétaires nécessaires.

Un autre membre, soulignant l'importance de la liaison du T.G.V. vers l'Allemagne, demande au ministre de faire le maximum pour obtenir une aide financière européenne pour la réaliser.

Le ministre promet de faire une démarche particulière auprès des ministres des Finances hollandais et britannique afin de bénéficier de leur soutien dans cette demande à l'Europe. Il prévoit que ce ne sera pas un dossier facile.

Tout en partageant le point de vue du ministre sur les deux liaisons du T.G.V. vers le Nord et vers l'Allemagne, un commissaire fait remarquer qu'on oublie la problématique du Grand-Duché de Luxembourg.

La population grand-ducale ira prendre le T.G.V. à Nancy ou Strasbourg, et la ligne reliant le Grand-Duché à Bruxelles ne sera plus guère utilisée. Quel est l'avis du ministre à ce sujet?

Le ministre, bien que n'en ayant pas parlé, se rend compte de l'importance de la liaison ferroviaire vers le Grand-Duché de Luxembourg.

Il connaît les difficultés de cette ligne, qui mérite d'être réactualisée. Mais la S.N.C.B. va se trouver devant des choix dramatiques.

Le ministre propose, pour l'aider dans ces choix, d'en débattre prochainement au Parlement. Il espère qu'un de ces choix se portera sur la ligne du Luxembourg.

Un commissaire pose quelques questions plus particulières.

Les travaux d'électrification de la ligne Mons-Quévrain devraient être terminés. Est-il exact qu'elle sera inaugurée en mai 1995?

La région de Mons réclame depuis longtemps une deuxième liaison avec Bruxelles. Ce serait possible

twee lijnen met elkaar te verbinden. Dat zou leiden tot meer klanten en tot een minder druk verkeer op de autoweg.

De minister antwoordt dat de tweede uurverbinding tussen Bergen en Brussel nog altijd door de N.M.B.S. overwogen wordt. De invoering ervan zou geschieden via een totaal nieuwe verbinding of via een combinatie te 's Gravenbrakel met de huidige I.R.-O. Binche-Brussel-Louvain-la-Neuve.

Gelet op de werken die op het ogenblik uitgevoerd worden tussen Halle en Brussel, het tekort aan rijdend materieel op de spitsuren alsook de problemen om het bijkomend verkeer op die lijn te verwerken, kan de tweede verbinding niet vóór 1998 tot stand worden gebracht of ten vroegste wanneer de huidige dienstregeling volledig zal worden herbekeken en aangepast, aan de aansluitingen op de H.S.T.

Spreker voegt eraan toe dat er tussen Doornik en Saint-Ghislain twee verbindingen bestaan: een I.R.- en een I.C.-verbinding. De I.C.-trein stopt niet te Saint-Ghislain, hoewel die halte verantwoord zou zijn daar er heel wat studenten gebruik maken van die spoorverbinding. Die halte, die technisch mogelijk is, wordt al tien jaar lang gevraagd.

De minister wijst erop dat de I.C.-J. vooral tot doel heeft een snelle verbinding tot stand te brengen tussen de grote steden op de Waalse as. Een bijkomende halte zou de snelheid vanuit commercieel oogpunt alleen maar doen dalen.

Thans bestaan er aansluitingen te Bergen tussen de I.C.-I. en de I.C.-J., waardoor Saint-Ghislain in verbinding staat met alle stations die door de I.C.-J. naar Luik bediend worden.

Om naar Doornik te sporen kan men te Saint-Ghislain de I.R.-N. nemen. De tijdwinst op het traject zou ongeveer 6 minuten bedragen voor de bestemmingen Saint-Ghislain, Doornik, Moeskroen. Voor de andere stations is er tijdverlies.

Hetzelfde lid wijst erop dat de regio Bergen ook een verbinding met Valenciennes en Douai eist. Werden er contacten gelegd met de S.N.C.F. hierover?

Indien de S.N.C.F. haar spoorlijn wil moderniseren zou die door de N.M.B.S. kunnen worden geëxploiteerd nadat daarover tussen de beide maatschappijen overeenstemming is bereikt.

De minister antwoordt dat het baanvak Quiévrain-Valenciennes op Frans grondgebied gelegen is. Alleen de S.N.C.F. is dus bevoegd voor het eventueel opnieuw in gebruik nemen van dat baanvak, met of zonder elektrificatie.

De S.N.C.F., die zich laat leiden door zuiver economische motieven, is de mening toegedaan dat het klantenpotentieel voor de verbinding Valenciennes-België geen Franse investeringen verantwoordt.

actuellement en couplant deux lignes. Il en résulterait un supplément de clientèle et un allègement de la circulation sur l'autoroute.

Le ministre répond que la deuxième liaison horaire entre Mons et Bruxelles est toujours envisagée par la S.N.C.B., soit via une toute nouvelle relation, soit via une combinaison à Braine-le-Comte avec l'actuel I.R.-O. Binche-Bruxelles-Louvain-la-Neuve.

Etant donné les travaux actuellement en cours entre Hal et Bruxelles, la pénurie de matériel roulant aux heures de pointe ainsi que la difficulté d'insérer cette circulation supplémentaire en ligne, la deuxième liaison ne peut être envisagée avant 1998 ou, au plus tôt, lorsque le service intérieur actuel sera entièrement réévalué et revu en tenant compte des correspondances avec les T.G.V.

L'intervenant ajoute qu'entre Tournai et Saint-Ghislain existent deux liaisons: une I.R. et une I.C. Or, l'I.C. ne s'arrête pas à Saint-Ghislain, alors que cet arrêt se justifierait, notamment par le nombre d'étudiants qui empruntent la ligne. Il y a dix ans qu'on demande cet arrêt qui est techniquement possible.

Le ministre répond que l'I.C.-J. se veut être avant tout une liaison rapide desservant les grandes villes de la dorsale wallonne. Un arrêt supplémentaire ne pourrait que faire baisser la vitesse commerciale de la relation.

Actuellement, des correspondances existent à Mons entre l'I.C.-I. et l'I.C.-J., permettant de relier Saint-Ghislain à l'ensemble des gares desservies par l'I.C.-J. vers Liège.

Vers Tournai, Saint-Ghislain dispose actuellement de l'I.R.-N. Le gain de temps de parcours serait d'environ 6 minutes au seul bénéfice de Saint-Ghislain, Tournai, Mouscron, mais serait une perte de temps pour les autres gares.

Le même membre déclare que la région de Mons réclame aussi une liaison avec Valenciennes et Douai. Y a-t-il des contacts avec la S.N.C.F. à ce sujet?

Si la S.N.C.F. acceptait de moderniser sa ligne, celle-ci pourrait être exploitée, après accord entre les deux sociétés, par la S.N.C.B.

Le ministre répond que le tronçon Quiévrain-Valenciennes se situe en territoire français. Son éventuelle réouverture, avec ou sans électrification, est donc du ressort exclusif de la S.N.C.F.

La position de celle-ci, fondée sur des considérations purement économiques, est que le potentiel de clientèle pour les relations Valenciennes-Belgique ne justifie pas le moindre investissement de sa part.

Volgens de overeenkomst tussen de S.N.C.F. en de Conseil régional van de regio Nord-Pas-de-Calais over de lokale verbindingen in die regio, zou de S.N.C.F. die werken in overweging kunnen nemen, op voorwaarde evenwel dat ze door de overheid gefinancierd worden. Voor het ogenblik lijkt de overheid niet geneigd zich daartoe te verbinden.

Een commissielid stelt vast dat de doorlichting van de N.M.B.S. twijfels laat voortbestaan over de toekomst van de N.M.B.S., maar ook over de toekomst van de H.S.T. en in het bijzonder over de toekomst van de verbinding met Aat en de verbinding tussen Brussel en Luik. Hoe staat het daarmee?

De minister antwoordt dat er, in verband met het werk dat door de deskundigen werd verricht, nadrukkelijk moet worden op gewezen dat Coopers & Lybrand volledig verantwoordelijk zijn voor hun werkhypothese. De analyse van het adviesbureau moet worden beschouwd als een wetenschappelijke oefening. Er wordt hier geenszins een politiek standpunt ingenomen.

De conclusies zijn buitengewoon zorgwekkend. Men moet evenwel de moed hebben de realiteit onder ogen te zien en een realistisch beleid te ontwikkelen. Dat beleid moet aanvaardbaar zijn voor het personeel en financieel verteerbaar voor de Staat.

Uitgaande van de door het adviesbureau bepaalde hypothesen is het zeker:

- dat het huidige beleid niet kan worden voortgezet,
- dat de Staat voor bijkomende financiële middelen zal moeten zorgen,
- dat de N.M.B.S. drastische keuzes zal moeten maken bij haar investeringen en al haar activiteiten zeer strikt zal moeten beheren,
- dat een dynamisch handelsbeleid moet worden ontwikkeld door de N.M.B.S. teneinde het vervoer per spoor aantrekkelijker te maken.

Een lid stelt de volgende vragen:

- Hoe ver staat het met de verbinding Brussel-Luik-Aken en in het bijzonder met het tweede deel van die verbinding?

De minister antwoordt dat de bouwvergunning voor de tunnel te Bierbeek op 6 juli 1993 werd afgegeven. De werken zijn thans aan de gang.

De bouwaanvragen voor de andere gedeelten van het traject zullen begin 1995 worden ingediend bij het Waalse Gewest en bij het Vlaamse Gewest. Een uitzondering hierop wordt gemaakt voor de baanvakken Vaux-Herve en Herve-Belgisch-Duitse grens, waarvoor nog technische studies verricht worden.

Wat het gedeelte voorbij Luik betreft deelt de N.M.B.S. mee dat de volgende werken werden verricht:

Dans le cadre du conventionnement des relations locales de la région Nord-Pas de Calais par son conseil régional, la S.N.C.F. pourrait envisager de procéder aux travaux, moyennant toutefois le financement par les pouvoirs publics. Il semble que ceux-ci ne soient pas, pour l'instant, disposés à s'engager dans ce projet.

Un commissaire constate que l'audit de la S.N.C.B. laisse planer des doutes, non seulement quant à son avenir, mais aussi quant à l'avenir du T.G.V. et, notamment, de la liaison vers Ath et celle de Bruxelles à Liège. Qu'en est-il?

Le ministre répond qu'en ce qui concerne le travail des experts, il convient d'insister sur le point suivant: Coopers & Lybrand est entièrement responsable de ses hypothèses de travail. Son analyse doit être considérée comme un exercice scientifique. Ce n'est en aucun cas une prise de position politique.

Les résultats sont particulièrement préoccupants. Il faut cependant avoir le courage de connaître la réalité et de développer une politique réaliste. Cette politique doit être acceptable pour le personnel et financièrement supportable par l'Etat.

Dans le cadre des hypothèses définies par le consultant, il est certain:

- que la politique actuelle ne peut plus être poursuivie;
- que l'Etat devra faire l'apport de moyens financiers supplémentaires;
- que la S.N.C.B. devra arbitrer de façon drastique ses investissements et gérer toutes ses activités de manière rigoureuse;
- qu'une politique commerciale dynamique doit être développée par la S.N.C.B. pour renforcer l'attractivité du transport ferroviaire.

Un membre pose les questions suivantes:

- Où en est la liaison Bruxelles-Liège-Aix-la-Chapelle, et particulièrement ce deuxième tronçon?

Le ministre répond que le permis de bâtir du tunnel de Bierbeek a été obtenu le 6 juillet 1993. Les travaux sont en cours.

Les demandes de permis des autres sections seront introduites en Région wallonne et en Région flamande début 1995, à l'exception de Vaux-Herve et Herve-frontière belgo-allemande où les études techniques sont encore en cours.

En ce qui concerne la section au-delà de Liège, la S.N.C.B. communique que les opérations suivantes ont été effectuées:

- de topografische waarnemingen vanuit de lucht en op de grond;
- de geotechnische waarnemingen tussen Chênée en Welkenraedt en de plaatselijke waarnemingen tussen Welkenraedt en Walhorn;
- de haalbaarheidsstudie m.b.t. de tunnel te Soumagne;
- het bestek voor de tunnel te Soumagne werd opgesteld wat de trillingsstudie en de testen van de graafmachines betreft;
- de tracéstudies te Vaux, tussen de tunnel en de autoweg en te Welkenraedt.

Het programma 1995 ligt nog niet vast.

- Zullen er door de uitvoering van het STAR 21-plan nog spoorlijnen worden afgeschaft?

De minister antwoordt dat het STAR 21-plan niet geleid heeft tot de afschaffing van lijnen.

In het plan dat in 1989 werd opgesteld, worden de grote projecten vermeld alsook de keuzes die moeten worden gemaakt teneinde het spoor een grotere rol te laten spelen.

Voor de uitvoering van dit plan werd geschat dat gemiddeld jaarlijks 25 900 miljoen moet worden geïnvesteerd.

Het tienjarenplan voor de investeringen 1991-2000 vermeldt dergelijke bedragen niet.

In het kader van het beheerscontract en van het ondernemingsplan werd mij door de N.M.B.S. geen enkele wijziging in de bediening van het net ter goedkeuring voorgelegd. De jongste herzieningen van het aanbod dateren van 1993 en 1994.

- Is het juist dat de N.M.B.S. van plan is 10 000 banen te schrappen?

De minister antwoordt dat de veronderstelling volgens welke bij de N.M.B.S. tegen 2005 10 000 banen worden geschrapt, een scenario is dat door het adviesbureau in aanmerking werd genomen.

Het gaat hier geenszins om een politieke beslissing, noch om een beslissing van de raad van bestuur van de N.M.B.S.

De raad van bestuur werd verzocht voorstellen te doen in de loop van het eerste trimester van het volgende jaar.

- Bestaat er voor Brussel een totaalplan met betrekking tot de ontwikkeling van een voorstadsnet ten einde de toegangswegen te ontlasten?

De minister antwoordt dat het Franse adviesbureau SOFRETU de opdracht kreeg een studie te maken over de ontwikkeling van het voorstadsnet.

- les campagnes topographiques en vols aériens et au sol;

- toute la campagne géotechnique entre Chênée et Welkenraedt et la campagne locale entre Welkenraedt et Walhorn;

- une campagne fine au droit du tunnel de Soumagne, ainsi que l'étude de faisabilité;

- le cahier des charges pour le tunnel de Soumagne a été établi pour ce qui concerne l'étude de vibrations et les tests d'engins excavateurs;

- les études de tracé à Vaux, entre le tunnel et l'autoroute et à Welkenraedt.

Le programme 1995 n'est pas encore arrêté.

- La réalisation du plan STAR 21 va-t-elle encore entraîner la suppression de certaines lignes?

Le ministre répond que STAR 21 n'a pas entraîné la suppression de lignes.

Elaboré en 1989, STAR 21 présentait les grands projets et options en vue d'accroître le rôle du chemin de fer.

Les besoins nécessaires à l'exécution de ce plan conduisaient à des investissements annuels moyens estimés à 25 900 millions.

Le plan décennal d'investissements 1991-2000 n'a pas consacré de tels montants.

Pour l'heure, dans le cadre du contrat de gestion et du plan d'entreprise, aucune modification de la desserte du réseau n'a été soumise à mon approbation par la S.N.C.B. Les dernières révisions de l'offre remontent à 1993 et 1994.

- Est-il exact que la S.N.C.B. projette de supprimer 10 mille emplois?

Le ministre répond que l'hypothèse d'une réduction de l'effectif global de la S.N.C.B. de 10 000 postes à l'horizon 2005 est un scénario retenu par le consultant.

Il ne s'agit en aucune façon d'une décision politique, ni d'une décision de l'organe de gestion de la S.N.C.B.

Le Conseil d'administration a été invité à présenter des propositions dans le courant du premier trimestre de l'an prochain.

- Pour Bruxelles, existe-t-il un plan d'ensemble du type R.E.R. pour désengorger les routes d'accès?

Le ministre répond qu'une étude de conception du R.E.R. a été confiée à un consultant: la SOFRETU (France).

De studiegroep, die bestaat uit de vier maatschappijen voor openbaar vervoer en de N.I.M., heeft voorgesteld de doelstelling in aanmerking te nemen die gehanteerd wordt in het I.R.I.S.-plan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het jaar 2010.

Men moet eraan toevoegen dat de studie ook rekening zal houden met de mobiliteits- en structurele plannen van de twee andere Gewesten.

— Worden er ontradingsmaatregelen gepland om het vervoer per spoor aan te moedigen?

— Wanneer mag men het einde van de elektrificatiewerkzaamheden op de lijn Luik-Gouvy-Luxemburg verwachten?

De minister wijst erop dat bij de bespreking van het tienjarenplan 1996-2005 de N.M.B.S. voor elk project de meest geschikte planning in aanmerking zal nemen, onder meer voor het elektrificatieproject van het baanvak Rivage-Gouvy.

Een lid stelt vast dat de verkeersdrukte in de steden onhoudbaar is geworden. Nochtans worden talrijke stations afgeschaft en sommige lijnen buiten gebruik gesteld. Moet dit beleid niet op een doeltreffende wijze herdacht worden in overleg met het openbaar vervoer?

De minister wijst erop dat de herstructurering van het spooraanbod in september 1993 en mei 1994 werd uitgevoerd overeenkomstig de bepalingen van het beheerscontract dat voortvloeit uit de wet van 21 maart 1991.

Overeenkomstig de beslissingen van de Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur kwam de werkgroep Mobiliteit vooraf bijeen om de gewestelijke overheden en de gewestelijke maatschappijen voor openbaar vervoer te informeren. Op deze bijeenkomsten werd geen enkel belangrijk bezwaar geopperd.

Er werden overigens provinciale commissies voor openbaar vervoer geïnstalleerd die het vervoersaanbod zullen coördineren.

Een lid merkt op dat in Charleroi een overstapstation trein-bus (T.E.C.) werd geïnstalleerd. Een gelijkaardig station moet te Bergen worden geïnstalleerd. Het project wordt momenteel bestudeerd doch de N.M.B.S. geeft er op het ogenblik geen gevolg aan. Wat is daarvan de reden?

De minister antwoordt dat de gewestelijke directie van het district Zuid-West van de N.M.B.S. en de T.E.C. thans het aangehaalde dossier bestuderen. In het huidige stadium van het onderzoek blijkt dat de installatie van een infrastructuur zoals in Charleroi niet wenselijk is, gelet op de hoge frequentie van de bussen in het station van Bergen.

De deskundigen zetten het onderzoek van dit dossier voort.

Le syndicat d'études comprenant les quatre sociétés de transport public concernées et la S.F.I. a proposé de retenir l'objectif résultant du plan I.R.I.S. de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'horizon 2010.

Il convient d'ajouter que l'étude prendra en considération les plans de mobilité et de structures des deux autres Régions.

— Des mesures de dissuasion sont-elles projetées pour favoriser le rail?

— Quand peut-on espérer la fin des travaux d'électrification de la ligne Liège-Gouvy-Luxembourg?

Le ministre répond que dans le cadre de la discussion relative au plan décennal 1996-2005, la S.N.C.B. évaluera la planification la plus appropriée à chaque projet, à savoir, entre autres, le projet d'électrification du tronçon Rivage-Gouvy.

Un commissaire constate que les villes sont congestionnées. Or, de nombreuses gares sont supprimées et certaines lignes sont désaffectées. Ne faudrait-il pas repenser cette politique en concertation avec les transports en commun, de manière efficace?

Le ministre répond que la restructuration de l'offre de service ferroviaire effectuée en septembre 1993 et mai 1994 a été effectuée conformément aux dispositions du contrat de gestion découlant de la loi du 21 mars 1991.

Conformément aux décisions de la C.I.C.I., le groupe de travail « Mobilité » s'est réuni préalablement pour informer les Autorités régionales et les sociétés régionales de transport en commun. Aucune objection majeure n'a été formulée à l'occasion de ces réunions.

Par ailleurs, des Commissions provinciales des transports en commun ont été mises en place afin de coordonner l'offre de transport.

Un intervenant fait remarquer qu'une gare de correspondance train-bus (T.E.C.) a été installée à Charleroi. Une gare semblable doit être installée à Mons. Le projet est en cours d'étude mais la S.N.C.B. n'y donne pas suite pour le moment. Quelle en est la raison?

Le ministre répond que la direction régionale du district Sud-Ouest de la S.N.C.B. et le T.E.C. procèdent actuellement à l'examen du dossier évoqué. Au stade actuel, il ressort qu'une mise en place d'une organisation similaire à celle de Charleroi ne s'indique pas, compte tenu de la fréquence élevée de la desserte bus en gare de Mons.

Les spécialistes poursuivent l'examen de ce dossier.

Een commissielid wil weten wat de vooruitzichten zijn met betrekking tot de reeds lang geplande spoorverbinding tussen de drie havens.

De minister verklaart dat wordt afgezien van de nieuwe verbinding Zeebrugge-Noorden van Brugge-Eeklo-Assenede-Zelzate (tunnel)-Antwerpen linkerover (Liefkenshoektunnel)-Antwerpen rechterover.

Het is juist dat in de oorspronkelijke studie over de uitbreiding van de capaciteit op de verbinding Zeebrugge (-Brugge)-Gent ten voordele van het goederenvervoer, ook een variant was opgenomen nl. de lijn 58 tussen Gent en Maldegem die op haar beurt door een nieuwe spoorlijn verbonden werd met Zeebrugge-Oost. Voor dit laatste gedeelte zou eventueel het tracé van het Noorderkanaal gevolgd worden. Het tracé van de expressweg vormde eveneens een alternatief daartoe, maar aangezien er plannen bestaan om die expressweg om te vormen tot een autoweg — wat reeds in vele gemeenten protest heeft uitgelokt — werd deze mogelijkheid niet in aanmerking genomen.

Van de variant Maldegem-Noorderkanaal werd eveneens afgestapt omdat de kosten te hoog opliepen en omdat de realisatie ervan binnen een relatief korte tijd onmogelijk bleek.

Daarenboven is gebleken dat een uitbreiding van het aantal sporen tussen Gent en Brugge noodzakelijk was wegens de plannen tot verhoging van de snelheid tot 200 km/u op de as Brussel-Gent-Brugge voor het reizigersverkeer.

Voor zover dat nog nodig was, gaf die gelijklopende behoefte in het reizigersverkeer en in het goederenverkeer de doorslag om te kiezen voor een verhoging van het aantal sporen op de lijn 50 A tussen Gent en Brugge.

De onteigeningen vormen slechts één aspect van de aanleg van een nieuwe lijn of van de uitbreiding van de bestaande infrastructuur. Veel belangrijker bij de besluitvorming zijn ongetwijfeld de totale kostprijs en het rendement of de gebruiksmogelijkheden van de nieuwe infrastructuur. Die twee gegevens speelden in het voordeel van lijn 50 A. De raad van bestuur heeft derhalve de beslissing genomen de capaciteit op die lijn uit te breiden door te voorzien in twee bijkomende sporen tussen Gent en Brugge en dit plan werd opgenomen in het tienjarenplan voor de investeringen van de N.M.B.S., dat gepubliceerd werd in het *Belgisch Staatsblad* van 4 september 1991.

Bij de planning van de aanleg van een derde en een vierde spoor tussen Gent en Brugge werd rekening gehouden met de instandhouding van de perrons met de bijhorende voorzieningen voor de reizigers (toegangswegen, schuilhuisjes en perronluifels, verlichting) in de huidige stations en halten.

Un commissaire voudrait savoir quelles sont les perspectives quant à la liaison ferroviaire projetée depuis longtemps entre les trois ports.

Le ministre déclare que la nouvelle liaison Zeebruges-Nord de Bruges-Eeklo-Assenede-Zelzate (tunnel)-Anvers rive gauche (Liefkenshoektunnel)-Anvers rive droite est abandonnée.

Il est vrai que l'étude initiale pour l'extension de la capacité de la liaison Zeebruges (-Bruges)-Gand en faveur du trafic marchandises, reprenait également une variante qui utilisait la ligne 58 entre Gand et Maldegem et prévoyait une nouvelle ligne de chemin de fer pour la relier jusqu'à Zeebruges(-Est). Sur cette dernière partie, le tracé d'un éventuel Noorderkanaal serait suivi. Le tracé de la voie expresse constituait également une alternative à cet effet, mais à cause de la transformation prévue de cette voie en autoroute — ce qui a déjà provoqué des protestations dans certaines localités —, cette possibilité n'a pas été retenue.

La variante entre « Maldegem-Noorderkanaal » devait être éliminée elle aussi pour des raisons de coûts trop élevés et à cause de la réalisation impossible en un temps acceptable.

D'autre part, il s'est avéré que, suite aux projets d'augmentation de la vitesse à 200 km/h sur l'axe de Bruxelles-Gand-Bruges, pour le service voyageurs, une extension du nombre de voies entre Gand et Bruges était nécessaire.

Pour autant que cela était encore nécessaire, ce besoin parallèle du service voyageurs et marchandises constituait l'argument prépondérant pour opter pour une augmentation du nombre de voies de la ligne 50 A, entre Gand et Bruges.

Les expropriations ne constituent qu'un élément de l'aménagement d'une nouvelle ligne ou de l'extension de l'infrastructure existante. Plus importants, lors de la prise de décision, sont indubitablement le prix de revient total et le rendement ou les possibilités d'utilisation de la nouvelle installation. Ces deux éléments étaient en faveur de la ligne 50 A. Le conseil d'administration a pris dès lors la décision d'étendre la capacité de cette dernière en aménageant deux voies supplémentaires entre Gand et Bruges, et ce projet a été repris dans le plan décennal d'investissement de la S.N.C.B., publié au *Moniteur belge* du 4 septembre 1991.

Lors de l'élaboration de l'aménagement des troisième et quatrième voies entre Gand et Bruges, il a été tenu compte de la conservation des quais équipés des installations y afférentes pour voyageurs (accès, abris, éclairage,...) dans les gares et points d'arrêts actuels.

Spreker vraagt zich af waarom er zo weinig aandacht besteed wordt aan de verbinding Antwerpen-Gent-Rijssel. Zal men die verbinding verbeteren?

Hij vraagt zich daarenboven af of men zal zorgen voor een goede aansluiting van de Gentse regio op de H.S.T. naar Rijssel indien men de H.S.T.-werkzaamheden voorbij Brussel voortzet.

De minister antwoordt dat bij de levering in 1997-1998 van het nieuwe elektrische materieel dat voor verschillende netspanningen in aanmerking komt de N.M.B.S. voornemens is te Kortrijk de I.C.-C. Antwerpen-Rijssel en de I.C.-G. Oostende-Brugge-Kortrijk samen te voegen waardoor een directe verbinding zal tot stand komen tussen de steden en Rijssel.

De N.M.B.S. heeft daarenboven de economische haalbaarheid onderzocht van een H.S.T.-verbinding tussen enerzijds Oost- en West-Vlaanderen en anderzijds Rijssel-Parijs.

Hetzelfde lid stelt vast dat alle kredieten bij voorrang bestemd zijn voor de H.S.T., waarvoor in Brussel trouwens een prachtig station werd gebouwd. Het station van Gent-Sint-Pieters dat het tweede grootste station van België is wat de verkeersdrukte betreft, verkeert nog steeds in een erbarmelijke staat. Wanneer wordt die toestand eindelijk verholpen?

De minister antwoordt dat in de loop van 1995 nieuwe reizigersvoorzieningen gebouwd zullen worden.

Het materiaal dat daartoe nodig is (24 miljoen frank) werd geleverd in de loop van 1994.

De verschillende betrokken diensten van de N.M.B.S. plegen overleg over het moderniseringsproject met betrekking tot de loketten. De precieze timing ligt nog niet vast.

De bouw van een nieuw parkeergebouw aan de Sint-Denijslaan moet eind 1997 worden aangevat.

De schilderwerken aan de reizigerstunnel zullen worden uitgevoerd vóór de Floraliën van 1995.

De tramtunnel is voltooid; de roltrappen zijn geïnstalleerd maar werken nog niet. Er moeten nog verschillende werken worden uitgevoerd door De Lijn. De aanbesteding ervan is eind november gepland.

De Regie voor Maritiem Transport

Twee leden snijden het probleem aan van de Regie voor Maritiem Transport, die momenteel met grote financiële moeilijkheden te kampen heeft. Meer dan een jaar geleden heeft de interministeriële werkgroep besloten dat de Regie niettemin haar activiteiten kon

En ce qui concerne la liaison Anvers-Gand-Lille, l'intervenant se demande pourquoi on ne fait pas la promotion de cette liaison. Va-t-on l'améliorer?

D'autre part, si on poursuit les travaux du T.G.V. au-delà de Bruxelles, prévoit-on un bon raccordement de la région gantoise avec le T.G.V. vers Lille?

Le ministre répond que la S.N.C.B. envisage, lors de la livraison du nouveau matériel électrique polycourant en 1997-1998, de fusionner à Courtrai l'I.C.-C. Anvers-Lille avec l'I.C.-G. Ostende-Bruges-Courtrai permettant ainsi des relations directes entre ces villes et Lille.

Par ailleurs, la S.N.C.B. a étudié la faisabilité économique d'une liaison T.G.V. entre les Flandres orientale et occidentale et Lille/Paris.

Le même membre constate que tous les crédits sont affectés par priorité au T.G.V., pour lequel on a construit une splendide gare à Bruxelles. Par contre, la gare de Gand, qui est la deuxième gare de Belgique en importance de trafic, se trouve toujours dans un état lamentable. Va-t-on enfin y remédier?

Le ministre répond que de nouvelles installations pour les voyageurs seront construites dans le courant de l'année 1995.

Les équipements nécessaires à cet effet (24 millions de francs) ont été fournis dans le courant de l'année 1994.

Le projet de l'ensemble de la modernisation des guichets fait l'objet de concertations entre les différents services concernés de la S.N.C.B. Le timing précis n'est pas encore défini.

La construction d'un nouveau bâtiment de parking côté «Sint-Denijslaan» doit débuter fin 1997.

Les travaux de peinture du tunnel voyageurs seront effectués avant les Floraliës de 1995.

Le tunnel du tram est terminé, les escalators sont placés mais ne fonctionnent pas encore. Différents travaux doivent encore être effectués par De Lijn. L'adjudication est prévue fin novembre.

La Régie des Transports maritimes

Deux commissaires abordent le problème de la Régie des Transports maritimes, qui connaît actuellement de grandes difficultés financières. Le groupe de travail interministériel avait décidé, il y a plus d'un an, que la Régie pouvait continuer ses activités et

voortzetten en dat er een nieuwe overeenkomst met de Britse maatschappij Sally Line kon komen. Hoever staat die zaak thans?

Heeft men maatregelen genomen m.b.t. de personeelsuitgaven en het beheer van de exploitatiekosten? Zijn er gegadigden om de Régie over te nemen?

De minister antwoordt dat een eerste doorlichtingsverslag in januari 1995 gereed zal zijn en dat hij op grond daarvan een initiatief zal nemen. Het zal moeilijk zijn en veel tijd vergen eer men zicht krijgt op een verhoopde oplossing. Voor de 1 200 werknemers betekent dat uiteraard een economisch en sociaal drama.

De huidige schuldenlast van de R.M.T. met staatswaarborg bedraagt ongeveer 12 miljard frank.

Om tot een ommekeer te komen, is er een politieke consensus nodig.

Het Eurovignet

Een lid had graag vernomen hoe de onderhandelingen verlopen inzake de invoering van het eurovignet, zo mogelijk aan de hand van cijfers.

De minister verklaart dat er contacten zijn gelegd en dat een agenda is vastgesteld voor de verdere besprekingen.

De minister vertrouwt erop dat een groot deel van het geld dat geïnd wordt via deze belasting op het gebruik van de wegen, besteed kan worden aan het openbaar vervoer.

De verkeersveiligheid

In dit verband maakt een commissielid de volgende opmerkingen.

Wat de verkeersveiligheid betreft, steekt men vaak een beschuldigende vinger op naar de jonge bestuurders wegens hun gedrag. Hij merkt op dat de oudere bestuurders, die over het algemeen te langzaam rijden, even gevaarlijk zijn, zoals ook de fietsers en voetgangers die met hun onverantwoordelijk gedrag vaak een gevaar vormen voor zichzelf en voor de anderen.

Alle categorieën van weggebruikers moeten opnieuw opgevoed en geïnformeerd worden, want het verkeer en de verkeersstructuren hebben zich de laatste jaren sterk ontwikkeld.

Sommige boodschappen op de televisie, die uitgaan van de instanties die de verkeersveiligheid willen bevorderen, zijn zeer goed opgevat maar zouden meer invloed hebben als ze een beetje langer waren en een ruimere verspreiding kregen.

qu'un nouvel accord pouvait être conclu avec la société britannique Sally line. Où en est-on actuellement?

A-t-on pris des mesures en ce qui concerne les dépenses de personnel et la gestion des dépenses d'exploitation? Y a-t-il des amateurs pour reprendre la Régie?

Le ministre précise qu'un premier rapport d'audit sera prêt en janvier 1995, sur la base duquel le ministre prendra une initiative. Ce sera pénible et long avant d'entrevoir l'espoir d'une tentative de solution. Pour les 1 200 personnes qui y sont employées, c'est évidemment un drame économique et social.

Actuellement, l'endettement de la R.T.M., avec garantie de l'Etat, est de l'ordre de 12 milliards de francs.

Pour engager un processus de redressement, il faudra un consensus politique.

L'Eurovignette

Un membre aimerait savoir comment évolue la négociation en matière d'entrée en vigueur de l'eurovignette, si possible, chiffres à l'appui.

Le ministre déclare que les contacts ont été pris et un agenda fixé pour la poursuite des discussions.

Le ministre ne désespère pas qu'une grande partie de l'argent récolté par cet impôt sur l'utilisation de la route, puisse être affectée aux transports en commun.

La sécurité routière

A ce propos, un commissaire émet les remarques suivantes.

En ce qui concerne la sécurité routière, on incrimine généralement le comportement des jeunes automobilistes. Il fait remarquer que les conducteurs âgés, qui roulent généralement beaucoup trop lentement, sont tout aussi dangereux, de même que les cyclistes et les piétons dont le comportement irresponsable représente souvent un danger pour eux-mêmes et pour les autres.

Toutes ces catégories d'usagers de la route devraient faire l'objet d'une rééducation et d'une réinformation, la circulation et les structures routières ayant fort évolué ces dernières années.

Certains messages donnés à la télévision par la sécurité routière sont très bien faits mais gagneraient à être un peu plus longs et plus largement diffusés.

Anderzijds gaat zoveel gevaar uit van het transport van gevaarlijke produkten, dat overwogen dient te worden dit transport uitsluitend over het spoor toe te staan, zelfs in de vorm van een overheidsdienst in plaats van met het gewone goederentransport. Het uitzonderlijke vervoer zou alleen 's nachts mogen plaatsvinden.

Een spreker zegt overtuigd te zijn dat men vroeg of laat de problematiek van het wegvervoer op structurele wijze zal moeten herdenken en een beslissing nemen over wat nog over de weg vervoerd kan worden.

Zelfs op Europees vlak zal men streven naar een beperking van het wegvervoer en onze economie zal zich daaraan moeten aanpassen.

Hij wijst erop dat de huidige concurrentie met de vervoersondernemingen van de landen van het voormalige Oostblok, met name op het vlak van de lonen, zo sterk is dat men zich ernstig zorgen kan maken over de veiligheid op onze wegen.

Een ander lid verklaart dat men op dit vlak de formule van het gecombineerd vervoer moet aanmoedigen. Worden in dat verband voldoende inspanningen geleverd?

Volgens een lid moet men een samenhangend en alomvattend vervoerbeleid voeren.

In de eerste plaats behoort men rekening te houden met de gewoonten van de burgers. Ze willen in een rustige buurt wonen, buiten de stad en zo weinig mogelijk afstand te voet afleggen. Om hen ertoe te brengen het openbaar vervoer te gebruiken, moet men voorzien in veilige parkeermogelijkheden.

Voorts moet het vervoer altijd ter beschikking staan, ook 's nachts, tijdens het weekeinde, op feestdagen en in de vakantie, anders willen de burgers hun wagen niet op stal laten.

Bij het spoorwegvervoer bestaan er thans twee systemen:

- het goederenvervoer
- het reizigersvervoer.

Die houden er allebei een verschillende snelheid op na en zo komt het dat het spoorwegverkeer in een klein land als het onze in de knoop raakt. Dat verklaart ook het succes van de H.S.T., die over een eigen spoor rijdt.

Tenslotte kan men het vervoer over de weg niet beperken dan wanneer men eerst andere oplossingen commercieel aantrekkelijker maakt. Dat kan men onder meer doen door vrachtwagens op de trein te zetten over lange afstanden en door gesloten treinen te gebruiken om problemen in de rangeerstations te vermijden.

Daarbij komt ook het vaststellen van een concurrentiële kostprijs en van een locatiesysteem.

D'autre part, le danger présenté par le transport de matières dangereuses est tel, qu'il faudrait envisager de l'autoriser exclusivement par le rail, même sous forme de service public plutôt que de simple transport de marchandises. Les transports exceptionnels devraient se faire uniquement la nuit.

Un intervenant se dit persuadé que, tôt ou tard, un devra repenser la problématique du transport par route de manière structurelle et décider de ce qui pourra encore être transporté par route.

Même au niveau européen, on va tendre à la limitation du transport routier et notre économie devra y être adaptée.

Il souligne que la concurrence actuelle avec les transporteurs des pays de l'Est, notamment sur le plan des salaires, est telle qu'on peut s'inquiéter sérieusement pour la sécurité sur nos routes.

Un autre membre déclare qu'en ce domaine, il faut encourager la formule du transport plurimodal. Les efforts en ce domaine sont-ils suffisants?

Un commissaire estime qu'en matière de transport, il faut appliquer une politique cohérente et complète.

Il faut en premier lieu tenir compte des habitudes des gens. Ils aiment s'installer dans des zones tranquilles, hors de la ville, et marcher le moins possible. Pour qu'ils utilisent les transports en commun, il faut leur assurer des possibilités de parking en sécurité.

D'autre part, les transports doivent être assurés à tous moments, y compris la nuit, le week-end, les jours fériés et les vacances. Sans cela, les gens ne perdront pas l'habitude d'utiliser leur voiture.

En matière de transport par rail existent actuellement deux systèmes:

- le transport de marchandises;
- le transport de passagers.

Ils fonctionnent à des vitesses différentes. Cela provoque l'encombrement des voies dans un petit pays comme le nôtre. C'est ce qui fait le succès du T.G.V. qui circule en site propre.

Enfin, la limitation du transport routier ne pourra se faire qu'en rendant toute autre solution intéressante sur le plan commercial. Notamment en transportant les camions par le train pour les longues distances et en utilisant des trains complets pour éviter les dommages causés dans les gares de triage.

S'ajoute à cela l'établissement d'un coût compétitif et l'instauration d'un système de repérage.

Wij hebben hier te maken met een Europees probleem, dat om algemeen geldende maatregelen vraagt.

De minister antwoordt hun dat men thans de snelheidsbeperking op de wegen wil aanpassen. Men gaat ervan uit dat de reglementering op vele plaatsen onredelijk is en dat heel wat verkeerszondaars aan de sancties ontsnappen.

De minister verkiest samen met de rijkswacht een aangepast beleid te voeren met overzichtelijke en precieze strafmaatregelen.

Het hele verkeersbeleid moet herdacht worden. Dat geldt ook onder meer voor de fietsers en de voetgangers.

Varia

Telecommunicatie

Een commissielid verklaart dat de consument op het vlak van de telecommunicatie een maximum aantal diensten moet krijgen voor een zo laag mogelijke prijs.

Bovendien moet de verplichting van de universele dienstverlening in het bestek van elke operator opgenomen worden.

Deze twee elementen zijn tegelijk noodzakelijk en onlosmakelijk met elkaar verbonden.

Een lid wenste te vernemen waarop de minister zinspeelt wanneer hij spreekt over alternatieve financiering inzake telecommunicatie (beleidsnota, blz. 20).

Gaat het om een strategische consolidatie of om een gedeeltelijke privatisering?

De minister antwoordt dat de financieringswijze waarvan sprake is in de algemene beleidsnota inhoudt dat een aantal mechanismen tot ontwikkeling worden gebracht zoals: toegangsretributies, gekruiste subsidies enz. die van de financiering van de universele dienstverlening inzake telecommunicatie kunnen zorgen wanneer de marktwerking en de vrije concurrentie daar niet in slagen.

Het is dus alleen de bedoeling een aantal verstoringen van het aanbod te corrigeren in een markt die wordt geliberaliseerd.

Het schijnt dat de Raad van State op dit ogenblik bezig is met een ontwerp van koninklijk besluit inzake reglementering van het reizigersvervoer per autobus. Gaat het om een volledige herziening van de desbetreffende regelgeving?

De minister antwoordt dat het betreffende ontwerp van koninklijk besluit de regelgeving inzake reizigers-

C'est une problématique européenne pour laquelle il faudra prendre des mesures générales.

Le ministre leur répond qu'on prépare actuellement une révision des limitations de vitesse sur les routes. On estime qu'en beaucoup d'endroits, les réglementations sont déraisonnables et que beaucoup de contrevenants échappent aux sanctions.

Le ministre préfère voir appliquer, en collaboration avec la gendarmerie, une politique modulée, avec une échelle de pénalités claire et précise.

Toute la politique de la circulation routière doit être repensée, y compris, notamment, celle qui concerne les cyclistes et les piétons.

Divers

Les télécommunications

Un commissaire déclare qu'en matière de télécommunications, le consommateur doit avoir un maximum de services pour un minimum de coût.

En outre, il est indispensable que le cahier des charges de tout opérateur comporte et impose l'obligation du service universel.

Ces deux éléments sont à la fois indispensables et indissociables.

Un membre aimerait savoir à quoi le ministre fait allusion lorsqu'il parle de financement alternatif en matière de télécommunications (note de politique générale, p. 20).

S'agit-il d'une consolidation stratégique ou d'une privatisation partielle?

Le ministre répond que le développement de modes de financement dont il est question dans la note de politique générale (p. 20) consiste à mettre en place des mécanismes tels que : redevances d'accès, subventions croisées, etc., qui sont susceptibles d'assurer le financement du service universel en matière de télécommunications lorsque le marché et les règles de concurrence ne rencontrent pas ce besoin.

Il s'agit donc uniquement de corriger certaines distorsions de l'offre dans un marché en cours de libéralisation.

Il semblerait qu'un projet d'arrêté royal est actuellement soumis au Conseil d'Etat en matière de réglementation du transport de voyageurs par autocar. S'agit-il d'une révision complète de la législation en la matière?

Le ministre précise que le projet d'arrêté royal concerné modifie sensiblement la réglementation du

vervoer ingrijpend wijzigt, in die zin dat het de richtlijn 89/438/E.E.G. over de voorwaarden voor de toegang tot het beroep in Belgisch recht omzet.

Aangezien deze wijzigingen belangrijk zijn, kan men stellen dat het gaat om een totale herziening van de regelgeving ter zake.

Over dit ontwerp is reeds een advies van de Raad van State uitgebracht; de definitieve tekst waarin met dat advies rekening wordt gehouden, is bijna klaar. De handtekening van het Staatshoofd onder het koninklijk besluit kan worden verwacht tegen januari 1995.

De voornaamste opmerkingen van de Raad van State hadden geen betrekking op de inhoud van het ontwerp maar over de bevoegdheidsverdeling ter zake tussen de federale overheid en de gewesten.

Een lid wenst te vernemen hoe volgens het verkeersreglement de aansprakelijkheid verdeeld is wanneer een ongeval plaatsvindt tussen een bestuurder die op een weg met eenrichtingsverkeer rijdt, en een andere die in de tegengestelde richting rijdt.

Inzake aansprakelijkheid bij ongevallen is het volgens de minister steeds de rechtbank die de aansprakelijkheid van elke betrokken persoon vaststelt, ook al is het de bestuurder die het strafbaar feit heeft gepleegd die de veroorzaakte schade zou moeten betalen.

Het verkeersreglement stelt de regels vast die moeten worden nageleefd; het stelt niet de aansprakelijkheid vast van personen op wie die regels van toepassing zijn.

Een lid vraagt of er maatregelen zullen worden genomen om de luchthaven van Bierset in staat te stellen de strijd aan te gaan tegen de concurrentie van de luchthaven van Maastricht.

De minister antwoordt dat alles in het werk wordt gesteld om de hoogste kwaliteit te bieden inzake technische prestaties waartoe de federale overheid gehouden is.

Wat anders is dat de vraag eigenlijk slaat op de concurrentie tussen luchthavens. Wat Bierset betreft behoort dat aspect tot de bevoegdheid van het Waalse Gewest.

Omtrent de binnenvaart verklaart een lid vernemen te hebben dat sedert enige tijd besprekingen aan de gang zijn om de toerbeurt te versoepelen.

Spreeker vraagt hoever die besprekingen staan.

Gedurende de jongste twee jaar heeft er ruim overleg plaats gehad tussen de betrokkenen van die sector en de Gewesten om de organisatie van de markt inzake binnenscheepvaart aan te passen en te versoepelen. Verscheidene voorstellen werden behandeld en onderzocht. Daaruit is dan een formeel voorstel geko-

transport de voyageurs, en ce sens qu'il transpose dans le droit belge la directive 89/438/C.E.E. sur les conditions d'accès à la profession.

Comme les modifications apportées sont importantes, on peut considérer qu'il s'agit presque d'une révision complète de la réglementation en la matière.

Ce projet a déjà reçu l'avis du conseil d'Etat; le texte définitif adapté à cet avis est presque prêt. La signature par le chef de l'Etat de l'arrêté royal peut être attendue d'ici le mois de janvier 1995.

Les principales observations du Conseil d'Etat ne concernaient pas le fond du projet mais la répartition des compétences en la matière entre le pouvoir fédéral et les Régions.

Un membre voudrait savoir quelles sont les responsabilités, selon le Code de la route, lorsque un accident survient entre un conducteur sur une voie à sens unique et un autre circulant à contresens.

Le ministre déclare qu'en matière de responsabilité en cas d'accident, c'est toujours le tribunal qui détermine les responsabilités de chaque personne impliquée, même si, à priori, c'est le conducteur en infraction qui devrait supporter les dommages causés.

Le code de la route établit les règles à respecter; il n'a pas le pouvoir de déterminer les responsabilités des personnes à qui ces règles s'appliquent.

Un membre voudrait savoir si des mesures vont être prises pour permettre à l'aéroport de Bierset de lutter contre la concurrence de l'aéroport de Maastricht.

Le ministre répond que tout est mis en œuvre pour offrir la meilleure qualité possible dans le cadre des prestations techniques qui incombent à l'autorité fédérale.

Cela étant, la question posée concerne la concurrence entre aéroports qui, pour Bierset, est une compétence dévolue à la Région wallonne.

En matière de navigation intérieure, un membre a entendu dire que, depuis un certain temps, des négociations ont eu lieu afin d'assouplir le tour de rôle.

Le membre désire savoir où elles en sont actuellement.

Ces deux dernières années, une large consultation des intéressés de ce secteur et des Régions a eu lieu pour adapter et assouplir l'organisation du marché du transport fluvial). Plusieurs propositions ont été discutées et analysées. Il en est résulté une proposition formelle que le ministre fédéral des Communications

men dat de federale minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven voor advies aan de Gewesten heeft gezonden. Hun antwoord wordt tegen het einde van het jaar verwacht en zou eventueel nog tot aanpassingen van de tekst kunnen leiden.

Vervolgens ligt het in de bedoeling het voorstel in de vorm van een ontwerp-besluit aan de Raad van State voor te leggen. Daarna worden de voorgestelde aanpassingen daadwerkelijk ingevoerd.

Naar aanleiding van een recent ongeval, waarbij een Nederlandse vissersboot door een schip werd aangevaren, vraagt een ander lid de minister aandacht voor het veiligheidsprobleem van de vaartuigen van de zeevisserij. Tijdens het vissen gaan die immers voor op de andere schepen.

Kan men bij een interministeriële conferentie op het Europese niveau niet verder zoeken naar middelen om dergelijke ongevallen te voorkomen?

De minister zegt dat de internationale reglementeringen niet verbieden koopvaardis-schepen en vissersvaartuigen uit te rusten met een stuurautomaat. Met die voorziening kan men:

- a) de bepaalde koers met hoge precisie volgen;
- b) een stuurman uitsparen.

Uiteraard moet er bij elk weer en in alle omstandigheden een wacht op de brug aanwezig zijn.

De minister deelt mee dat hij over het bedoelde ongeval meer informatie zal kunnen verstrekken als hem wordt meegedeeld over welk ongeval het precies gaat.

Aanvaringen, onder meer die waarnaar het lid verwijst, zijn vaak toe te schrijven aan het feit dat de zeelieden de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, vastgesteld te Londen op 20 oktober 1972, niet nakomen.

Volgens de voorrangsregels gaan vissersvaartuigen tijdens het vissen immers voor op andere vaartuigen, die hun doorgang moeten verlenen.

Aanvaringen zijn goeddeels te wijten aan menselijk falen, onder meer dat van de wacht, en niet aan regels die ontoereikend zouden zijn.

Indien het nodig blijkt de verkeersregels op zee te wijzigen of de bekwaamheidsvereisten van de zeelieden uit te breiden, is de Internationale Maritieme Organisatie te Londen de aangewezen instelling, omdat die op het mondiale vlak bevoegd is voor de zeescheepvaart.

*
* *

et des Entreprises publiques a soumise pour avis aux Régions. Attendues pour la fin de l'année, les réponses de ces dernières pourraient encore conduire à adapter ladite proposition.

Ensuite, l'intention est de soumettre au Conseil d'Etat la proposition reprise sous forme de projet d'arrêté. Après cette phase, les adaptations proposées seront effectivement introduites.

Un autre membre, à l'occasion d'un nouvel accident survenu à un bateau de pêche hollandais heurté par un navire, ces derniers jours, attire l'attention du ministre sur le problème de la sécurité des bateaux de pêche en mer. En effet, ces derniers, lorsqu'ils pêchent, ont priorité sur les autres navires.

Serait-il possible, lors d'une conférence interministerielle au niveau européen, de continuer à chercher les moyens permettant d'éviter de tels accidents?

Le ministre déclare que les réglementations internationales ne s'opposent pas à l'installation d'un pilote automatique à bord des navires marchands et des bateaux de pêche. Ce pilote automatique permet:

- a) de suivre avec une haute précision le cap choisi;
- b) d'économiser un homme de barre.

Il va de soi qu'une vigie doit être présente sur le pont en tout temps et dans toutes les circonstances.

De plus amples renseignements peuvent être fournis sur l'accident en question si celui-ci est mieux identifié.

Les abordages, entre autres celui auquel le membre fait référence, ont comme causes le fait que les règles internationales, pour prévenir les abordages en mer, faites à Londres le 20 octobre 1972, ne sont pas appliquées par les marins.

Selon les règles de priorité, les navires de pêche en train de pêcher ont en effet priorité sur les autres navires qui sont obligés de s'écarter.

Le plus grand nombre des abordages est causé par des erreurs humaines, entre autres en ce qui concerne la vigie, et non par insuffisance de règles.

S'il s'avère nécessaire de changer les règles de conduite en mer, ou d'augmenter les exigences de capacité de marins, l'organe compétent est l'O.M.I. à Londres, car celle-ci a une compétence mondiale en ce qui concerne la navigation maritime.

*
* *

B. — INFRASTRUCTUUR**UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN WETENSCHAPSBELEID EN INFRASTRUCTUUR**

De minister maakt een synthese van zijn algemene beleidsnota.

1. Omschrijving van de bevoegdheden:

- Regie der Gebouwen.
- Directie van de internationale werken van het Bestuur van de verkeersreglementering en van de infrastructuur (B.V.I.).
- Centraal bureau voor benodigdheden.
- Dienst « Kwaliteit » (erkenning van aannemers, normen van de materialen, enz.).
- Dienst Financiële bijdragen (rampen, oorlogsschade, enz.).
- Materies overgenomen van het voormalige departement van Openbare Werken wat betreft de lasten uit het verleden of de vereffening van het Wegenfonds.

1.1. De diensten « Kwaliteit » vervullen de taken eigen aan:

- de technische goedkeuring van de gelijkvormigheid van de produkten ten overstaan van een normatief kader;
- de erkenning van de proef-, controle- en keuringsinstellingen;
- de erkenning van de aannemers en zorgen ervoor de internationale reputatie van de Belgische bedrijven uit de sector te promoten en te ondersteunen en de door de Europese Unie en/of door de samenwerkingsakkoorden met de Gewesten opgelegde opdrachten uit te voeren.

1.2. Natuurrampen, oorlogsschade, schade opgelopen in Kongo

Natuurrampen: budgettaire ramingen zijn moeilijk op te maken omdat zij in grote mate afhankelijk zijn van de beslissingen van de provinciegouverneurs en van de wederbeleggingen die werden verricht door de getroffen.

De vooruitgang van de werkzaamheden waarbij de vervanging van het Rampenfonds door een systeem op basis van verplichte verzekering naar Frans model overwogen wordt, is zeer onzeker en het principe van de Staatsrussenkomst zal in elk geval behouden blijven.

De minister van Wetenschapsbeleid en Infrastructuur is, betreffende deze materies, enkel op technisch gebied en niet op financieel gebied aansprakelijk.

B. — INFRASTRUCTURE**EXPOSE DU MINISTRE DE LA POLITIQUE SCIENTIFIQUE ET DE L'INFRASTRUCTURE**

Le ministre fait une synthèse de sa note de politique générale.

1. Rappel de la définition des domaines des compétences:

- Régie des Bâtiments.
- Direction des travaux internationaux de l'Administration de la réglementation de la circulation et de l'infrastructure (A.R.C.I.).
- Office central des fournitures.
- Service « Qualité » (agrégation des entrepreneurs, normes des matériaux, etc.).
- Services de l'intervention financière (calamités, dommages de guerre, etc.).
- Matières héritées de l'ancien département des Travaux publics en ce qui concerne les charges du passé ou la liquidation du Fonds des Routes.

1.1. Les services « Qualité » assurent les tâches propres à:

- l'agrément technique de conformité des produits par rapport à un cadre normatif;
- l'agrément des organismes d'essais, de contrôle et de certification;
- l'agrégation des entrepreneurs, et veillent à promouvoir et soutenir la réputation internationale des professionnels belges du secteur ainsi qu'à exécuter les missions exigées par l'U.E. et/ou les accords de coopération avec les Régions.

1.2. Calamités naturelles, dommages de guerre, dommages Congo

Calamités naturelles: la prévision budgétaire est difficile car dépendant en grande partie de décisions des gouverneurs de provinces et du remploi effectué par les sinistrés.

L'avancement des travaux envisageant le remplacement du Fonds des Calamités par un système à base d'assurance obligatoire, organisé « à la française », est très aléatoire et maintiendra de toute façon l'intervention de l'Etat.

La responsabilité du ministre de la Politique scientifique et de l'Infrastructure pour ces matières est purement technique et non financière.

Begroting van Financiën: lastenbegroting.

Het ministerie van Verkeerswezen en Infrastructuur fungeert inderdaad als controleur en betaalmeester voor de uitgaven voor rekening van het Rampenfonds dat onder het ministerie van Financiën ressorteert.

Financiële middelen ten belope van 750 miljoen ten laste van de begroting van Financiën en van 523 miljoen voortkomend uit de Nationale Loterij, zouden het mogelijk moeten maken de begroting 1994 af te sluiten zonder overbrenging naar de begroting 1995, waarvan de raming bijgevolg vrij betrouwbaar is.

Oorlogsschade: de enige onzekerheid betreft het openbaar domein dat door de oorlog 1940-1945 getroffen werd. De wet die de schadeloosstelling afschaft werd inderdaad door het Arbitragehof opgeheven wegens het ontbreken van overgangsmaatregelen vóór het verval van de rechten.

Voor 1995 werden de volgende financiële middelen voorzien om het hoofd te kunnen bieden aan de eerste behoeften van het programma:

— 28 miljoen voor de instellingen die krachtens de wet van 6 juli 1948 gelijkgesteld werden met de provincies en gemeenten;

— 2 miljoen voor de ondergeschikte besturen (provincies, gemeenten).

De opgeheven dienst zal opnieuw opgericht worden om de in behandeling zijnde dossiers af te handelen. De begroting 1995 betreft derhalve de kredieten voor eerste tussenkomst voor de dossiers die gedeeltelijk of in hun geheel behandeld kunnen worden zonder bijwerking van de gegevens. De begroting voor 1996 zal een volledige raming en een extrapolatie naar de volgende begrotingen kunnen bevatten in het vooruitzicht van het «natuurlijk» verval van alle rechten in deze materie.

Schade opgelopen in Kongo: enkel de aanvragen waarover een geschil gerezen is worden nog in aanmerking genomen en worden volgens de timing van de afdeling administratie van de Raad van State behandeld.

Begroting van Financiën: lastenbegroting.

2. Regie der Gebouwen

2.1. Er zij aan herinnerd dat de Regie met de volgende opdrachten belast is:

— het onderbrengen van de Staatsdiensten;

— de bescherming van het architecturaal patrimonium;

— het uitvoeren van de bouwwerken die ons land krachtens zijn internationale verbintenissen moet realiseren;

Budget des Finances: budget supportant les charges.

En effet, le ministère des Communications et de l'Infrastructure est contrôleur et ordonnateur des dépenses pour compte du Fonds des Calamités, qui dépend du ministère des Finances.

Des moyens de 750 millions à charge du budget du ministère des Finances et de 523 millions provenant de la Loterie nationale devraient permettre de boucler 1994 sans report sur 1995, la prévision est donc relativement fiable.

Dommages de guerre: l'incertitude, la seule, concerne le domaine public atteint par la guerre 40-45; une loi supprimant l'indemnisation a en effet été annulée par la Cour d'arbitrage pour absence de mesures transitoires avant l'extinction des droits.

Pour faire face aux premières nécessités du programme, des moyens ont été prévus pour 1995:

— 28 millions pour les organismes assimilés aux provinces et communes par la loi du 6 juillet 1948;

— 2 millions pour les administrations subordonnées (provinces, communes).

Le service précédemment supprimé sera recréé pour traiter les dossiers en cours; de la sorte, le budget 1995 concerne les crédits de première intervention pour les dossiers éventuellement traitables en tout ou en partie sans réactualisation des données. Le budget de 1996 pourra contenir une prévision exhaustive et une extrapolation sur les budgets ultérieurs dans l'optique de l'extinction «naturelle» de tous les droits en cette matière.

Dommages Congo: seules les demandes devenues contentieuses demeurent et suivent le calendrier de la section d'administration du Conseil d'Etat.

Budget des Finances: budget supportant ces charges.

2. Régie des Bâtiments

2.1. Les missions sont, pour rappel:

— hébergement des services de l'Etat;

— défense du patrimoine architectural;

— mise en œuvre des travaux immobiliers correspondant aux engagements internationaux de la Belgique;

— het deelnemen aan de technische commissies van het Belgisch Instituut voor Normalisatie inzake het uitvaardigen en het controleren van de technische normen in de bouwsector.

2.2. Uitdagingen en moeilijkheden waarmee de Regie geconfronteerd wordt:

— Noodzakelijke en nuttige heraanpassing van het vastgoedpatrimonium in functie van de nieuwe Staatsstructuren.

— Verhoging van de produktiviteit ten gevolge van de vermindering van de kredieten waarover de Regie kan beschikken.

— Het in overeenstemming brengen van de uiterst strenge budgettaire beperkingen met de wensen van departementen die, aangezien ze de kostprijs ervan onvoldoende beseffen omdat de gevraagde werken niet ten laste van hun eigen begroting vallen, niet geneigd zijn hun eisen te matigen.

Gezien deze vrij contradictorische voorschriften heeft de minister bepaalde prioriteiten vastgelegd inzake de te verwezenlijken projecten die op het uitvoeringsprogramma voorkomen:

— De hoogste prioriteit wordt verleend aan de projecten die erop gericht zijn de veiligheid van personen te waarborgen ten overstaan van de gevaren die de gebouwen die er het slechts aan toe zijn opleveren.

— De volgende prioriteit gaat naar de projecten waarvan het algemeen belang door de Ministerraad aanvaard werd.

— Voortzetting van de lopende contracten.

— Behoud van de waarde van het patrimonium.

— Ten slotte, indien er nog voldoende kredieten beschikbaar zijn, uitvoering van de projecten die beantwoorden aan de specifieke wensen van de departementen.

Vergelijkingen van de begrotingen

	1995	1994
--	------	------

Investerings- en vastleggingen 11,01 miljard 7,3 miljard

Deze bedragen komen overeen met de bedragen die vermeld zijn in de artikelen 533.01, 03, 04, 11, 12, 13, 14, 536.01 en 536.02.

	1995	1994
--	------	------

Gehuurde gebouwen . . . 5,75 miljard 5,44 miljard

Werkings- en onderhoudskosten 3,80 miljard 3,60 miljard

— participation aux commissions techniques de l'Institut belge de normalisation pour l'édition et le contrôle des normes techniques dans le domaine de la construction.

2.2. Challenges et difficultés qui s'imposent à la Régie:

— Réadaptation du parc immobilier, utile et nécessaire, en fonction des nouvelles structures de l'Etat.

— Amélioration de la productivité en raison de l'affaiblissement des moyens financiers mis à disposition.

— Conciliation des contraintes budgétaires très sévères avec les demandes des départements qui, non sensibilisés au travers de leurs propres budgets aux coûts de leurs demandes, ne sont pas stimulés à faire preuve de modération.

Ces impératifs assez contradictoires ont conduit le ministre à établir une échelle de priorités dans la définition des projets à réaliser, lesquels sont réunis dans le programme physique:

— Priorité la plus haute est donnée aux projets qui visent à assurer la sécurité des personnes et des biens par rapport aux dangers que font courir les bâtiments dont l'état est le plus lamentable.

— Priorité ensuite aux projets dont l'intérêt a une portée générale définie en Conseil des ministres.

— Poursuite des contrats en cours.

— Maintien de la valeur du patrimoine.

— Enfin, s'il reste encore des moyens, mise en œuvre des projets répondant aux demandes spécifiques des départements.

Budgets comparatifs

	1995	1994
--	------	------

Investissements et engagements 11,01 milliards 7,3 milliards

Ces montants correspondent à la somme des montants repris aux articles 533.01, 03, 04, 11, 12, 13, 14, 536.01 et 536.02.

	1995	1994
--	------	------

Locations 5,75 milliards 5,44 milliards

Frais de fonctionnement et frais d'entretien 3,80 milliards 3,60 milliards

3. Directe internationale werken

Deze Directie moet in 1995 het aanhangsel nr. 1 bij de samenwerkingsovereenkomst die tussen de federale Staat en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest gesloten werd, alsmede de modernisering van het Heyzelstadion, uitvoeren.

De tabel van de budgettaire uitgaven ziet er als volgt uit:

	1995	1994
Investerings	1,920 miljard	2,338 miljard
Werkingskredieten, concessiehouders, onderhoud, enz. . . .	0,104 miljard	0,112 miljard

4. Centraal bureau voor benodigdheden

	1995	1994
Aankopen. — <i>Chiffres d'achat</i>	4 miljard/milliards	4,2 miljard/milliards
Werkingskosten. — <i>Frais de fonctionnement</i>	0,326 miljard/milliard	0,249 miljard/milliard
	Waarvan 160 miljoen nalatigheidsintresten ten gevolge van onbetaalde leveringen aan in gebreke blijvende departementen/ <i>Dont 160 millions d'intérêts de retard dus aux livraisons impayées aux départements défaillants</i>	Waarvan 90 miljoen op de 250 miljoen die gevraagd werden om de nalatigheidsintresten te betalen ten gevolge van onbetaalde leveringen aan in gebreke blijvende departementen/ <i>Dont 90 millions accordés sur les 250 demandés pour apurer les intérêts de retard dus aux livraisons impayées aux départements défaillants</i>

Natuurrampen

Om de toestand ter zake te verduidelijken waarover veel vragen gesteld worden, verklaart de minister wat volgt.

I. Algemene rampen: werking van het systeem en wettelijke bepalingen

Procedure in verband met de financiële staatstussenkomst

Deze materie wordt geregeld door de wet van 12 juli 1976 « betreffende het herstel van zekere schade veroorzaakt aan private goederen door natuurrampen » (cf. bijlage A). Verschillende uitvoeringsbesluiten vullen deze wet aan.

Aan de basis van een eventuele staatstussenkomst (die bestaat uit een vergoeding en uit een mogelijkheid tot het verkrijgen van een herstell krediet aan verlaagde rentevoet — art. 9) ligt de erkenning van het schadelijk feit als algemene ramp door een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit, op voordracht van de minister van Binnenlandse Zaken (art. 2).

3. Direction des Travaux internationaux

Cette direction doit exécuter en 1995 l'avenant n° 1 à l'accord de coopération Etat fédéral-Région de Bruxelles-Capitale ainsi que la rénovation du Stade du Heysel.

Le tableau des utilisations budgétaires se présente comme suit :

	1995	1994
Investissements	1,920 milliard	2,338 milliards
Crédits de fonctionnement, concessionnaires, entretien, etc.	0,104 milliard	0,112 milliard

4. O.C.F.

Calamités naturelles

Pour clarifier la situation en cette matière, qui fait l'objet de nombreuses questions, le ministre expose tout d'abord ce qui suit :

I. Calamités publiques: fonctionnement du système et dispositions légales

Procédure d'intervention financière

La matière est régie par la loi du 12 juillet 1976 « relative à la réparation de certains dommages causés à des biens privés par des calamités naturelles » (cf. annexe A). De nombreux arrêtés d'exécution complètent le dispositif.

Le principe de base pour la mise en œuvre de l'intervention de l'Etat (qui consiste en une indemnité et en une possibilité de crédit de restauration à taux réduit — art. 9) est la reconnaissance du fait dommageable comme calamité publique par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres sur proposition du ministre de l'Intérieur (art. 2).

Op te merken valt dat de uitbetaling van de financiële staatstussenkomst afhankelijk wordt gemaakt van een wederbeleggingsverplichting (art. 12). De wederbelegging (d.w.z. het herstellen van de geteisterde goederen) is de regel; in slechts uitzonderlijke gevallen kan een vrijstelling of afwijking van deze wederbeleggingsverplichting verkregen worden.

Beslissingen waarbij een voorschot wordt toegestaan zijn mogelijk (art. 29-30).

Alhoewel het opschrift van de wet dit niet laat vermoeden, betreft deze wet ook de openbare domeinggoederen (art. 42).

De aandacht wordt erop gevestigd dat de financiële staatstussenkomsten ten laste vallen van de Nationale Kas voor Rampenschade, die afhangt van het ministerie van Financiën.

a) Financiële staatstussenkomst betreffende private goederen

— De geteisterde dient zijn aanvragen in bij de gouverneur van de provincie waar het schadelijk feit zich heeft voorgedaan (binnen de wettelijke termijn: *cf.* het koninklijk besluit van 18 augustus 1976 tot vaststelling van de vorm en de termijn van indiening van de aanvragen).

— De gouverneur onderzoekt het dossier en deelt zijn beslissing mee aan de geteisterde en aan de minister van Infrastructuur (Dienst Financiële Bijdragen).

— De Dienst Financiële Bijdragen gaat over tot een administratief, technisch en juridisch nazicht van de genomen beslissing. De geteisterde alsook de administratie beschikken over een termijn van 1 maand om eventueel beroep in te stellen bij het Hof van Beroep; de beslissing van de gouverneur kan ook in welbepaalde gevallen het voorwerp uitmaken van een herziening (verbetering of vernietiging art. 27-28).

— Zo geen beroep werd ingesteld, stelt de Dienst Financiële Bijdragen — voor zover aan de wederbeleggingsverplichting werd voldaan — de betalingsopdrachten op. Deze betalingsorders worden overgezonden aan de Nationale Kas voor Rampenschade (ministerie van Financiën), die instaat voor de uitbetaling van de verschuldigde bedragen.

b) Financiële staatstussenkomst betreffende het openbaar domein

— De geteisterden, opgenoemd in artikel 42 van de wet van 12 juli 1976, dienen hun aanvraag in bij de minister van Infrastructuur (Dienst Financiële Bijdragen) binnen de wettelijk bepaalde termijn (*cf.* het koninklijk besluit van 14 september 1984 en het ministerieel besluit van 14 november 1984 — bijlage B).

— De Dienst Financiële Bijdragen onderzoekt het dossier en de beslissing van de minister wordt ter kennis gebracht aan de geteisterde.

A remarquer que le paiement de l'intervention financière est subordonné à une obligation de remploi (art. 12). Le remploi (c'est-à-dire la réparation des biens sinistrés) est la règle; ce n'est que dans des cas exceptionnels qu'une dispense ou une dérogation à ce remploi peut être obtenue.

Des décisions autorisant des avances sont possibles (art. 29-30).

Par ailleurs, quoi qu'en laisse penser l'intitulé de la loi, celle-ci concerne également les biens du domaine public (art. 42).

A souligner que les interventions financières tombent à charge de la Caisse nationale des calamités, organisme relevant du ministère des Finances.

a) Intervention financière relative aux biens privés

— Le sinistré introduit sa demande (dans le délai légal: *cf.* l'arrêté royal du 18 août 1976 fixant les conditions de forme et de délai d'introduction) auprès du gouverneur de province du lieu du sinistre.

— Le gouverneur instruit le dossier et notifie sa décision au sinistré ainsi qu'au ministre de l'Infrastructure (Service de l'intervention financière).

— Le Service de l'intervention financière procède à la vérification administrative/technique/juridique de la décision prise. Sinistré et administration disposent d'un délai d'un mois pour éventuellement interjeter appel devant la Cour d'appel; la décision du gouverneur peut par ailleurs également faire l'objet d'une révision (rectification - annulation, art. 27-28) dans des cas bien précis.

— En l'absence de recours, les Services financiers de l'intervention financière rédigent, dans la mesure du remploi prouvé, les bordereaux de paiement destinés à être transmis à la Caisse nationale des calamités (ministère des Finances) qui liquide les sommes dues.

b) Intervention financière relative aux biens du domaine public

— Les sinistrés énumérés à l'article 42 de la loi du 12 juillet 1976 introduisent leur demande auprès du ministre de l'Infrastructure (Service de l'intervention financière) dans le délai légal (*cf.* l'arrêté royal du 14 septembre 1984 et l'arrêté ministériel du 14 novembre 1984 — annexe B).

— Le Service de l'intervention financière instruit le dossier et la décision du ministre est notifiée au sinistré.

— Zodra werd voldaan aan de wederbeleggingsverplichting, stelt de Dienst Financiële Bijdragen de betalingsorders op en zendt deze ter uitvoering over aan de Nationale Kas voor Rampenschade.

II. Behandeling van de dossiers

1. Stormwinden 1990

a) Privaat domein (= particulieren)

Op 30 september 1994 werden in de provincies 15 333 vergoedingsaanvragen ingediend. Aangezien in één dossier meerdere beslissingen genomen kunnen worden (onverdeeldheid,...) werden op voornoemde datum een totaal van 20 386 definitieve beslissingen betekend (waarvan 4 510 in 1994 en 8 007 in 1993). Volgens inlichtingen verstrekt door de provincies moet nog over 1 067 aanvragen (ongeveer 7 pct.) een beslissing genomen worden.

Voor de volgende bedragen werden door zijn diensten betalingsorders opgesteld:

— in 1993 voor een bedrag van 1 814 844 311 frank, waarvan 1 373 066 053 frank voor de Franstalige dossiers en 441 778 258 frank voor de Nederlandstalige dossiers;

— in 1994 (op 31 oktober) voor een bedrag van 1 146 137 605 frank, waarvan 1 009 385 899 frank voor de Franstalige dossiers en 136 751 706 frank voor de Nederlandstalige dossiers.

Het totaal bedrag waarvoor sinds 1990 betalingsorders werden opgesteld bedraagt op 31 oktober 1994, 3 896 679 076 frank (voor de provincie Luxemburg alleen reeds 1 563 474 574 frank, waarvan 90 pct. boschade). Het totaal van de door de provincies toegekende herstelvergoedingen bedraagt op 30 september 1994, 4 397 625 695 frank.

Op te merken valt dat honderden dossiers hangende zijn ingevolge niet-wederbelegging, (termijn: 3 jaar te rekenen vanaf de datum van kennisgeving van de beslissing), voor een bedrag van ongeveer 600 miljoen frank. Het is onmogelijk een datum te bepalen waarop de geteisterden hun bewijs van wederbelegging zullen voorleggen.

Benevens de stormwinden van 1990 werden voor vroeger erkende rampen volgende betalingsopdrachten opgesteld en betalingen uitgevoerd:

1993: 22 554 119 frank (F) + 1 320 986 frank (N)

1994: 7 873 084 frank (F).

De werkingskosten bedroegen 77 531 338 frank voor 1993 en 25 021 621 frank voor 1994 (tot op 30 september).

— Les Services financiers de l'intervention financière rédigent, à concurrence du emploi prouvé, les bordereaux destinés à la Caisse nationale des calamités.

II. Traitement des dossiers

1. Tempêtes 1990

a) Domaine privé (=particuliers)

15 333 demandes d'indemnisation ont été introduites dans les provinces au 30 septembre 1994. Un dossier pouvant donner lieu à plusieurs décisions (indivision,...), un total de 20 386 décisions définitives ont été notifiées à cette même date (dont 4 510 en 1994 et 8 007 en 1993). Selon les renseignements communiqués par les provinces, 1 067 demandes (environ 7 p.c.) doivent encore faire l'objet de décisions.

Les montants ordonnancés par ses services étaient:

— en 1993, de 1 814 844 311 francs (1 373 066 053 francs pour les dossiers francophones et 441 778 258 francs pour les dossiers néerlandophones);

— en 1994 (au 31 octobre), de 1 146 137 605 francs (1 009 385 899 francs pour les dossiers francophones et 136 751 706 francs pour les dossiers néerlandophones).

Le total des montants ordonnancés depuis 1990 est de 3 896 679 076 francs au 31 octobre 1994 (la province de Luxembourg représentant à elle seule 1 563 474 574 francs, dont 90 p.c. de dégâts forestiers). Le total des indemnités accordées par les provinces s'élève à 4 397 625 695 francs au 30 septembre 1994.

A noter que plusieurs centaines de dossiers sont en attente de justification du emploi (délai: 3 ans à partir de la notification de la décision), ce qui représente en permanence 600 millions. Il est impossible de prévoir la date à laquelle les sinistrés justifieront leur emploi.

Outre les tempêtes de 1990, des calamités antérieures ont fait l'objet d'ordonnancements et de paiements:

1993: 22 554 119 francs (F) plus 1 320 986 francs (N).

1994: 7 873 084 francs (F).

Les frais de fonctionnement s'élevaient à 77 531 338 francs en 1993, et 25 021 621 francs en 1994 (au 30 septembre).

De kosten voor de herstell kredieten (dossierkosten + rentevoet gedeelte boven de 5 pct.) bedroegen 14 756 728 frank in 1993 en 10 139 569 frank in 1994 (tot op 31 oktober).

Het budget van de Nationale Kas voor Rampenschade (N.K.R.) is dikwijls ontoereikend geweest, hetgeen de vertragingen bij de uitbetalingen verklaart.

In 1993 was de dotatie van 850 miljoen in de maand augustus reeds uitgeput. De N.K.R. heeft vervolgens een storting van de Nationale Loterij ontvangen voor een bedrag van 250 miljoen, maar het bedrag van de sinds september 1993 niet-uitgevoerde betalingsorders bedroeg 570 miljoen op het einde van het jaar.

Dientengevolge was de dotatie 1994 (1 010 miljoen) einde februari 1994 reeds uitgeput. De N.K.R. heeft sindsdien een storting van de Nationale Loterij ontvangen van 438 miljoen en een bijkomende dotatie van 750 miljoen (het te laat gestorte tegoed van 1993).

b) Openbaar domein

330 aanvragen werden bij zijn diensten ingediend, waarvan 5 pct. nog dienen behandeld te worden.

De betalingsorders voor een bedrag van 250 miljoen frank konden slechts in september en oktober 1994 uitgevoerd worden, wegens het ontbreken van kredieten. De in de nabije toekomst uit te betalen vergoedingen bedragen ongeveer 6 miljoen frank.

2. Overstromingen 1993-1994

Dienaangaande werden tot op heden volgende beslissingen ter kennis gebracht:

Provincie Luik: 294 voorschotsbeslissingen voor een totaal bedrag van 17 384 000 frank, waarvan 11 832 465 frank werd uitbetaald (voor het saldo moet het bewijs van wederbelegging nog voorgelegd worden);

Provincie West-Vlaanderen: 1 nog niet uitbetaalde voorschotsbeslissing (1 200 000 frank);

Provincie Oost-Vlaanderen: 1 uitbetaalde voorschotsbeslissing (1 780 000 frank) en 22 definitieve beslissingen in onderzoek binnen de beroepstermijn (voor ongeveer 3 miljoen frank);

Provincie Limburg: 1 uitbetaalde voorschotsbeslissing (400 000 frank).

De einddatum voor het indienen van de aanvragen werd vastgesteld op 30 september 1994. Op 6 oktober 1994 werden 3 624 aanvragen ingediend voor het privaat domein en 22 aanvragen voor het publiek domein. De weerslag op de begroting is onmogelijk te berekenen.

Les frais de crédits de restauration (frais de dossier plus pourcentage d'intérêt au-delà de 5 p.c.) représentaient 14 756 728 francs en 1993 et 10 139 569 francs en 1994 (au 31 octobre).

Le budget de la Caisse nationale des Calamités a souvent été insuffisant, ce qui explique les retards au niveau des paiements.

En 1993, la dotation de 850 millions était épuisée fin août. La C.N.C. a ensuite reçu un versement de la Loterie nationale (250 millions), mais le montant des ordres de paiement non exécutés à partir de septembre 1993 était de 570 millions fin 1993.

De ce fait, la dotation de 1994 (1 010 millions) était épuisée fin février 1994. La C.N.C. a reçu depuis un versement de la Loterie nationale (538 millions) et un complément de dotation (retard de 1993: 750 millions).

b) Domaine public

330 demandes ont été introduites en ses services, dont 5 p.c. restent à traiter.

Les ordonnancements pour un montant de 250 millions n'ont pu être exécutés qu'en septembre et octobre 1994, vu le manque de crédits. Les prochaines indemnités à liquider sont de l'ordre de 6 millions.

2. Inondations 1993-1994

Ces inondations ont donné lieu à ce jour à la notification des décisions suivantes:

Province de Liège: 294 décisions d'avance pour un total de 17 384 000 francs, dont 11 832 465 francs ont été payés (le solde est à justifier au point de vue emploi);

Flandre occidentale: 1 avance non payée (1 200 000 francs);

Flandre orientale: 1 avance payée (1 780 000 francs) et 22 définitives à l'examen durant le délai d'appel (environ 3 millions);

Limbourg: 1 avance payée (400 000 francs).

Le délai prévu pour l'introduction des dossiers était fixé au 30 septembre 1994. Les demandes reçues au 6 octobre 1994 étaient de 3 624 pour le domaine privé et 22 pour le domaine public. L'impact budgétaire est impossible à chiffrer.

BUDGET 1994

Op 8 november 1994 was er nog ongeveer 240 miljoen beschikbaar; dit bedrag zal dit jaar volledig opgebruikt worden.

BUDGET 1995

Volgens verkregen inlichtingen werd het door de administratie voorgestelde bedrag van 2,5 miljard, teruggebracht tot 1,760 miljard. Indien de Nationale Loterij echter haar voorziene bijdrage van 594 miljoen inbrengt, zullen de kredieten voor 1995 voldoende zijn voor het uitvoeren van de betalingsorders in verband met de stormwinden, de overstromingen en de werkingskosten, die hoger zullen oplopen (ingevolge het heraanstellen van experts voor het vaststellen van de schade in verband met de overstromingen).

Opmerking

De provincie Luxemburg heeft in 1992-93 eveneens 400 dossiers inzake landbouwschade behandeld (63 miljoen - zie ministerie van Landbouw).

ALGEMENE BESPREKING**Stormwinden**

Een lid ondervraagt de minister over het lot van de richtlijn « Van Nuffel », die de toepassingsvoorwaarden zou wijzigen van het koninklijk besluit van 29 maart 1977 betreffende de wederbelegging en van artikel 11 van de wet van 12 juli 1976 betreffende het maximum bedrag van het herstell krediet, met name door de schade geleden door het verlies van honderdjarige bomen te beschouwen als voldoende gecompenseerd door de herbeplanting van de geteisterde percelen met jonge sparren; spreker vraagt hoe ver het staat met de verzoeken tot vernietiging ingediend bij de Raad van State. Hij vraagt tevens de reden van de niet-opheffing door de minister van een richtlijn die duidelijk ook onwettig en erg nadelig is voor de gemeenten en andere openbare instellingen die vaak veel bossen bezitten.

De minister antwoordt dat er bij de Raad van State al effectief verschillende verzoeken werden ingediend tot vernietiging van de richtlijn « Van Nuffel » van 21 april 1993, dat over bepaalde procedures al verslag is uitgebracht door de auditeur en dat alles afhangt van het werktempo van de Raad van State. De betwiste richtlijn al meer dan een jaar van toepassing zijnde, nadat de eerste getroffen op verschillende wijze werden behandeld, past het de komende besluiten af te wachten, zonder over te gaan tot een opheffingsmaatregel die de aan het licht gebrachte discriminatie tussen de getroffen van het eerste, het zevende

BUDGET 1994

Au 8 novembre 1994, un montant d'environ 240 millions était encore disponible; il sera utilisé en totalité cette année.

BUDGET 1995

Selon les renseignements obtenus, le montant demandé par l'administration lors des prévisions budgétaires (2,5 milliards) a été réduit à 1 760 milliards. Si toutefois la Loterie nationale apporte la contribution prévue de 594 millions, les crédits seront suffisants en 1995 pour permettre la liquidation des dossiers de tempêtes, d'inondations, et des frais de fonctionnement en hausse (suite notamment à la reprise des expertises pour les inondations).

Remarque

La province de Luxembourg a également traité en 1992-1993, 400 dossiers de calamité agricole (63 millions - voir ministère de l'Agriculture).

DISCUSSION GENERALE**Tempêtes**

Un membre interroge le ministre sur le sort de la directive « Van Nuffel » qui modifierait les conditions d'application de l'arrêté royal du 29 mars 1977 relatif au remploi et celles de l'article 11 de la loi du 12 juillet 1976 relatif au montant maximum du crédit de restauration, notamment en considérant le dommage, subi par la perte d'arbres centenaires, comme reconstitué à suffisance par la replantation des parcelles sinistrées par de jeunes sapins. L'intervenant demande l'état d'avancement des requêtes en annulation introduites au Conseil d'Etat, ainsi que la raison de la non-abrogation par le ministre d'une directive aussi manifestement illégale et grandement dommageable pour les communes et autres organismes publics, souvent grands propriétaires de forêts.

Le ministre répond que la directive « Van Nuffel » du 21 avril 1993 est effectivement attaquée en annulation par plusieurs requérants au Conseil d'Etat, certaines procédures ayant déjà fait l'objet du rapport de l'auditeur et dépendant maintenant du rythme d'activité du Conseil d'Etat. Au surplus, la directive contestée étant appliquée depuis plus d'un an, après que les premiers sinistrés aient été traités différemment, il convient d'attendre les arrêts à venir, sans prendre l'initiative d'une mesure d'abrogation, laquelle ne pourrait qu'accroître la discrimination dénoncée entre les sinistrés de la première, de la

en het elfde uur maar zou doen toenemen; een maatregel tot intrekking van de richtlijn vanaf haar oorsprong is juridisch gezien inderdaad niet meer mogelijk en het past dus de rechtsonzekerheid van de getroffen en niet te doen toenemen en te wachten op een beslissing in rechte teneinde eventueel over te gaan tot een eenmalige administratieve rechtzetting van alle dossiers waarop dezelfde vraag betrekking heeft.

Spreker wijst erop dat het door een arrest van het Arbitragehof opnieuw mogelijk wordt verzoeken om schadeloosstelling voor oorlogsschade 1940-1945 in te dienen.

Daarvan is in de begroting niets terug te vinden. Waarom niet?

De minister verwijst naar de uitleg die hij in zijn inleidende uiteenzetting heeft gegeven.

Regie der Gebouwen

Een lid stelt de volgende vragen:

— De Regie der Gebouwen stelt de normen op en controleert ze. Hebben die uitsluitend betrekking op haar gebouwen of zijn die algemeen van toepassing in heel het land?

1. Bevoegdheden over de normen

De minister bevestigt dat de Regie inderdaad in samenwerking met de bouwsectoren en met de Instituten voor Normalisatie, zowel Belgische als Europese, bijdraagt tot het opmaken van de normen, van de regels van de kunst van het bouwvak en van de verwijzingsdocumenten. Deze regels en normen worden toegepast voor alle werken uitgevoerd door de Regie en worden vaak overgenomen, op vrijwillige basis, door andere openbare diensten en instellingen van openbaar nut.

Wat de privé-sector betreft, bestaat er geen verplichting om te verwijzen naar de typedocumenten van de Regie behalve wat betreft het respecteren van de normen van de Instituten voor Normalisatie.

Het patrimonium dat de Regie beheert is zo omvangrijk dat het een groot deel van de markt vertegenwoordigt. De Regie is dus een van de grootste gebruikers van deze normen.

— Het rekenhof heeft een aantal opmerkingen gemaakt betreffende de alternatieve financiering die was vooropgesteld voor het Egmontcomplex. Hoe staat het daarmee?

Voor de stand van zaken met betrekking tot het Egmont-project verwijst de minister naar bijlage 4, waarin een gedetailleerde lijst is opgenomen.

Egmont-project: Opmerking van het Rekenhof over de financieringsovereenkomst.

septième et de la onzième heure; en effet, une mesure de rapport de la directive depuis son origine n'est juridiquement plus possible et il convient donc de ne pas accroître l'insécurité juridique des sinistrés et d'attendre une décision de droit pour éventuellement procéder au redressement administratif unique de tous les dossiers concernés par la même question.

L'intervenant rappelle qu'un arrêt de la Cour d'arbitrage permet à nouveau d'introduire des demandes de réparation de dommages subis au cours de la guerre 1940-1945.

Or il ne trouve rien au sujet du budget. Quelle en est la raison?

Le ministre renvoie à l'explication donnée dans son exposé introductif.

Régie des Bâtiments

Un commissaire pose les questions suivantes:

— La Régie des Bâtiments édicte et contrôle des normes. Concernent-elles exclusivement ses bâtiments ou s'appliquent-elles de manière générale dans tout le pays?

1. Compétences sur les normes

Le ministre confirme, qu'en effet, en relation avec les secteurs de la construction et les instituts de normalisation, tant belges qu'européens, la Régie collabore à l'élaboration des normes, des règles de l'art du métier de construire et de documents de références. Ces règles et normes sont appliquées en ce qui concerne les travaux réalisés par la Régie et sont fréquemment repris sur base volontaire, par d'autres services publics et organismes d'intérêt public.

En ce qui concerne le secteur privé, il n'y a pas d'obligation de se référer aux documents directeurs de la Régie sauf en ce qui concerne les normes des instituts de normalisation.

Compte tenu de l'importance du patrimoine géré par la Régie, celui-ci représente une part significative du marché et elle constitue un des plus grands utilisateurs de ces recommandations.

— La Cour des comptes a émis des remarques concernant le financement alternatif projeté pour le complexe d'Egmont. Qu'en est-il?

Le ministre renvoie à l'annexe 4 en ce qui concerne l'état physique du projet d'Egmont (voir la liste détaillée en annexe 4).

Projet Egmont: Remarque de la Cour des comptes concernant la convention de financement.

— De opmerking van het Rekenhof betreft het niet opnemen in de financieringsovereenkomst van de voorwaarde gesteld door het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie. Deze voorwaarde stelde de vijfjaarlijkse herziening pas toepasbaar op voorwaarde dat de basisrentevoet met meer dan 0,5 p.c. gewijzigd wordt.

— De Generale Bank, woordvoerder van het bankconsortium, heeft medegedeeld dat zij zich wil houden aan de overeenkomst, die voor de Belgische Staat ondertekend werd door de minister van Financiën.

— Aan de Generale Bank zal gevraagd worden deze opmerking van het Rekenhof voor te leggen aan het consortium van banken.

— De Regie heeft audits laten uitvoeren. Wat is het resultaat daarvan?

De minister legt uit dat wat de bezettingsaudit betreft, naar aanleiding van een voorstel ingediend door de Regie in de Ministerraad van 29 juli 1994, trilaterale werkgroepen werden opgericht teneinde een verlaging van de oppervlaktes bezet door de ministeriële departementen te onderzoeken en dit inzonderheid met betrekking tot de gehuurde oppervlaktes zodat de omvang van het budget voor huur beperkt wordt.

Deze trilaterale werkgroepen bestaan uit de vertegenwoordigers van de Regie, het betrokken departement en het Bestuur voor begroting.

Wat de organisatieaudit betreft, werd een herziening van de personeelsformatie van de Regie ingediend bij Ambtenarenzaken. Deze herziening leidt tot een wezenlijke vermindering van het aantal formatieplaatsen, namelijk van 2 038 betrekkingen naar 1 631 betrekkingen. Deze inkrimping van de formatie gaat gepaard met een aanzienlijke verhoging van het volume van de taken die uitgevoerd moeten worden en dit heeft te maken met de stijging van de dotaties voor investeringen, hetgeen slechts mogelijk is door een verhoging van het rendement. Dit resultaat wordt verkregen dank zij de verhoogde automatisering van de diensten, alsook een rationalisatie van de organisatie van het personeelsbestand van de Regie der Gebouwen.

— Welke investeringen kunnen worden verwacht in de gebouwen met een culturele bestemming?

De door de minister als bijlage 5 bijgevoegde tabel bevat alle investeringen gerealiseerd sedert 1984 in de gebouwen met wetenschappelijke of culturele bestemming.

— Hoe zit het met de overdracht van het Berlaymontgebouw en de erfpacht die is toegestaan aan de N.V. Berlaymont 2000?

Wat betreft de stand van het dossier, herinnert de minister eraan dat de Ministerraad op 18 dezer beslo-

— La remarque de la Cour des comptes concerne le fait de ne pas avoir repris dans la convention de financement conclue, la condition imposée par le Comité ministériel pour la coordination économique et sociale. Cette condition impose que la révision quinquennale ne peut être appliquée que pour autant que le taux de base change de plus de 0,5 p.c.

— La Générale de Banque, porte-parole du consortium de banques, a fait savoir qu'elle veut s'en tenir à la Convention conclue qui a été signée par le ministre des Finances pour l'Etat belge.

— A la Générale de Banque il sera demandé de présenter cette remarque de la Cour des comptes au consortium des banques.

— La Régie a fait procéder à des audits. Quel en est le résultat?

Le ministre explique qu'en ce qui concerne l'audit occupationnel, suite à une proposition introduite par la Régie en Conseil des ministres du 29 juillet 1994, des groupes de travail trilatéraux ont été créés afin d'examiner la possibilité de réduire l'importance des surfaces occupées par les départements ministériels, notamment en ce qui concerne les surfaces louées, de manière à limiter l'importance du budget relatif aux locations.

Ces groupes de travail trilatéraux sont constitués de la Régie, du département concerné et de l'Administration du budget.

En ce qui concerne l'audit organisationnel, une révision de cadre de la Régie a été introduite auprès de la fonction publique. Celle-ci conduit à une réduction substantielle du nombre d'emplois, passant de 2 038 emplois à 1 631 emplois. Cette réduction de cadre va de pair avec une augmentation sensible du volume des tâches à accomplir lui-même représenté par les dotations accrues pour l'investissement, ce qui n'est possible que grâce à une augmentation du rendement. Ce résultat est obtenu grâce à l'informatisation accrue des services ainsi qu'une rationalisation de l'organisation des effectifs de la régie.

— Quels sont les investissements effectués dans les bâtiments à vocation culturelle?

Le ministre joint en annexe 5 un tableau qui reprend l'ensemble des investissements réalisés depuis 1984 dans les bâtiments à vocation scientifique ou culturelle.

— Qu'en est-il de la cession du bâtiment du Berlaymont et du droit d'emphytéose concédé à la S.A. Berlaymont 2000?

En ce qui concerne la situation du dossier, le ministre rappelle que le Conseil des ministres a décidé,

ten heeft toelating te verlenen voor het starten van de procedure voor verwijdering van het asbest. Samen met het opmaken van het bijzonder bestek betreffende de verwijdering van het asbest heeft de Regie de studie aangevat van de renovatie van het project en heeft zij zeer onlangs een gunstig advies gekregen vanwege de Commissie van de Europese Gemeenschap betreffende het schetsontwerp.

Wat betreft de financiële situatie van de vennootschap Berlaymont 2000, werd de terugbetaling van de oorspronkelijke lening uitgesteld tot 30 april 1996. De lening was hoofdzakelijk bestemd voor de financiering van de erfpachtcanon en voor de financiering van de studies van het project. Het thans beschikbare saldo bedraagt 1,2 miljard.

De minister voegt eraan toe dat de operatie waarbij de N.V. Berlaymont 2000 werd opgericht erin bestaat dat de Regie der Gebouwen een partnerschap is aangegaan met drie banken (A.S.L.K., B.A.C.O.B. en City Bank). Het verlenen van die erfpacht ligt aan de basis van een conflict tussen de Regie en de banken. De minister meent dat de statuten van de N.V. daarover niet duidelijk zijn. De drie banken financieren immers eveneens de overige gebouwen waarin de E.E.G. haar intrek heeft genomen.

Hij hoopt binnenkort een oplossing voor dat probleem te vinden.

BESPREKING VAN DE ARTIKELN

Er wordt over de artikelen en de tabellen geen enkele opmerking gemaakt.

STEMMINGEN

De artikelen, de tabellen en de gehele Sectie 33: Verkeer en Infrastructuur worden aangenomen met 11 stemmen tegen 1 stem, bij 1 onthouding.

Het verslag is eenparig goedgekeurd door de 14 aanwezige leden.

De Rapporteur,
Leonard QUINTELIER.

De Voorzitter,
Arnaud DECLETY.

en date du 18 courant, d'autoriser le lancement de la procédure d'enlèvement de l'amiante. Parallèlement à l'établissement du cahier spécial des charges relatif à l'enlèvement de l'amiante, la Régie a entamé l'étude de la rénovation du projet et a tout récemment reçu un avis favorable de la Commission de la Communauté européenne sur l'esquisse.

En ce qui concerne les dispositions financières de la société Berlaymont 2000, le remboursement de l'emprunt initial a été reporté au 30 avril 1996. L'emprunt était essentiellement destiné au financement du canon du bail emphytéotique et des études du projet. Le solde actuellement disponible s'élève à 1,2 milliard.

Le ministre ajoute que l'opération créant la S.A. Berlaymont 2000 consiste en l'association de la Régie des bâtiments avec trois banques (C.G.E.R., B.A.C.O.B. et City Bank). La concession de ce droit d'emphytéose est à l'origine d'un conflit entre la Régie et les banques. Le ministre considère que les statuts de la S.A. ne sont pas clairs à ce sujet. En effet, ces trois banques financent également le reste des bâtiments occupés par la C.E.E.

Il espère arriver prochainement à solutionner ce problème.

DISCUSSION DES ARTICLES

Aucune remarque n'est formulée à propos des tableaux, ni des articles.

VOTES

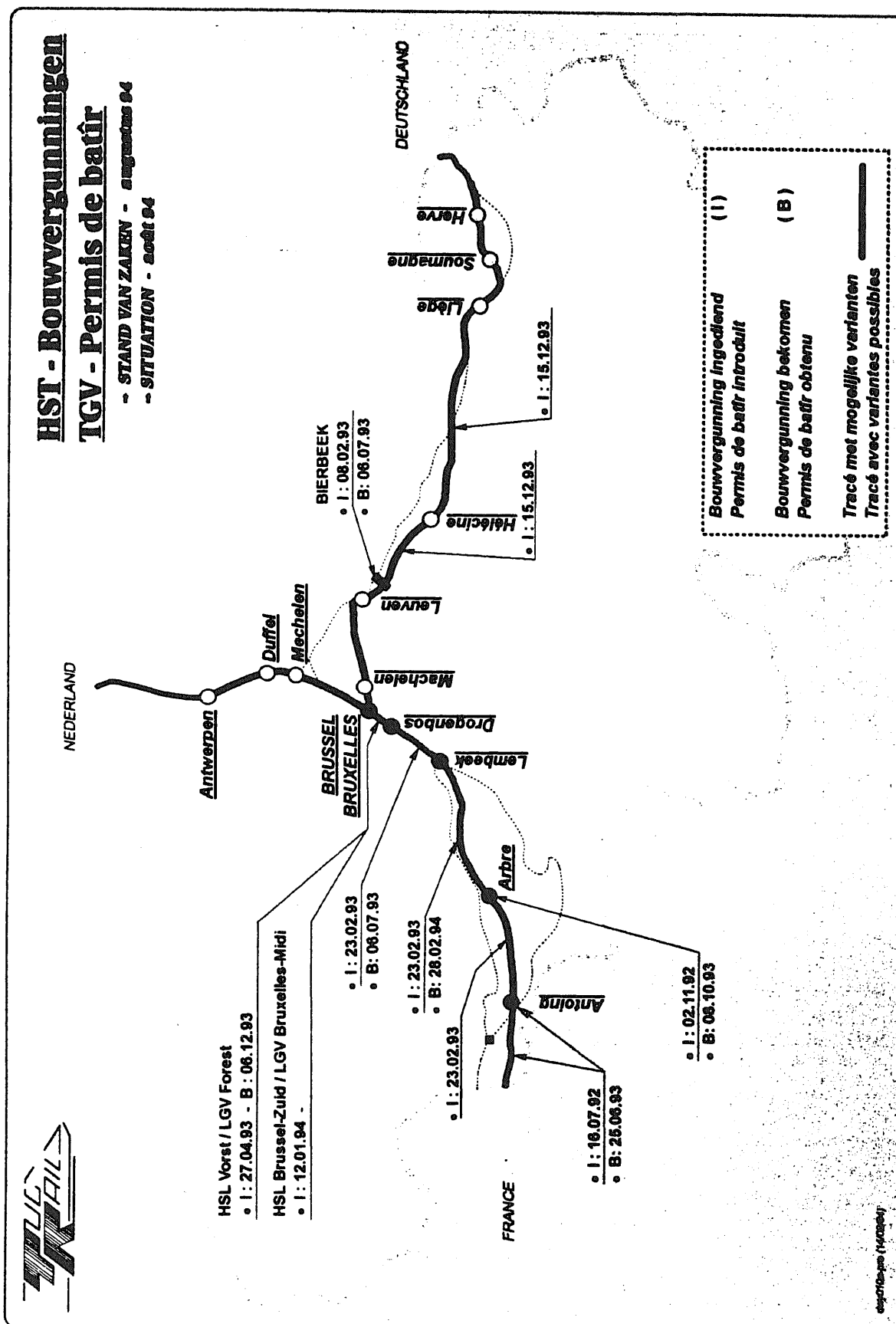
Les articles, les tableaux, ainsi que l'ensemble de la Section 33: Communications et Infrastructuur, sont adoptés par 11 voix contre 1 et 1 abstention.

Le rapport est approuvé à l'unanimité par les 14 membres présents.

Le Rapporteur,
Leonard QUINTELIER.

Le Président,
Arnaud DECLETY.

BIJLAGE 1 — ANNEXE 1



P1 FRONTIERE FRANCAISE - TUBIZE

SUMMARY

PLANNING 01-08-94

PROJ	ACTIVITY DESCRIPTION	DI	START	FINISH	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
	PROCEDURES DES PERMIS DE BATIR																
	PERMIS DE BATIR FRONTIERE FRANCAISE/ANTOING	345	16-07-92	25-06-93													
	PERMIS DE BATIR ANTOINGIATH	595	23-02-93	30-06-94													
	PERMIS DE BATIR ATHUTUBIZE	371	23-02-93	26-02-94													
	PROCEDURES DES ARRETES ROYAUX ET TERRAINS																
	ARRETES ROYAUX & TERRAINS	564	17-07-92	31-01-94													
	FR FRANCAISE/ANTOING	470	18-06-93	30-06-94													
	ARRETES ROYAUX & TERRAINS ANTOINGIATH	611	28-02-93	31-10-94													
	ARRETES ROYAUX & TERRAINS ATHUTUBIZE																
	TRAVAUX																
	GC PLATEFORME FRONTIERE FRANCAISE/ANTOING	772	16-08-93	26-06-95													
	VOIES (POSE & REGLAGE) FR FRANCAISE/ANTOING	140	27-09-95	13-02-96													
	ELECTRIFICATION FR FRANCAISE/ANTOING	112	25-12-95	14-04-96													
	COURANTS FAIBLES FR FRANCAISE/ANTOING	150	11-12-95	08-05-96													
	ESSAIS TRANSPORT FR FRANCAISE/ANTOING	23	09-05-96	31-05-96													
	MISE EN SERVICE FR FRANCAISE/DORSALE WALLONNE	0		31-05-96													
	GC VIADUC D'ARBRE	722	10-11-93	01-11-95													
	GC PLATEFORME ANTOINGIATH	488	01-02-95	12-06-96													
	VOIES (POSE & REGLAGE) ANTOINGIATH	176	28-06-96	20-12-96													
	ELECTRIFICATION ANTOINGIATH	113	12-11-96	04-03-97													
	COURANTS FAIBLES ANTOINGIATH	174	28-10-96	20-04-97													
	MEULAGE & ESSAIS TRANSPORT ANTOINGIATH	154	06-04-97	06-09-97													
	GC PLATEFORME ATHUTUBIZE	600	04-07-94	23-02-96													
	VOIES (POSE & REGLAGE) ATHUTUBIZE	206	25-01-96	17-06-96													
	ELECTRIFICATION ATHUTUBIZE	152	11-07-96	08-12-96													
	COURANTS FAIBLES ATHUTUBIZE	176	27-06-96	19-12-96													
	MEULAGE & ESSAIS TRANSPORT ATHUTUBIZE	154	06-04-97	06-09-97													
	MISE EN SERVICE FR FRANCAISE/LEMBEK	0		06-09-97													



Toestand op - Situation au 01SEP94 1 / 1
 Afdruk - Impression 12SEP94 14:55
 Studies & Procedures - Etudes & Procédures
 Werken - Travaux

P2 LEMBEEK - BRUSSEL ZUID																	
SUMMARY					PLANNING 01-08-94												
PRJ	ACTIVITY DESCRIPTION	DU	START	FINISH	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
	<u>PROCEDUREN/BOUWAANTVRAAG</u>																
	PROCEDUREN VLAAMS GEWEST LEMBEEK - DROGENBOS	107	22-03-93	06-07-93													
	PROCEDUREN BRUSSELS GEWEST	980	23-02-93	30-10-95													
	<u>PROCEDUREN KB EN TERREINEN</u>																
	PROCEDUREN VLAAMS GEWEST LEMBEEK - DROGENBOS	426	01-03-93	30-04-94													
	PROCEDUREN BRUSSELS GEWEST	518	01-03-93	31-07-94													
	<u>STUDIES EN WERKEN</u>																
	ONTWERP LEMBEEK-BRUSSEL ZUID	820	01-01-93	31-03-95													
	HSL LEMBEEK - HALLE BURGELIJKE BOUWKUNDE	730	01-06-93	31-08-95													
	HSL LEMBEEK - HALLE SPOREN ELEKTRIFIKATIE,ZWAKSTROOM,PROEVEN	612	04-01-96	05-06-97													
	HSL HALLE	1341	29-11-93	31-07-97													
	HSL HALLE - VORST	1391	16-11-93	06-06-97													
	BB SPOREN ELEKTRIFIKATIE,ZWAKSTROOM	0	06-06-97														
	HSL IN DIENST LEMBEEK - BRUSSEL-ZUID	1917	30-11-93	28-02-99													
	STATION HALLE (B4096)	2368	06-06-93	20-03-00													
	BB SPOREN ELEKTRIFIKATIE,ZWAKSTROOM																
	VORST - BRUSSEL ZUID																
	BB SPOREN ELEKTRIFIKATIE,ZWAKSTROOM																

Studies & Procedures - Etudes & Procédures

Werken - Travaux

01SEP94

12SEP94

Toestand op - Situation au

Afdruk - Impression

1 / 1



Toestand op - Situation au
 Afdruk - Impression
 01SEP94
 12SEP94 15:27

1 / 1
 Studies & Procedures - Etudes & Procédures
 Werken - Travaux

P3 BRUSSEL NOORD - HELECINE

SUMMARY					PLANNING 01-08-94																
PRJ	ACTIVITY DESCRIPTION	DU	START	FINISH																	
	VOORSTUDIES EN VOORTONTWERP	820	03-08-92	31-10-94																	
	PROCEDUREN BOUWAANVRAAG																				
	PROCEDUREN BRUSSELS GEWEST	485	01-11-94	28-02-98																	
	PROCEDUREN VLAAMS GEWEST	185	01-02-95	04-08-95																	
	MACHELEN-LEUVEN	708	24-02-93	30-01-95																	
	BIERBEEK-HELECINE																				
	PROCEDUREN KB EN TERREINEN																				
	PROCEDUREN BRUSSELS GEWEST	578	31-12-94	30-07-98																	
	PROCEDUREN VLAAMS GEWEST	430	03-01-95	07-03-98																	
	MACHELEN-LEUVEN	1027	30-10-92	22-08-95																	
	BIERBEEK-HELECINE																				
	STUDIES EN WERKEN																				
	SCHAARBEEK ONTWERP	778	01-03-95	18-04-97																	
	SCHAARBEEK (+L30) BURGELIJKE	1399	29-02-96	28-12-99																	
	BOUWKUNDE SPOREN ELEKTRIFIKATIE	491	10-05-95	11-09-98																	
	SCHAARBEEK - LEUVEN (L30) ONTWERP	875	09-05-98	30-09-98																	
	SCHAARBEEK - LEUVEN (L30) BURGELIJKE	191	22-10-97	30-04-98																	
	BOUWKUNDE																				
	L38 BUITENSPOREN	337	24-08-98	28-07-99																	
	HSL BINNENSPOREN	503	29-08-95	12-11-98																	
	LEUVEN NOORD + ZUID ONTWERP	1043	13-11-98	21-09-99																	
	LEUVEN NOORD + ZUID BURGELIJKE BOUWKUNDE																				
	LEUVEN SPOREN	980	28-03-97	02-12-99																	
	L38 BRUSSEL - LEUVEN ELEKTRIFIKATIE /	158	20-04-98	24-09-98																	
	ZWAKSTROOM																				
	HSL BRUSSEL - LEUVEN ELEKTRIFIKATIE /	174	08-07-99	28-12-99																	
	ZWAKSTROOM																				
	HSL BRUSSEL - LEUVEN PROEVEN	154	30-12-98	31-05-00																	
	LEUVEN - HELECINE (E40) ONTWERP	1414	29-09-92	12-08-98																	
	LEUVEN - HELECINE (E40) BURGELIJKE	1677	14-08-93	17-03-98																	
	BOUWKUNDE																				
	LEUVEN - HELECINE (E40)	422	08-01-98	03-03-99																	
	SPOREN ELEKTRIFIKATIE ZWAKSTROOM																				
	LEUVEN - HELECINE (E40) PROEVEN	87	24-02-99	31-05-99																	

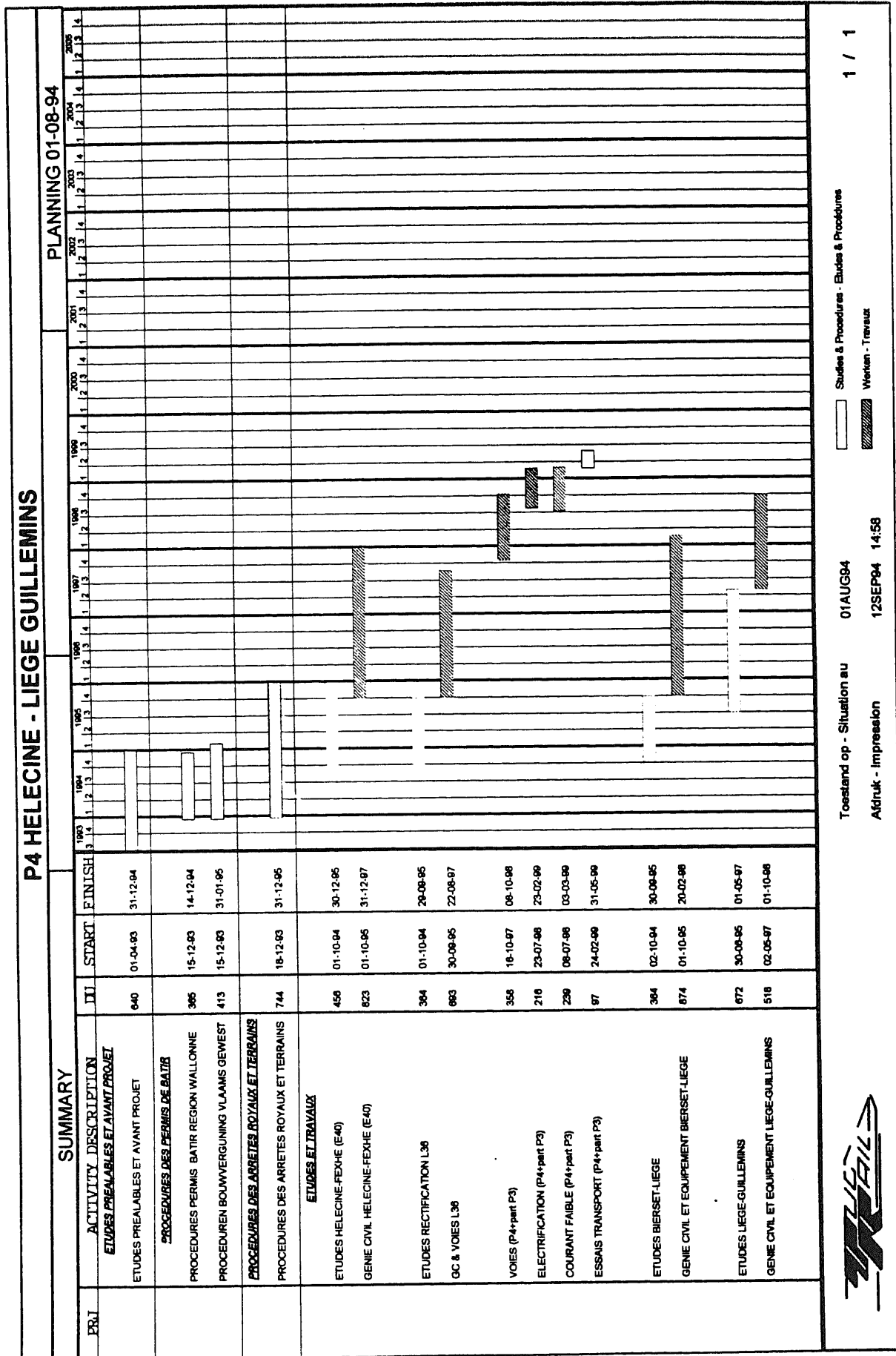
Toestand op - Situation au
 Afdruk - Impression

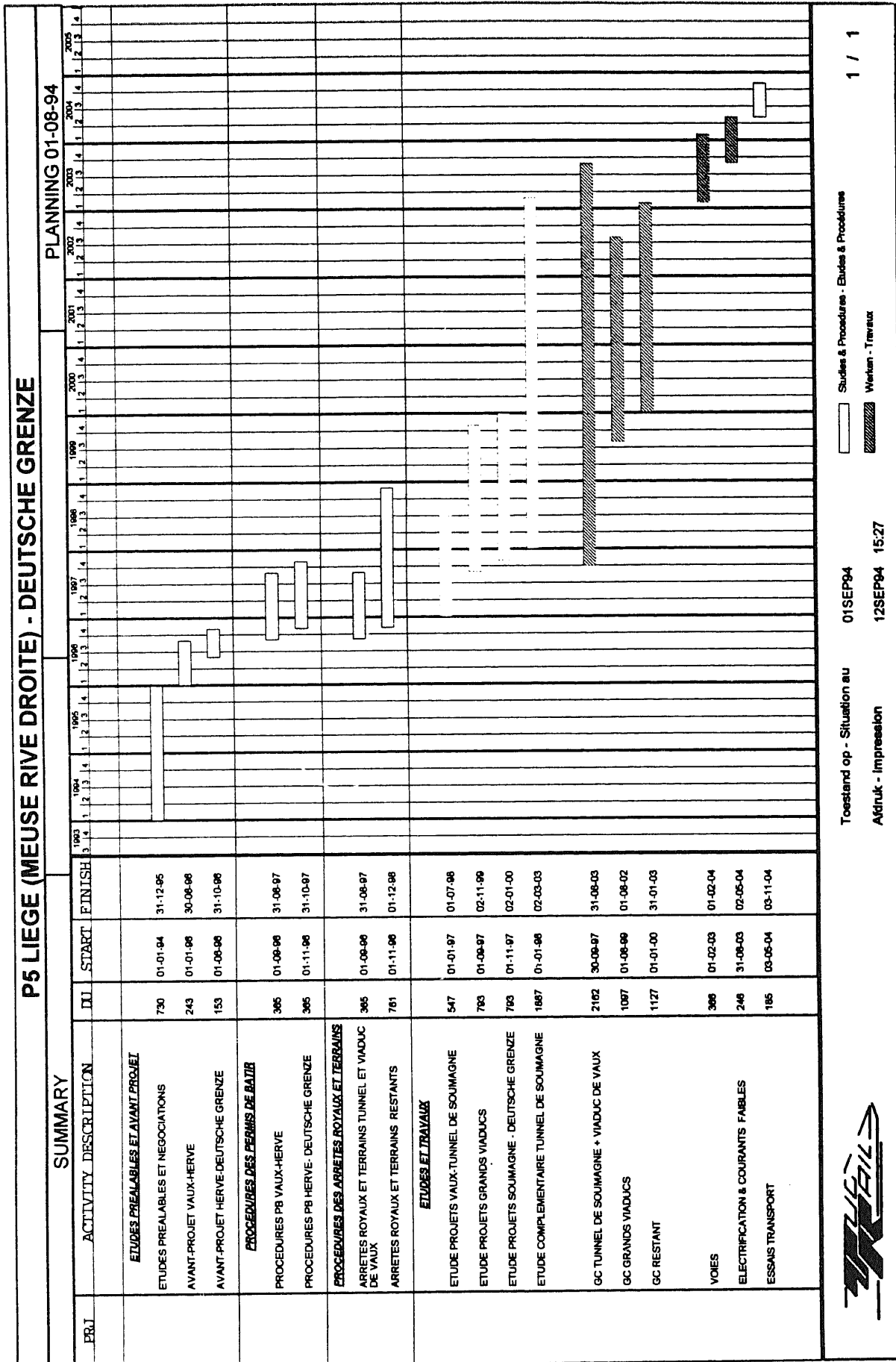
01SEP94
 12SEP94 15:32

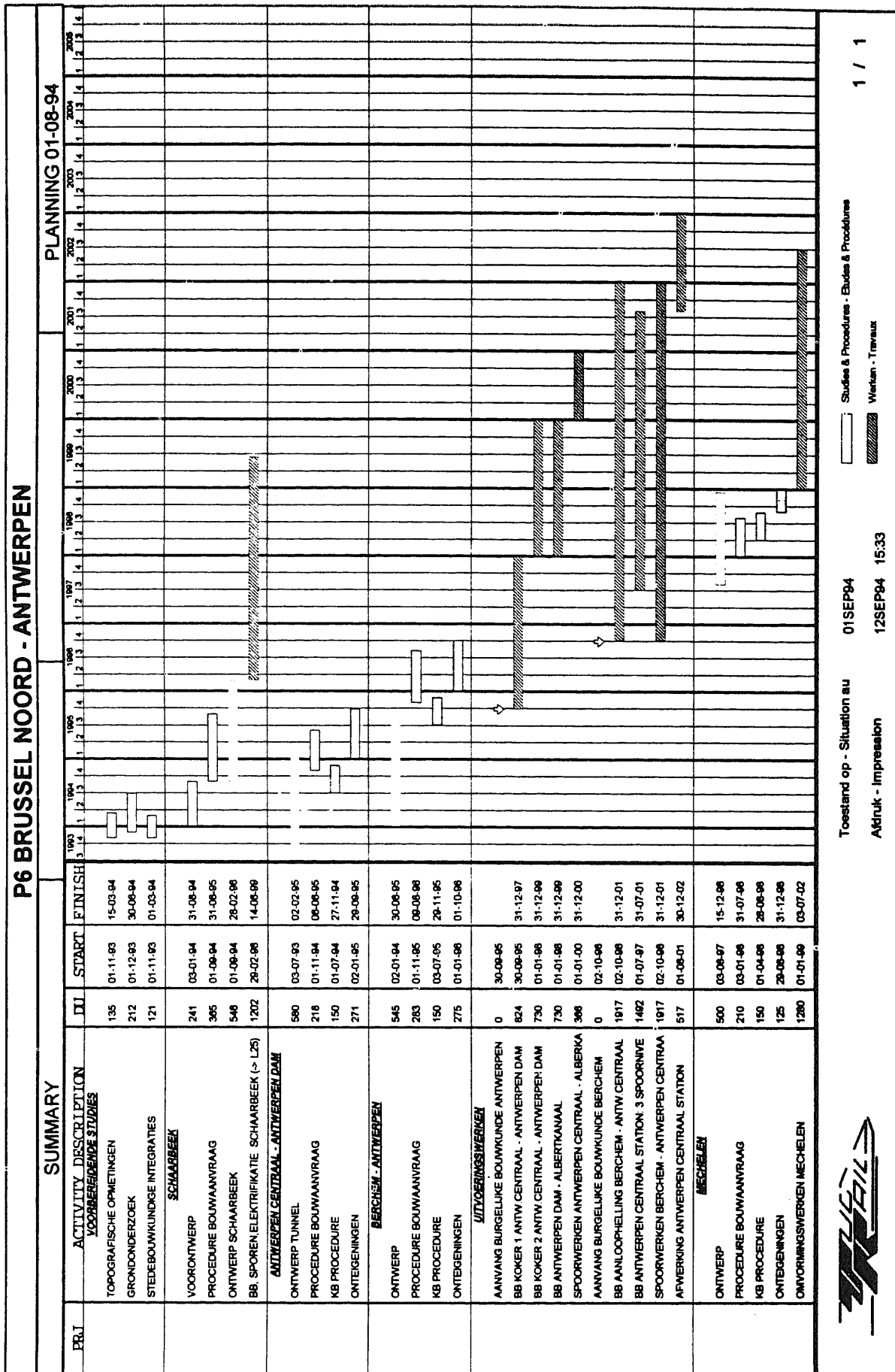
Studies & Procedures - Etudes & Procédures
 Werken - Travaux

1 / 1





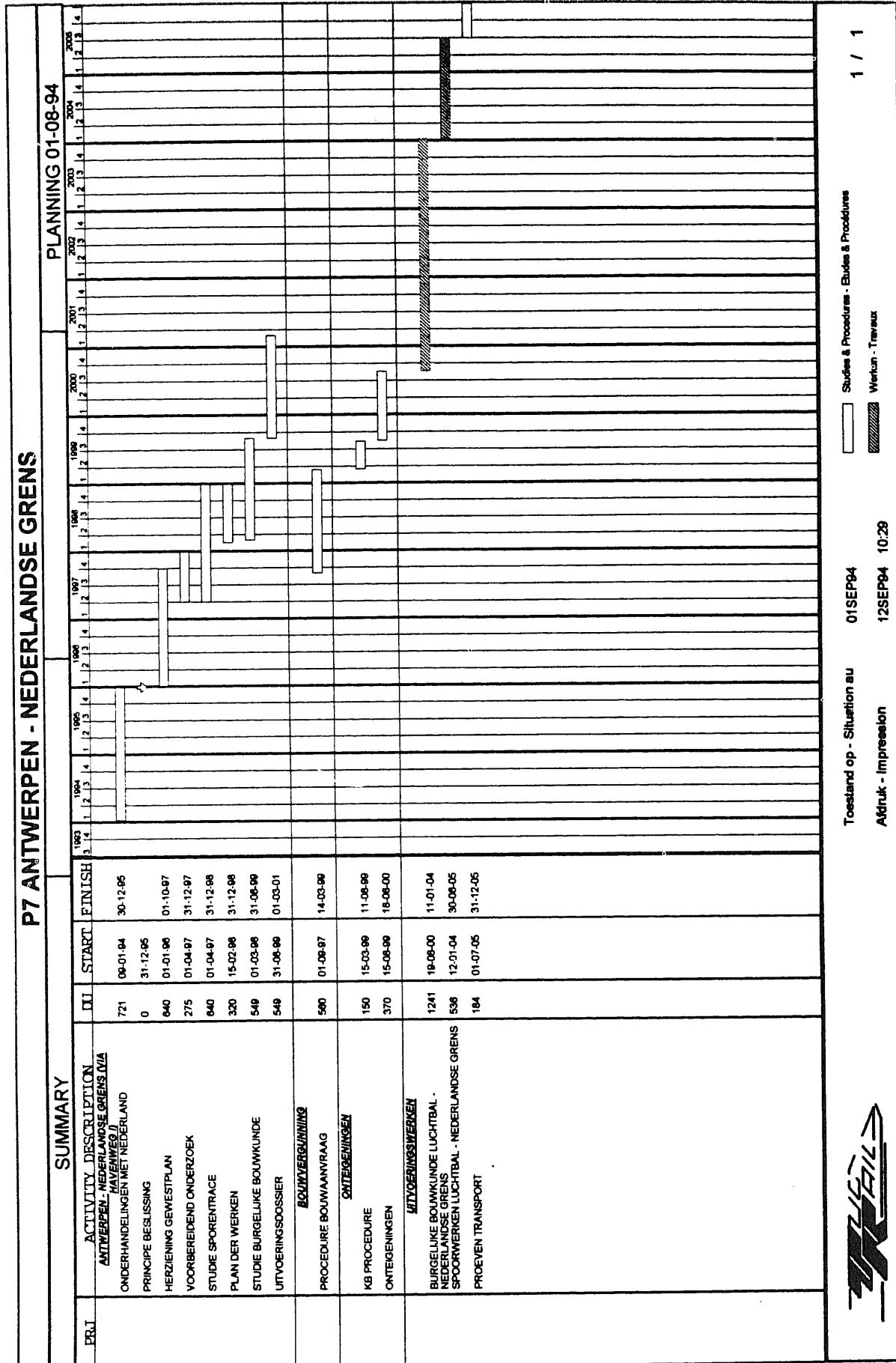




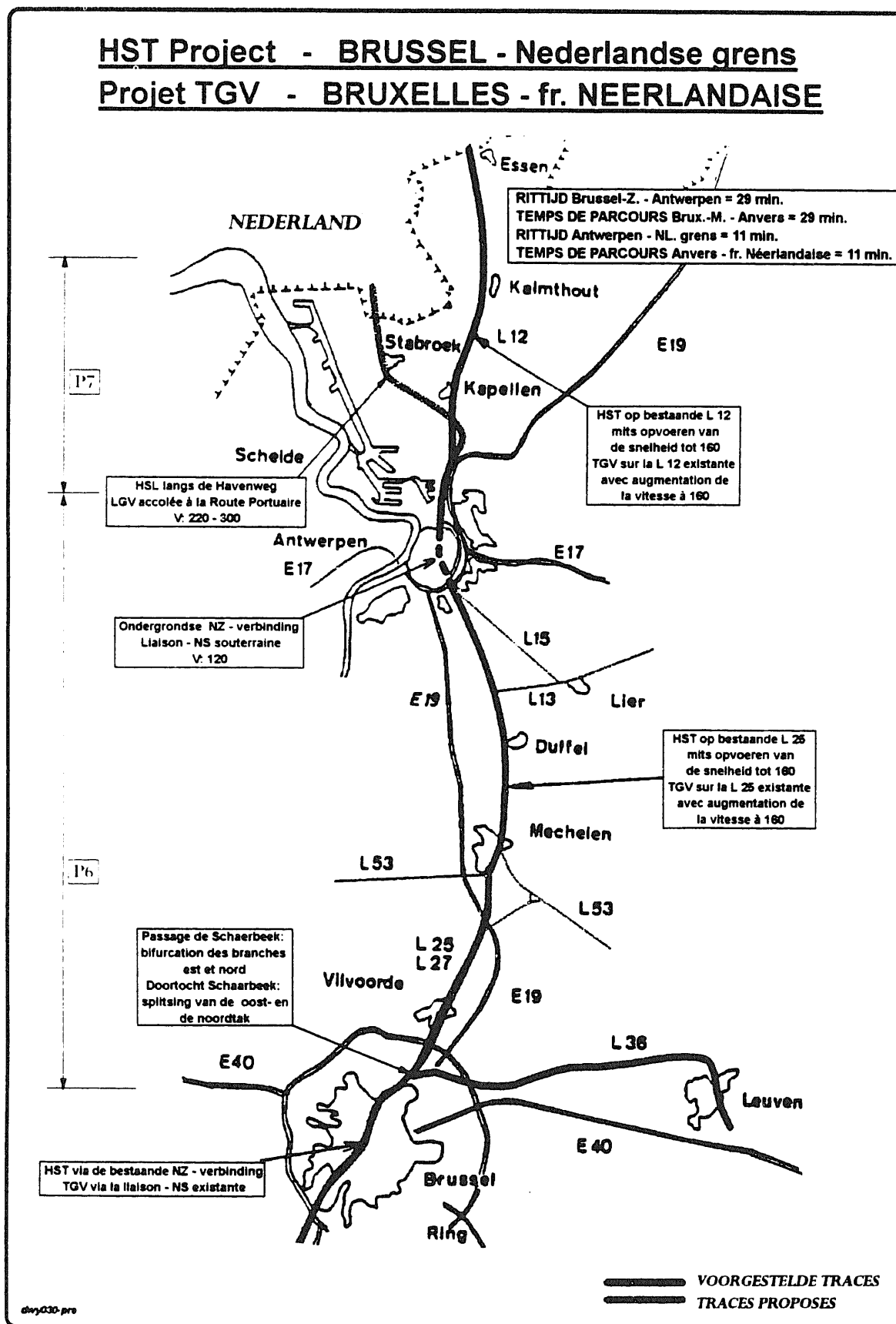
Toestand op - Situation au
Afdruk - Impression

01SEP94 12SEP94 15:33

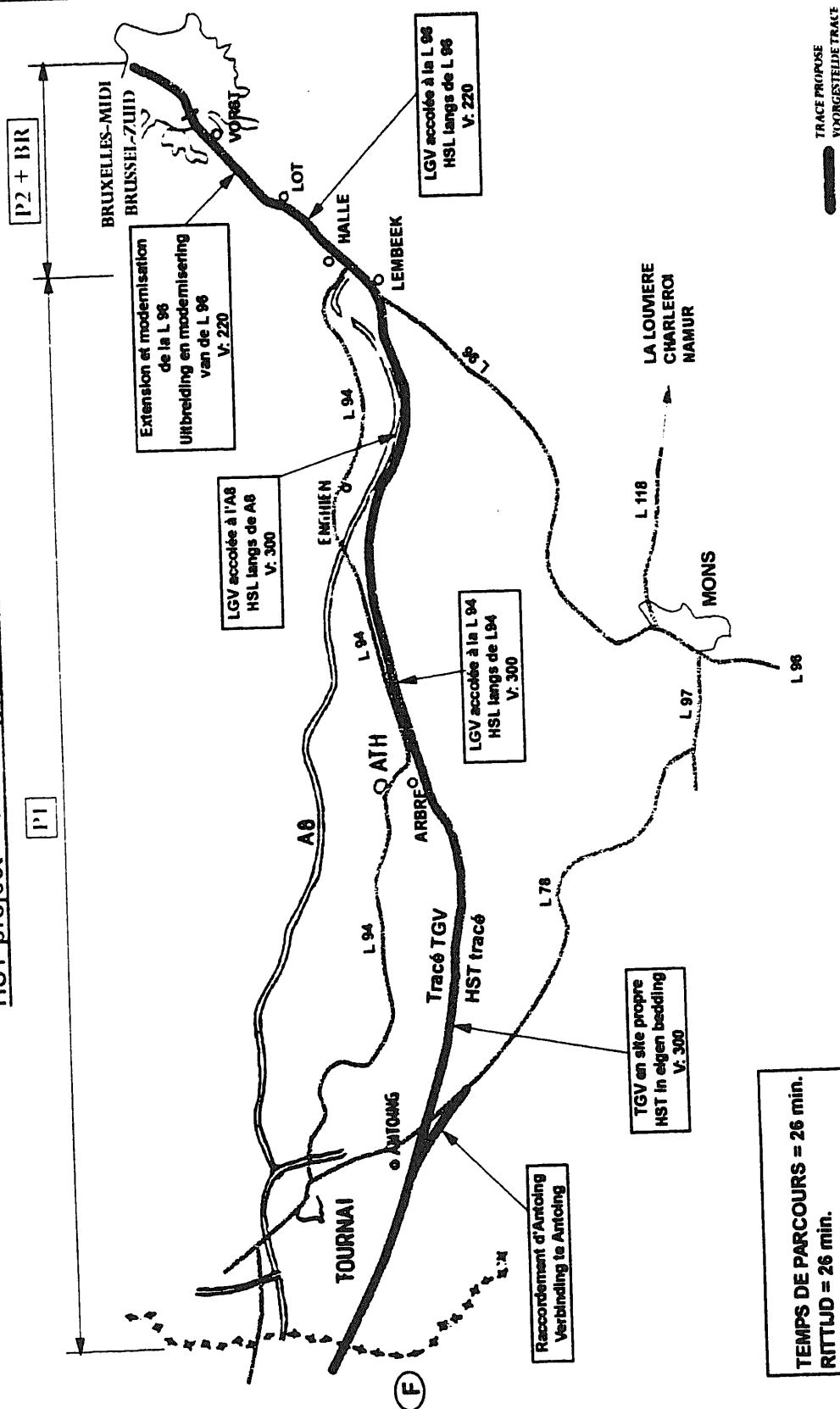
Studies & Procedures - Etudes & Procédures
Werken - Travaux



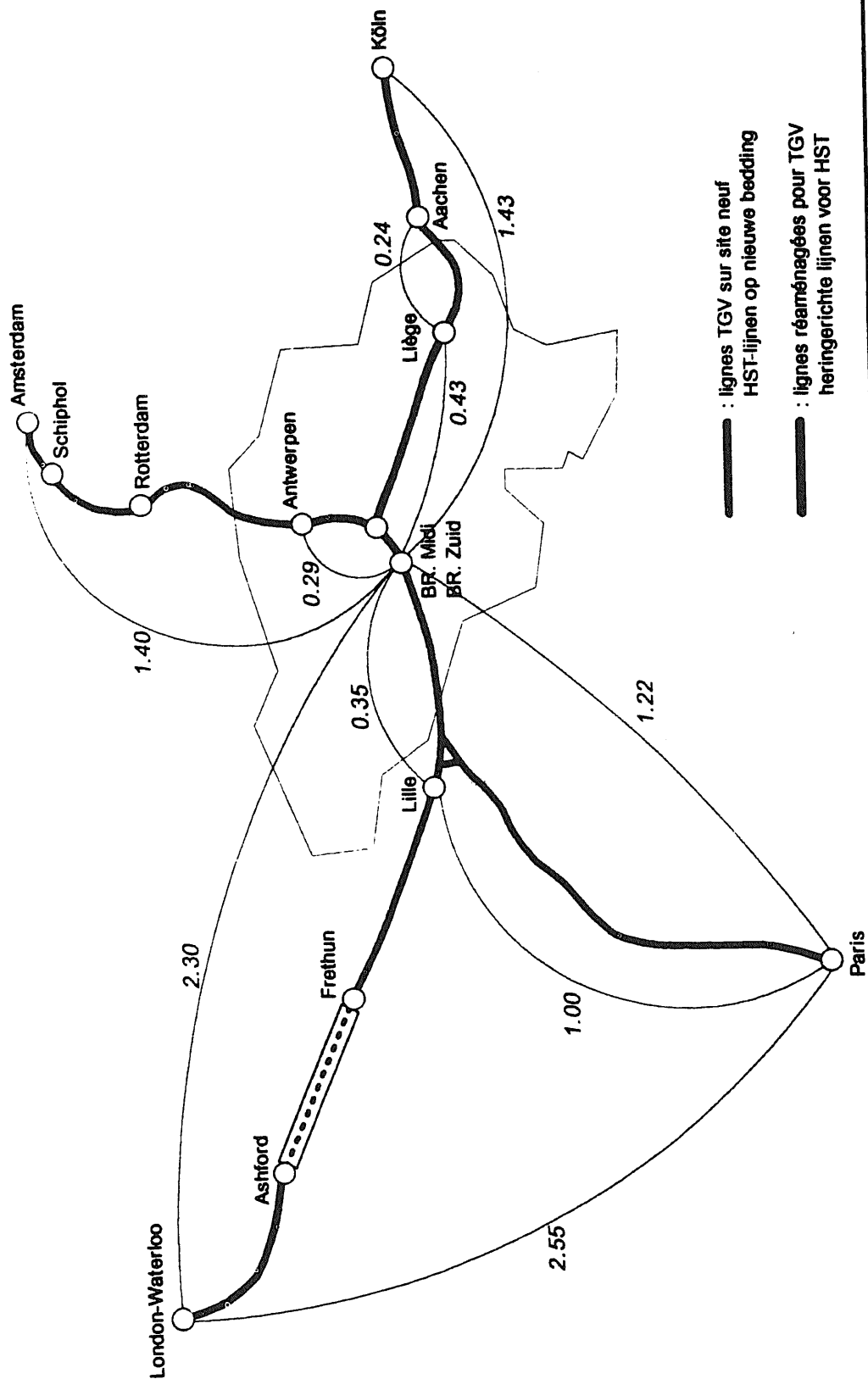
BIJLAGE 2 — ANNEXE 2



Projet TGV - Frontière française - Bruxelles-Midi
HST-project - Franse grens - Brussel-Zuid



Projet TGV Nord - Temps de parcours en heures et minutes
HST-Project Noord - Rittijden in uren en minuten



BIJLAGE 3

T.G.V.

Nederland:

- investering: 6 miljard gulden
- verschillende tracés mogelijk
- de bouw heeft plaats tussen 1997 en 2005 (volledig tracé)

Frankrijk:

— hoge snelheidslijn « Nord »: investering van 18,5 miljard Franse frank

- lijn van Parijs via Rijsel naar Calais
- begin werken in 1990
- openstelling van de lijn in twee fasen:

Parijs-Arras: mei 1993

Parijs-Calais: september 1993

Duitsland:

- voltooiing lijn Aken-Keulen voorzien tegen 2000/2002

- investering van 1,1 miljard D.M.

Groot-Brittannië:

- parlementaire procedure begint binnenkort en zal ongeveer 2 jaar in beslag nemen. Begin werken: eind 1996. Einde werken in 2002/2004.

- investering van 2,7 miljard pond.

ANNEXE 3

T.G.V.

Pays-Bas:

- investissement: 6 milliards de florins
- différents tracés possibles
- la construction s'étale entre 1997 et 2005 (tracé complet)

France:

— ligne à grande vitesse Nord: investissement de 18,5 milliards de francs français

- ligne de Paris, via Lille, jusqu'à Calais
- début des travaux en 1990
- ouverture de la ligne en deux phases:

Paris-Arras: mai 1993

Paris-Calais: septembre 1993

Allemagne:

— finalisation ligne Aix-la-Chapelle - Cologne prévue pour 2000/2002

- investissement de 1,1 milliard de D.M.

Grande Bretagne:

— la procédure parlementaire va débiter prochainement et prendra environ deux ans. Début des travaux: fin 1996. Fin des travaux en 2002/2004.

- investissement de 2,7 milliards de livres sterling.

BIJLAGE 4**Egmont-project: Stand van zaken van het project****Voorwerp van het lot (lot)****Uitgevoerd**

Afbraak, grondverzet, diepwanden E I, E II en E V (0)

In uitvoering

Gesloten ruwbouw E I (1)

Liften E I (7)

In aanbesteding

Gesloten ruwbouw E II, E IIIa en E V (2)

Gesloten ruwbouw E IV (3)

Sterkstroom E I (4)

Afwerking en decoratie E I (5)

H.V.A.C. E I (6)

Sanitair E I (8)

Keukens E I (9)

Gondel voor het schoonmaken van de glazen koepel van het atrium E I (28)

Klaar voor aanbesteding

Compactus E I, E II (10)

Sterkstroom E II, E IV, E V (11)

Liften E II, E IIIa + b en E V (12)

H.V.A.C. E II, E IIIa, E IV en E V (13)

Afwerking en decoratie E II, E IV en E V (14)

Sanitair E II, E IV en E V (15)

Communicatiecentrum (Faraday-kooi + afwerking) E II (16)

Simultaanvertaling E V (17)

Teletechniek E I à E V (18)

Zwakstroom E I à E V (19)

Noodgroepen E I à E V (20)

Gevorderde studiefase

Omgevingswerken E I à E V (21)

Signalisatie E I à E V (22)

Ruwbouw, afwerking en decoratie, sanitair, keukens E IIIb (23)

Elektriciteit: (sterkstroom) E IIIb (24)

Pneumatisch documenttransport (27)

H.V.A.C. E IIIb (29)

ANNEXE 4**Projet Egmont: Etat physique du projet****Objet des lots (lot)****Exécuté**

Démolition, terrassements, murs emboués E I, E II et E V (0)

En exécution

Gros œuvre fermé E I (1)

Ascenseurs E I (7)

En adjudication

Gros œuvre fermé E II, E IIIa et E V (2)

Gros œuvre fermé E IV (3)

Courant fort E I (4)

Finitions et décoration E I (5)

H.V.A.C. E I (6)

Sanitaires E I (8)

Cuisines E I (9)

Nacelle pour le nettoyage de la verrière de l'atrium E I (28)

Prêt pour adjudication

Compactus E I, E II (10)

Courant fort E II, E IV, E V (11)

Ascenseurs E II, E IIIa + b et E V (12)

H.V.A.C. E II, E IIIa, E IV et E V (13)

Finitions et décoration E II, E IV et E V (14)

Sanitaires E II, E IV et E V (15)

Centre de communications (Cage de Faraday + finitions) E II (16)

Traduction simultanée E V (17)

Télétechnique E I à E V (18)

Courant faible E I à E V (19)

Groupes de secours E I à E V (20)

Phase d'étude avancée

Abords E I à E V (21)

Signalisation E I à E V (22)

Gros œuvre, finitions et décorations, sanitaires et cuisines E IIIb (23)

Electricité: (courant fort) E IIIb (24)

Transport pneumatique de documents (27)

H.V.A.C. E IIIb (29)

BIJLAGE 5

ANNEXE 5

Investerings culturele instellingen
(imputaties 1984 — 25 november 1994)

Investissements culturels
(imputations 1984 — 25 novembre 1994)

Nr. gebouw N° bâtiment	Gebouw — Bâtiment	1984-1994
23.1924	Muntschouwburg. — <i>Théâtre royal de la Monnaie</i>	1 220 296 954
22.2260	Instrumentenmuseum Old England. — <i>Musée instrumental Old England</i>	337 012 991
22.1999	Instrumentenmuseum. — <i>Musée instrumental</i>	11 947 811
22.0145	Chinees paviljoen. — <i>Pavillon chinois</i>	264 459 402
22.0146	Japanse toren. — <i>Tour japonaise</i>	192 673 562
22.0182	Museum Constantin Meunier. — <i>Musée Constantin Meunier</i>	9 142 628
22.0196	Wiertzmuseum. — <i>Musée Wiertz</i>	2 995 009
23.0231	Museum Hallepoort. — <i>Musée Porte de Hal</i>	115 932 189
23.2194	Paleis voor Schone Kunsten. — <i>Palais des Beaux-Arts</i>	474 515 513
51.0464	Natuurwetenschappen opgravingen te Spiennes. — <i>Sciences naturelles fouilles à Spiennes</i>	623 819
21.0705	Museum voor Midden-Afrika. — <i>Musée de l'Afrique centrale</i>	188 027 610
31.0155	Koninklijk Instituut Natuurwetenschappen. — <i>Institut royal des sciences naturelles</i>	475 450
51.1338	Ornithologisch centrum te Bernissart. — <i>Centre ornithologique de Bernissart</i>	16 534 636
51.0345	Natuurhistorisch museum in Bergen. — <i>Musée d'histoires naturelles à Mons</i>	17 723 342
22.0040	Kunstberg (archieven, museum en bibliotheek Albert I). — <i>Mont-des-Arts (archives, musée et bibliothèque Albert I)</i>	1 666 225 348
22.0066	Koninklijk Museum voor Schone Kunsten. — <i>Musée royal des Beaux-Arts</i>	383 044 567
23.0130	Halfeeuwfeestpaleis. — <i>Cinquantenaire</i>	1 113 081 697
22.1621	Planetarium. — <i>Planétarium</i>	4 668 972
22.0048	Crypte Martelarenplein. — <i>Crypte Place des Martyrs</i>	1 104 667
22.0072	Sint-Annakapel. — <i>Chapelle Sainte-Anne</i>	6 420 025
22.2065	Paleis Hertogen van Brabant. — <i>Ancien palais des ducs de Brabant</i>	49 317 981
22.0194	Koninklijk Instituut voor de Geschiedenis van de Natuurwetenschappen. — <i>Institut royal d'histoire des sciences naturelles</i>	474 983 330
00.0001	Belgisch paviljoen Venetië. — <i>Concession de Venise</i>	1 090 671
20.0976	Ruïnes abdij Villers-la-Ville. — <i>Ruines de l'abbaye de Villers-la-Ville</i>	311 798 941
31.1217	Domein Prins Karel. — <i>Domaine du Prince Charles</i>	68 052 982
22.0024	Paleis der Academiën. — <i>Palais des Académies</i>	84 659 419
22.0045	Koninklijke Stallingen. — <i>Ecuries royales</i>	467 629 315
22.0251	Koninklijk Meteorologisch Instituut. — <i>Institut royal météorologique</i>	108 065 827
	Rijksarchief (provincies). — <i>Archives de l'Etat (provinces)</i>	25 035 169
		7 617 539 827