

Chambre des Représentants

SESSION ORDINAIRE 1988-1989

16 DÉCEMBRE 1988

BUDGET

**du Ministère des
Communications pour l'année
budgétaire 1988 (12)**

RAPPORT

**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE (1)**

**PAR M.
VANCROMBRUGGEN**

MESDAMES, MESSIEURS,

Ce budget a été examiné par votre Commission au cours de ses réunions du mercredi 7 décembre 1988.

Ce budget a été examiné en réunion publique de commission.

(1) Composition de la Commission :
Président : M. Baudson.

A. — Titulaires :	B. — Suppléants :
C.V.P. MM. Beerden, Bosmans (F.), Desutter, Van Peel, Van Rompaey.	MM. Ansoms, Cauwenberghs, Dhoore, Marchand, Vankeirsbilck, Van Looy.
P.S. MM. Baudson, Harmegnies (M.), Perdieu, Tomas, Vancrombruggen.	MM. Dufour, Happart, Henry, Janssens, Santkin, N.
S.P. MM. Beckers, Derycke, Temmerman, Van Elewyck.	MM. Laridon, Vandenbroucke, Vanderheyden, Van der Sande, Verheyden.
P.V.V. MM. De Croo, Van Renterghem, Vermeiren.	MM. Beysen, Devolder, Vandermeulen, Van Mechelen.
P.R.L. MM. Draps, Knoops.	MM. Dubois, Nols, Olivier (L.)
P.S.C. MM. Lebrun, Léonard.	Mme Corbisier-Hagon, MM. Hiance, Laurent.
V.U. M. Vervae.	Mme Brepoels, M. Lauwers.
Ecolo/ M. Winkel.	MM. De Vlieghere, Van Dienderen.
Agalev	

Voir :

4 / 14 - 588 - 88 / 89 :

- N° 1 : Budget.
- N° 2 : Errata.
- N° 3 : Amendements.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1988-1989

16 DECEMBER 1988

BEGROTING

**van het Ministerie van
Verkeerswezen voor het
begrotingsjaar 1988 (12)**

VERSLAG

**NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR (1)**

**UITGEBRACHT DOOR DE
HEER VANCROMBRUGGEN**

DAMES EN HEREN,

Deze begroting werd door uw Commissie besproken tijdens haar vergaderingen van woensdag 7 december 1988.

Deze begroting werd besproken in openbare commissievergadering.

(1) Samenstelling van de Commissie :
Voorzitter : de heer Baudson.

A. — Vaste leden :	B. — Plaatsvervangers :
C.V.P. HH. Beerden, Bosmans (F.), Desutter, Van Peel, Van Rompaey.	HH. Ansoms, Cauwenberghs, Dhoore, Marchand, Vankeirsbilck, Van Looy.
P.S. HH. Baudson, Harmegnies (M.), Perdieu, Tomas, Vancrombruggen.	HH. Dufour, Happart, Henry, Janssens, Santkin, N.
S.P. HH. Beckers, Derycke, Temmerman, Van Elewyck.	HH. Laridon, Vandenbroucke, Vanderheyden, Van der Sande, Verheyden.
P.V.V. HH. De Croo, Van Renterghem, Vermeiren.	HH. Beysen, Devolder, Vandermeulen, Van Mechelen.
P.R.L. HH. Draps, Knoops.	HH. Dubois, Nols, Olivier (L.)
P.S.C. HH. Lebrun, Léonard.	Mevr. Corbisier-Hagon, HH. Hiance, Laurent.
V.U. H. Vervae.	Mevr. Brepoels, H. Lauwers.
Ecolo/ H. Winkel.	HH. De Vlieghere, Van Dienderen.
Agalev	

Zie :

4 / 14 - 588 - 88 / 89 :

- Nr. 1 : Begroting.
- Nr. 2 : Errata.
- Nr. 3 : Amendementen

SOMMAIRE

	Page
A. — EXPOSE INTRODUCTIF DU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DES COMMUNICATIONS	5
1. LE TRANSPORT : UNE ACTIVITE DERIVEE	5
2. CIRCULATION ET TRANSPORT : MOTEURS D'EVOLUTIONS ECONOMIQUES ET SOCIALES	6
3. LE BESOIN D'UNE NOUVELLE APPROCHE	8
3.1. TRANSPORT AERIEN : POSSIBILITES D'EXTENSION LIMITEES A COURT TERME	8
3.2. EXTENSION DES AUTOROUTES : RENDEMENT DECROISSANT	9
3.3. LE TRANSPORT PUBLIC SOUTERRAIN : UNE SOLUTION INEFFICACE	9
4. LA MISSION : UNE POLITIQUE DE MOBILITE	10
4.1. UNE REPONSE ADEQUATE A LA DEMANDE INDIVIDUELLE DE DEPLACEMENTS	11
4.2. UNE REPONSE ADEQUATE AUX DEMANDES DE LA COMMUNAUTE	11
I. UNE CIRCULATION FLUIDE	13
1. UNE APPROCHE COORDONNEE DE LA MOBILITE	14
2. LE TRANSPORT INTERIEUR	15
2.1. AGIR SUR LA STRUCTURE DE L'AMENAGEMENT	16
2.2. LES FRAIS VARIABLES	16
2.3. LE TRAFIC DOMICILE - TRAVAIL	18
2.4. PROMOTION DU TRANSPORT PUBLIC	21
3. LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX	25
3.1. LE T.G.V.	26
3.2. LE TRANSPORT INTERMODAL	27
3.3. LE TRAFIC AERIEN	29
3.4. LE TRANSPORT PAR EAU	34
II. UNE CIRCULATION SURE	34
1. L'INSECURITE ROUTIERE EN CHIFFRES	35
2. LES CAUSES ACTUELLES DE L'INSECURITE ROUTIERE	36
2.1. VITESSE	36
2.2. ACCIDENTS LE WEEK-END	36
2.3. L'IVRESSE AU VOLANT	37
2.4. NON RESPECT DES REGLES DE LA CIRCULATION	37
2.5. COMPORTEMENT ET ENVIRONNEMENT	37

INHOUD

	Blz.
A. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN VERKEERSWEZEN	5
1. HET VERVOER : EEN AFGELEIDE ACTIVITEIT	5
2. VERKEER EN VERVOER : MOTOR VAN ECONOMISCHE EN MAATSCHAPPELIJKE EVOLUTIES	6
3. NOOD AAN EEN NIEUWE AANPAK	8
3.1. LUCHTVAART : UITBREIDINGSMOEGELIJKHEDEN BEPERKT OP KORTE TERMIJN	8
3.2. UITBREIDING AUTOWEGEN : AFNEMEND RENDEMENT	9
3.3. ONDERGRONDS OPENBAAR VERVOER : GEEN DOELMATIGE OPLOSSING	9
4. DE OPDRACHT : EEN MOBILITEITSBELEID	10
4.1. EEN ADEKWAAT ANTWOORD OP DE INDIVIDUELE VRAAG NAAR VERPLAATSINGEN	11
4.2. EEN ADEKWAAT ANTWOORD OP DE VRAGEN VAN DE GEMEENSCHAP	11
I. VLOT VERKEER	13
1. EEN GECOORDINEERDE AANPAK VAN DE MOBILITEIT	14
2. HET BINNENLANDS VERVOER	15
2.1. INWERKEN OP DE RUIMTELIJKE STRUCTUUR	16
2.2. DE VARIABELE KOSTEN	16
2.3. HET WOON-WERK-VERKEER	18
2.4. BEVORDERING VAN HET OPENBAAR VERVOER	21
3. HET INTERNATIONAAL VERVOER	25
3.1. DE S.S.T.	26
3.2. INTERMODAAL VERVOER	27
3.3. HET LUCHTVERKEER	29
3.4. HET VERVOER TE WATER	34
II. VEILIG VERKEER	34
1. VERKEERS(ON)VEILIGHEID IN CIJFERS	35
2. ACTUELE OORZAKEN VAN DE VERKEERSONVEILIGHEID	36
2.1. SNELHEID	36
2.2. WEEKENDONGEVALLEN	36
2.3. RIJDEN ONDER INVLOED	37
2.4. NIET NALEVEN VAN DE VERKEERSREGELS	37
2.5. VERKEERSGEDRAG EN VERKEERSMILIEU	37

3. MESURES DE SECURITE ROUTIERE	38	3. VERKEERSVEILIGHEIDSMATREGELEN	38
3.1. MESURES CONCERNANT L'HOMME	38	3.1. MATREGELEN MET BETREKKING TOT DE MENS	38
3.2. MESURES CONCERNANT LE VEHICULE	42	3.2. MATREGELEN MET BETREKKING TOT HET VOERTUIG	42
3.3. MESURES RELATIVES A L'INFRA- STRUCTURE	43	3.3. MATREGELEN MET BETREKKING TOT DE INFRASTRUCTUUR	43
4. UNE POLITIQUE COORDONNEE DE SE- CURITE ROUTIERE	44	4. GECOORDINEERD VERKEERSVEILIG- HEIDSBELEID	44
5. UNE POLITIQUE EUROPEENNE DE LA SECURITE ROUTIERE	45	5. EUROPEES VERKEERSVEILIGHEIDSBE- LEID	45
III. UN TRANSPORT ECONOMIQUE	45	III. BETAALBAAR VERKEER	45
1. LES TRANSPORTS EN COMMUN	46	1. HET OPENBAAR VERVOER	46
1.1. S.N.C.B.	46	1.1. N.M.B.S.	46
1.2. TRANSPORTS EN COMMUN SECON- DAIRES	53	1.2. STADS- EN STREEKVERVOER	53
2. R.T.M.	55	2. R.M.T.	55
2.1. BUDGET 1988	55	2.1. BEGROTING 1988	55
2.2. TRAFIC EN 1987	55	2.2. VERKEERSRESULTATEN IN 1987	55
2.3. POLITIQUE COMMERCIALE	56	2.3. COMMERCIELE POLITIEK	56
2.4. PROBLEMATIQUE A MOYEN TERME	56	2.4. PROBLEMATIEK OP HALFLANGE TER- MIJN	56
2.5. ACTION PREVUE	56	2.5. VOORZIENE ACTIE	56
3. TRAFIC AERIEN	57	3. LUCHTVERKEER	57
3.1. LA LIBERATION DU TRAFIC AERIEN	57	3.1. DE LIBERALISERING VAN HET LUCHT- VERKEER	57
3.2. LA SABENA DANS LE TRAFIC AERIEN LIBERALISE	58	3.2. SABENA IN HET GELIBERALISEERDE LUCHTVERKEER	58
4. MARINE MARCHANDE ET MARINE DE PECHE	59	4. KOOPVAARDIJ EN ZEEVISSERIJ	59
4.1. LA MARINE MARCHANDE	59	4.1. DE KOOPVAARDIJ	59
4.2. LE FONDS DES CREDITS MARITIMES ..	60	4.2. FONDS VOOR SCHEEPSKREDIET	60
4.3. PECHE MARITIME	61	4.3. DE ZEEVISSERIJ	61
5. NAVIGATION INTERIEURE	62	5. BINNENVAART	62
5.1. PLAN D'ASSAINISSEMENT STRUCTU- REL DE LA FLOTTE INTERIEURE	62	5.1. PROBLEEMSTELLING EN PLAN TOT STRUCTURELE SANERING VAN DE BIN- NENVAARTVLOOT	62
5.2. STRUCTURE DU MARCHE ET TARIFICA- TION	63	5.2. MARKTORDENING EN TARIFERING	63
6. TRANSPORTS ROUTIERS	64	6. WEGVERVOER	64
6.1. LA POLITIQUE AU PLAN NATIONAL	64	6.1. HET BELEID OP NATIONAAL VLAK	64
6.2. LA POLITIQUE AU PLAN EUROPEEN	64	6.2. HET BELEID OP EUROPEES VLAK	64
6.3. LES TAXIS	65	6.3. TAXIS	65
6.4. LE SECTEUR DES AUTOCARS	65	6.4. AUTOCARSECTOR	65
IV. UN TRANSPORT CONVIVIAL	66	IV. LEEFBAAR VERKEER	66
1. LE TRANSPORT ROUTIER	66	1. HET WEGVERKEER	66
1.1. RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT	66	1.1. VERKEERSLEEFBAARHEID	66
1.2. L'ENVIRONNEMENT	68	1.2. LEEFMILIEU	68
2. LE TRANSPORT PUBLIC	69	2. OPENBAAR VERVOER	69
3. AVIATION - POLLUTION SONORE	69	3. LUCHTVAART-GELUIDSHINDER	69

3.1. MESURES A COURT TERME	70	3.1. MAATREGELLEN OP KORTE TERMIJN ...	70
3.2. MESURES A LONG TERME	71	3.2. MAATREGELLEN OP LANGERE TERMIJN	71
LE MINISTERE DES COMMUNICATIONS DANS LA REFORME DE L'ETAT	72	HET MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN EN DE STAATSHERVORMING	72
1. PORTEE DES COMPETENCES TRANSFE- REES	72	1. DRAAGWIJDTE VAN DE OVERGEHE- VELDE BEVOEGDHEDEN	72
1.1. TRANSPORT URBAIN ET REGIONAL	72	1.1. STADS- EN STREEKVERVOER	72
1.2. COMPETENCES DANS LE SECTEUR DE LA MARINE ET DE LA NAVIGATION IN- TERIEURE	73	1.2. BEVOEGDHEDEN IN DE SECTOR VAN HET ZEEWEZEN EN DE BINNENVAART	73
1.3. AEROPORT REGIONAUX ET AERODRO- MES PUBLICS	73	1.3. REGIONALE LUCHTHAVENS EN Vlieg- VELDEN	73
1.4. SERVICES GENERAUX	74	1.4. ALGEMENE DIENSTEN	74
1.5. IMPACT BUDGETAIRE	74	1.5. BUDGETTAIRE IMPACT	74
2. ACCORDS DE COOPERATION	74	2. SAMENWERKINGSAKKOORDEN	74
3. STRUCTURES DE CONCERTATION	75	3. OVERLEGSTRUCTUREN	75
4. LE MINISTERE DES COMMUNICATIONS APRES LA REGIONALISATION	76	4. HET MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN NA DE REGIONALISERING	76
B. — DISCUSSION GENERALE	78	B. — ALGEMENE BESPREKING	78
1. GENERALITES - OPTIONS	78	1. ALGEMEEN - BELEIDSKEUZE	78
a) INTERVENTIONS DES MEMBRES	78	a) OPMERKINGEN VAN DE LEDEN	78
b) REPONSES DU MINISTRE	80	b) ANTWOORDEN VAN DE MINISTER ...	80
2. LA SECURITE	81	2. VEILIGHEID	81
a) INTERVENTIONS DES MEMBRES	81	a) OPMERKINGEN VAN DE LEDEN	81
b) REPONSES DU MINISTRE	82	b) ANTWOORDEN VAN DE MINISTER ...	82
3. LE TRANSPORT ROUTIER	83	3. HET WEGVERVOER	83
4. LA S.N.C.B.	83	4. DE N.M.B.S.	83
a) INTERVENTIONS DES MEMBRES	83	a) OPMERKINGEN VAN DE LEDEN	83
b) REPONSES DU MINISTRE	84	b) ANTWOORDEN VAN DE MINISTER ...	84
5. LES SOCIETES DE TRANSPORTS INTER- COMMUNAUX	85	5. DE MAATSCHAPPIJEN VOOR INTER- COMMUNAAL VERVOER	85
a) INTERVENTIONS DES MEMBRES	85	a) OPMERKINGEN VAN DE LEDEN	85
b) REPONSES DU MINISTRE	86	b) ANTWOORDEN VAN DE MINISTER ...	86
6. LA REGIE DES TRANSPORTS MARITIMES	86	6. DE REGIE VOOR MARITIEM TRANSPORT	86
7. LE TRANSPORT AERIEN	86	7. HET LUCHTVERKEER	86
a) INTERVENTIONS DES MEMBRES	86	a) OPMERKINGEN VAN DE LEDEN	86
b) REPONSES DU MINISTRE	89	b) ANTWOORDEN VAN DE MINISTER ...	89
8. MARINE MARCHANDE ET MARINE DE PECHE — NAVIGATION INTERIEURE	90	8. KOOPVAARDIJ EN ZEEVISSERIJ — BIN- NENVAART	90
a) INTERVENTIONS DES MEMBRES	90	a) OPMERKINGEN VAN DE LEDEN	90
b) REPONSES DU MINISTRE	91	b) ANTWOORDEN VAN DE MINISTER ...	91
9. LA REGIONALISATION	91	9. REGIONALISERING	91
a) INTERVENTIONS DES MEMBRES	91	a) OPMERKINGEN VAN DE LEDEN	91
b) REPONSES DU MINISTRE	93	b) ANTWOORDEN VAN DE MINISTER ...	93
10. LE T.G.V.	94	10. DE SST	94
a) INTERVENTIONS DES MEMBRES	94	a) OPMERKINGEN VAN DE LEDEN	94
b) DEMANDE D'EXPLICATION DE MME MERCKX-VAN GOEY SUR LE DOSSIER TGV	98	b) VERZOEK OM UITLEG VAN MEVR. MERCKX-VAN GOEY OVER HET SST- DOSSIER	98
c) REPONSES DU MINISTRE	99	c) ANTWOORDEN VAN DE MINISTER ...	99
C. — VOTES	108	C. — STEMMINGEN	108
TEXTE DU PROJET ADOPTE PAR LA COMMIS- SION	109	TEKST VAN HET DOOR DE COMMISSIE AAN- GENOMEN WETSONTWERP	109
AMENDEMENTS AU TABLEAU DE LA LOI ADOPTES PAR LA COMMISSION	113	AMENDEMENTEN OP DE WETSTABEL, AAN- GENOMEN	113
COMPLEMENTS ET MODIFICATIONS AU TABLEAU « CREDITS 1988 DU TABLEAU DE LA LOI PAR ALLOCATION DE BASE »	117	AANVULLINGEN EN WIJZIGINGEN VAN DE TABEL « KREDIETEN VAN DE WETSTABEL PER BASISALLOCATIE	117
ERRATA AU TABLEAU DE LA LOI	120	ERRATA OP DE WETSTABEL	120
ANNEXE	122	BIJLAGE	122

A. — EXPOSE INTRODUCTIF

Chaque jour, dans la plupart des activités qu'il mène, l'homme est confronté à des problèmes de transport. Il en est conscient lorsque, pour se rendre au travail ou pour partir en vacances, il se trouve bloqué dans un bouchon de la circulation, ou lorsqu'il rate un train et qu'il doit attendre l'heure suivante.

Souvent, il n'y pense pas, ignorant par exemple par quel chemin et moyennant quelles opérations tous les produits qu'il consomme sont arrivés chez lui.

L'une des principales caractéristiques de nos pays développés est incontestablement la place prépondérante prise par l'activité de transport dans l'organisation économique et sociale, place qui ne cesse de croître, mais qui pose aussi, de plus en plus de problèmes.

Le grand public n'est sans doute pas conscient de la portée du défi posé en matière de transport. Souvent, le débat sur le devenir de notre société se limite à son aspect purement technologique.

Pourtant, l'on ne peut sous-estimer l'impact des évolutions non seulement techniques mais aussi économiques et sociales, sur le marché du transport, tant sur le plan quantitatif que qualitatif.

1. LE TRANSPORT : UNE ACTIVITE DERIVEE

L'importance prise par le transport dans notre société, et toutes les opérations qui lui sont liées (conditionnement, manutentions, agences, documents...), ne doit pas faire oublier qu'il s'agit d'une activité secondaire, dérivée des autres activités économiques et sociales.

Le déplacement d'hommes ou de biens n'a pas de sens en soi; les besoins en ce domaine dépendent donc directement des autres activités, et plus particulièrement de leur localisation.

Ainsi, l'implantation de nombreuses industries dans des zones proches de ports maritimes a eu pour conséquence une forte croissance, et ensuite une certaine stabilisation du transport en vrac par la voie maritime; celui-ci évolue d'ailleurs avec les hauts et les bas de l'activité industrielle. Au contraire, le transport en vrac par la voie terrestre (wagons, camions à benne) ou par les voies d'eau intérieures a fortement régressé; le transport de produits finis par la route n'a par contre cessé de croître, grâce à sa souplesse, sous l'effet de l'augmentation de la consommation d'une part et de l'amélioration de la productivité dans l'industrie d'autre part.

Dans cet ordre d'idées, l'on aurait pu penser que l'extraordinaire développement de l'informatique et de la transmission des données aurait entraîné une réduction des déplacements physiques; la télé-trans-

A. — INLEIDENDE UITEENZETTING

Bijna dagelijks wordt de mens met verplaatsingsproblemen geconfronteerd. Dat realiseert hij zich op acute wijze wanneer hij bijvoorbeeld op weg naar zijn werk of bij zijn vertrek op vakantie in een file gekneld raakt, of wanneer hij de trein mist en de volgende slechts één uur later vertrekt.

Meestal staat hij er echter niet bij stil, omdat hij zich geen rekenschap geeft, bijvoorbeeld van de afstanden die verbruiksgoederen hebben afgelegd en van de behandelingen die zij hebben ondergaan voor ze bij hem terechtkomen.

Eén van de voornaamste kenmerken van onze hoogontwikkelde maatschappij is ongetwijfeld de dominante plaats die het vervoer in de economische en sociale organisatie inneemt, maar die daarom ook steeds meer tot problemen aanleiding geeft.

Toch blijkt het brede publiek zich niet echt bewust te zijn van de draagwijdte van de uitdaging die ons gesteld wordt inzake vervoer, terwijl het debat over de toekomst van onze maatschappij maar al te dikwijls wordt verengd tot zijn louter technologisch aspect.

De impact van economische, maatschappelijke en technologische evoluties op de verkeersmarkt, en dit zowel kwantitatief als kwalitatief, mag echter niet worden onderschat.

1. HET VERVOER : EEN AFGELEIDE ACTIVITEIT

Het belang van het vervoer en alles wat ermee verband houdt (verpakking, behandeling, agentschappen, documenten, ...) voor onze samenleving, mag ons niet doen vergeten dat het slechts om een secundaire activiteit gaat, die afhankelijk is van de andere economische en sociale activiteiten.

Verplaatsing van mensen of goederen is op zich zinloos; de noden op dat gebied zijn dus rechtstreeks gebonden aan andere activiteiten, en meer bepaald aan de plaats waar die activiteiten zich situeren.

Zo heeft de inplanting van vele industrieën in havengebieden eerst een sterke stijging en later een zekere stabilisering van het maritiem bulkvervoer teweeggebracht, dat trouwens mee evolueert met de "ups" en "downs" van de industriële activiteit. Het bulkvervoer te land daarentegen (wagons, open vrachtwagens) of via de binnenwateren is sterk teruggelopen. Het vervoer over de weg van afgewerkte producten is, dankzij de soepelheid van het systeem, voortdurend blijven groeien als gevolg van de stijging van de consumptie en de verbetering van de productiviteit in de industrie.

Volgens deze gedachtengang had men kunnen denken dat de buitengewone ontwikkeling van de informatica en de datacommunicatie tot een vermindering van de fysische verplaatsingen zou hebben

mission, avec ou sans câble, n'est-elle pas d'ailleurs une certaine forme de transport, ou plus exactement un substitut au transport.

Il n'en est cependant rien. Pas plus que la gestion administrative par ordinateurs n'a entraîné de diminution de la consommation de papier (que du contraire), la transmission électronique de données n'a pas fait régresser la demande de transport. Cette évolution technologique a en réalité renforcé le rôle du transporteur dans l'organisation du système productif, et l'a obligé à adapter son organisation et ses techniques aux nécessités du "just-in-time", notion se substituant au "just-in-case" des décennies passées; la circulation de distribution n'en devient que plus dense dans le domaine des marchandises.

Quant au déplacement des personnes, dont on prévoyait, il y a dix ans encore, une diminution de la demande sous l'effet de la révolution informatique, l'on constate le phénomène inverse, preuve réjouissante sans doute que les contacts humains restent tout aussi indispensables aujourd'hui qu'hier.

Dans ce domaine d'ailleurs, ce sont souvent des facteurs sociaux qui influencent l'évolution du transport. Ainsi, l'émigration urbaine et l'implantation des zones d'habitations dans les régions rurales proches des grandes agglomérations ont-elles profondément modifié la structure des déplacements et affecté les réseaux de transport public : cette dispersion de l'habitat a obligé les sociétés de transports en commun à prolonger leur réseau urbain ou à créer de nouvelles lignes suburbaines, avec pour conséquences une baisse de rendement et une explosion des coûts; cette baisse de performances des transports publics a elle-même accentué le recours à l'utilisation de la voiture et l'engorgement de la circulation routière aux heures de pointe.

De tout ceci il ressort que les développements économiques, technologiques et sociaux qui se produisent continuellement exercent une profonde influence sur l'organisation du transport et de la circulation. Il est donc pratiquement exclu d'imaginer comment le système de transport s'adaptera à l'avenir à ces circonstances mouvantes. Cependant, avec une quasi certitude, on peut dire qu'à l'exemple du regain de l'activité économique de ces dernières années qui a conduit à une forte croissance du trafic, dans un avenir proche il faudra tenir compte de plus de transport, et de plus de contacts humains.

2.CIRCULATION ET TRANSPORT : MOTEURS D'EVOLUTIONS ECONOMIQUES ET SOCIALES

Si les facteurs économiques et sociaux influencent de façon déterminante l'évolution de la circulation et l'organisation des transports, l'inverse est également vrai, et dans de nombreux cas, l'influence est réciproque et simultanée.

geleid; trouwens, is de tele-transmissie, met of zonder kabel, soms niet een vorm van vervoer, of beter gezegd, een substituut van vervoer ?

Niets is echter minder waar. Net zomin als computergestuurde administraties de voorspelde daling van het papierverbruik hebben teweeggebracht (integendeel), heeft de elektronische datacommunicatie de vraag naar vervoer doen teruglopen. Deze technologische evolutie heeft veeleer de rol van de vervoerder in de organisatie van het produktiesysteem versterkt, en heeft hem verplicht zijn organisatie en zijn technieken aan te passen aan de "just-in-time" vereisten, in plaats van het "just-in-case" systeem van de voorbije decennia; het verkeer is er op het vlak van de distributie van goederen enkel drukker op geworden.

Waar men tien jaar geleden voor het personenvervoer nog een daling van de vraag verwachtte onder invloed van de revolutie in de informatica, stelt men heden het tegengestelde vast, ongetwijfeld een verheugend bewijs dat menselijke contacten vandaag nog even belangrijk zijn als gisteren.

Het zijn trouwens dikwijls sociale factoren die, op dit gebied, de evolutie van het verkeer bepalen. De stadsvlucht en de inplanting van woonzones op de buiten, rond de stedelijke agglomeraties, hebben de verplaatsingsstromen diepgaand gewijzigd en zijn niet zonder gevolgen gebleven voor de maatschappijen van openbaar vervoer : de versnippering van de woongebieden heeft de openbare vervoermaatschappijen ertoe verplicht hun stadsnet uit te breiden, met als gevolg een vermindering van het rendement en een explosie van de kosten. Deze vermindering van de efficiëntie van het openbaar vervoer is op zichzelf een oorzaak geworden van het toenemend gebruik van de auto en van de daaruit resulterende fileproblemen op de spitsuren.

Uit dit alles blijkt duidelijk dat de economische, technologische en sociale ontwikkelingen die zich voortdurend voltrekken, een diepgaande invloed hebben op de organisatie van het vervoer en het verkeer. Het is wellicht onmogelijk te voorspellen hoe het transportsysteem zich in de toekomst aan deze wisselende omstandigheden zal moeten aanpassen. Doch met quasi zekerheid kan gezegd worden dat, zoals de economische heropleving in de laatste jaren tot een verrassende stijging van het verkeer geleid heeft, ook in de verdere toekomst moet rekening gehouden worden met méér vervoer, met méér menselijke contacten.

2.VERKEER EN VERVOER : MOTOR VAN ECONOMISCHE EN MAATSCHAPPELIJKE EVOLUTIES

Economische en sociale factoren beïnvloeden in belangrijke mate de evolutie van het verkeer en de organisatie van het vervoer. Het omgekeerde is evenzeer waar en vaak gaat het om een wederzijdse en zelfs gelijktijdige beïnvloeding.

L'on peut ainsi considérer que le développement de centres touristiques dans les pays méditerranéens a entraîné une forte hausse du trafic aérien vers ces pays. Mais il est tout aussi vrai d'affirmer que la meilleure organisation du système aérien, en infrastructures au sol et en accroissement de sa capacité, a permis, sinon causé, le développement touristique dans les pays ensoleillés.

Il est évident que les progrès technologiques réalisés dans le domaine du transport sont un élément essentiel dans ce jeu d'influence : que l'on pense aux profondes mutations économiques et sociales que les inventions successives du train, de l'automobile et de l'avion ont entraînées.

Mais les progrès en matière de transport ne sont pas seulement techniques. L'organisation même du secteur est souvent un facteur essentiel d'amélioration du système et de ses performances : ceci s'applique bien entendu aux transporteurs professionnels.

Observons en passant que le transport, en soi, constitue une activité économique importante, particulièrement dans notre pays, et que sa survie et son développement dépendent aussi des conditions de circulation que la société sera à même de lui offrir.

Dès lors, lorsqu'il est question du rôle moteur que joue le transport sur le développement économique, il faut en premier lieu penser à ce que représentent, dans notre économie, l'activité même du transport, (sociétés de transport public, transporteurs routiers, autocaristes, bateliers, compagnies maritimes,...) mais aussi toutes celles qui lui sont liées (agences de voyages, construction ferroviaire ou automobile, signalisation, énergie, garages, aéroports, affréteurs, etc).

Ainsi, l'on considère que toutes ces activités directement liées au transport, représentent près d'un cinquième du produit national brut. Il ne faut dès lors pas négliger les possibilités de développement du secteur de transport en tant que tel, d'autant moins qu'un effet "boule de neige" y est souvent présent, en raison de la structure "en chaîne" des opérations qui, de leur point de départ à leur point d'arrivée, accompagnent les biens ou les personnes transportées.

Mais il n'y a pas que l'activité de transport qui est touchée par le développement des techniques et des infrastructures de transport. Dans bien des cas, la présence ou l'absence de communications adéquates causent la naissance ou la mort d'activités économiques et sociales, voire culturelles ou sportives.

L'on pense bien entendu au tourisme qui, sans transport adapté à l'éloignement du public qu'il peut toucher, ne pourrait exister.

Si le réseau autoroutier construit il y a 15 ou 20 ans a facilité les échanges entre la plupart de nos villes, il

Zo kan men zeggen dat de ontwikkeling van toeristische centra in het Middellandse Zeegebied een belangrijke groei van het luchtverkeer naar die landen met zich heeft gebracht. Doch het is ook juist dat de verbetering van de luchtvaart zowel qua infrastructuur op de grond als qua toename van de capaciteit, de toeristische ontwikkeling in de zuiderse landen niet alleen heeft mogelijk gemaakt doch er zelfs aan de oorsprong van ligt.

Het is duidelijk dat technologische verbeteringen in het domein van het verkeer hier een essentiële rol gespeeld hebben. Men denke maar aan de diepgaande economische en sociale wijzigingen die opeenvolgende uitvindingen als de trein, de auto en het vliegtuig hebben meegebracht.

Doch de vooruitgang inzake transport is niet enkel technisch. De organisatie van de sector is vaak een essentiële factor in de verbetering van het systeem en van zijn mogelijkheden : dit is vanzelfsprekend het geval voor het beroepsvervoer.

Hierbij moeten we vaststellen dat de transportsector zelf een belangrijke economische activiteit is, zeker in ons land, en dat de overlevings- en ontwikkelingskansen van deze sector ook afhankelijk zijn van de voorwaarden die de samenleving kan bieden inzake verkeer.

Wanneer men dan spreekt van het transport als motor van economische ontwikkeling, moeten we in de eerste plaats denken aan het belang van de transportactiviteit zelf in ons economisch leven (maatschappijen voor openbaar vervoer, wegvervoerders, autocaristen, binnenvaart en koopvaardij, ...), maar ook van alle andere activiteiten die hiermee verbonden zijn (reisagentschappen, constructeurs van spoorwagematerieel en assemblage van voertuigen, signalisatie, energie, garages, luchthavens, bevrachters, enz.).

Men gaat ervan uit dat al deze activiteiten die rechtstreeks verband houden met het transport, ongeveer 1/5 vertegenwoordigen van ons bruto nationaal produkt. Men mag dus de ontwikkelingsmogelijkheden van de transportsector zelf niet onderschatten, temeer daar hij dikwijls het begin is van een sneeuwbal effect dat precies verklaard wordt door de "ketting"-structuur van de verschillende behandelingen die gepaard gaan met het vervoer van goederen of personen vanaf het vertrekpunt tot bij de aankomst.

De ontwikkeling van de techniek en de infrastructuur inzake transport raakt echter niet alleen de transportsector zelf. Vaak is het al dan niet voorhanden zijn van passende verbindingen een kwestie van leven of dood voor economische en sociale, ja zelfs ook voor culturele en sportieve activiteiten.

We denken hier natuurlijk aan het toerisme dat zonder een vorm van vervoer die beantwoordt aan de behoeften van de mogelijke cliënteel, niet zou bestaan.

Het autosnelwegennet dat 15 tot 20 jaar geleden werd uitgebouwd heeft de uitwisseling tussen de

a aussi très largement contribué à une dispersion de l'habitat autour de ces villes tout comme, au siècle passé, la croissance des cités s'est opérée le long des axes ferroviaires.

Ainsi, de plus en plus, grâce à l'amélioration des moyens de communication et de transport, les échanges de biens et les contacts entre personnes s'intensifient et se diversifient, puisque cette séparation entre eux que constitue le temps, se réduit toujours davantage.

L'enseignement le plus important à tirer de ceci est que nous devons continuer à oeuvrer activement pour accroître les possibilités de transport :

— d'une part parce que nous sommes obligés de nous adapter aux modifications continues dans les domaines technologique, économique et social;

— d'autre part parce que nous avons le devoir de laisser les transports jouer un rôle actif et stimulant au service d'objectifs économiques et sociaux généraux.

Cette dernière considération doit être soulignée : l'on ne peut admettre que notre société résolve ses problèmes de circulation en se repliant sur elle-même, en limitant les contacts humains.

3. LE BESOIN D'UNE NOUVELLE APPROCHE

Toutefois, dans notre recherche de solution à cette problématique, nous ne pouvons nous contenter des réponses qui, dans les années 60 et 70, nous ont permis de faire face à l'accroissement de la demande de transports. A l'époque, la réponse a principalement résidé dans la construction d'un large réseau autoroutier. Cela revenait en fait à réaliser une infrastructure spécifique destinée à la circulation automobile, tandis que, en contrepartie, l'on construisait parallèlement une infrastructure souterraine spécifique pour les transports en commun dans les villes les plus importantes.

Quant à la circulation sur longue distance, il fut possible de satisfaire en grande partie la demande de déplacements grâce à la forte augmentation de la capacité du transport aérien : le nombre de sièges par avion augmenta considérablement par la mise en service d'avions à large fuselage et le débit du nombre d'avions par route de vol put être augmenté par une vitesse accrue et une amélioration de l'appareillage de contrôle.

3.1. TRANSPORT AERIEN : POSSIBILITES D'EXTENSION LIMITEE A COURT TERME

Tant en matière de navigation aérienne que de circulation routière nous nous trouvons actuellement

meeste van onze steden gemakkelijker gemaakt. Het lag ook voor een groot gedeelte aan de basis van de verspreiding van woongebieden rond onze steden, zoals in de vorige eeuw woonwijken zich ontwikkeld hebben langsheen de spoorwegverbindingen.

Dankzij de verbetering van het verkeer en het vervoer komen we tot meer intense uitwisseling van goederen en menselijke contacten omdat de tijd die ze scheidt steeds kleiner wordt.

De belangrijkste les die uit dit alles moet getrokken worden, is dat wij verder actief moeten werken aan een verhoging van de mogelijkheden van het verkeer :

— enerzijds, omdat wij verplicht zijn ons aan te passen aan de voortdurende wijzigingen op technologisch, economisch en sociaal gebied ;

— anderzijds, omdat wij de verplichting hebben het verkeer en het vervoer een actieve, stimulerende rol te laten spelen met het oog op algemeen-economische en sociale doelstellingen.

Dit laatste moet expliciet vermeld worden omdat wij ons afzetten tegen een maatschappij die haar verkeersproblemen zou oplossen door op zichzelf terug te plooiën, door een vermindering van de menselijke contacten.

3. NOOD AAN EEN NIEUWE AANPAK

Nochtans kunnen wij bij het zoeken naar oplossingen voor deze problematiek niet teruggrijpen naar de middelen die in de 60-er en 70-er jaren een antwoord gegeven hebben op de stijging in die jaren van de vraag naar transport. De oplossing werd toen voor een groot gedeelte gevonden door de aanleg van een uitgebreid autosnelwegennet. In feite kwam dit er op neer dat een specifieke op het autoverkeer afgestemde infrastructuur werd tot stand gebracht. Als reactie hierop werd in onze belangrijkste steden parallel hiermee een specifieke ondergrondse infrastructuur voor het openbaar vervoer uitgebouwd.

Wat het lange afstandsverkeer betreft kon in die jaren een groot gedeelte van de vraag naar verplaatsingen bovendien opgevangen worden door de belangrijke capaciteitsstijging van het luchtvervoer : het aantal zetels per vliegtuig vermeerderde drastisch door het invoeren van "wide-body"-vliegtuigen, het debiet van het aantal vliegtuigen per vliegroute kon opgedreven worden door de verhoging van de snelheid én door de verbetering van de controle-apparatuur.

3.1. LUCHTVAART : UITBREIDINGSMOGELIJKHEDEN BEPERKT OP KORTE TERMIJN

Zowel in de luchtvaart als in het wegverkeer, staan wij thans in Europa voor een "bottle-neck". In de

en Europe devant un goulot d'étranglement. En matière de navigation aérienne, une meilleure coordination et une plus intense coopération entre tous les partenaires pourrait apporter certaines améliorations grâce à :

- de meilleures communications entre les différents centres de contrôle;

- la mise en service de plus grands avions vers certaines destinations durant les périodes de pointe;

Par ailleurs, un accroissement plus important de la capacité est encore possible, mais au prix d'investissements considérables, dont les effets ne seront pas immédiatement perceptibles et ce tant en ce qui concerne le contrôle aérien qu'en ce qui concerne l'admission de passagers et de fret dans les aéroports.

3.2. EXTENSION DES AUTOROUTES : RENDEMENT DECROISSANT

En matière de circulation routière, l'optimisme ne semble pas de mise lorsque l'on envisage le long terme : l'utilité réelle des investissements consentis dans ce secteur devient de plus en plus faible. C'est certainement le cas pour les investissements d'extension, comme le dédoublement d'infrastructures existantes ; mais c'est aussi vrai pour les investissements qui visent à accroître la capacité sans étendre l'emprise au sol par un remodelage des points de croisement et surtout leurs ouvrages d'art. Concrètement, cela signifie que de nouvelles autoroutes ne peuvent offrir de solution au problème des files aux heures de pointe :

- les nouvelles voies attirent aussi une circulation nouvelle, de sorte qu'en fin de compte de nouvelles files se forment. En outre, les problèmes sont ainsi reportés vers les centres urbains où la capacité d'absorption ne peut être augmentée sérieusement sans mettre l'existence même de ces centres en question;

- les problèmes actuels de sécurité et de pollution ne feraient que croître, favorisant ainsi la poursuite de la désurbanisation d'où naîtrait à nouveau une nouvelle hausse du trafic automobile.

3.3. LE TRANSPORT PUBLIC SOUTERRAIN : UNE SOLUTION INEFFICACE

La politique de la promotion des transports publics et privés dans plusieurs de nos grandes villes qui a consisté à enterrer les grands axes de transport en commun, s'est parfois révélée inefficace pour différentes raisons : les énormes frais de construction et d'exploitation, la durée des travaux de construction, l'allongement des distances à parcourir par suite de la concentration du réseau et la sensation d'insécurité - qu'elle soit réelle ou imaginaire - dans les stations

luchtvaart zou een betere coördinatie en samenwerking tussen al de partners een zekere verbetering kunnen meebrengen :

- betere communicatie tussen de verschillende controlecentra ;

- inleggen van grotere vliegtuigen op sommige bestemmingen in de spitsperioden.

Anderzijds behoort een drastische verbetering van de capaciteit ook nog tot de mogelijkheden, doch ten koste van ingrijpende investeringen waarvan het effect niet onmiddellijk zichtbaar zal zijn, en dit zowel op het vlak van de luchtverkeersbegeleiding als op het vlak van de verwerking van passagiers en vracht op de luchthavens.

3.2. UITBREIDING VAN HET AUTOWEGEN-NET : AFNEMEND RENDEMENT

Inzake verkeer over de weg lijkt zelfs dat optimisme op langere termijn hoogst twijfelachtig : het reële nut van de investeringen in deze sector neemt meer en meer af. Dit geldt zeker voor de netto uitbreidingsinvesteringen zoals de volledige ontdebelling van bestaande infrastructuur ; het geldt in wezen ook voor de zogenaamde "diepteinvesteringen" die bij een gelijk ruimtebeslag de capaciteit van de infrastructuur verhogen door een aangepaste design van kruispunten en vooral van hun kunstwerken. Concreet betekent dit dat nieuwe autosnelwegen geen oplossing kunnen bieden voor het fileprobleem op de spitsuren :

- nieuwe wegen trekken nieuw verkeer aan zodat per saldo weer nieuwe files ontstaan. Ook verplaatsen zij de problemen naar de stadscentra toe, waar de opvangcapaciteit niet drastisch kan verhoogd worden zonder het bestaan zelf van deze centra in vraag te stellen ;

- nieuwe wegen zouden de reeds bestaande problemen van onveiligheid en milieuoverlast slechts doen toenemen en hierdoor de desurbanisatie verder in de hand werken, waardoor opnieuw een verhoogde vraag naar verkeer, en vooral naar automobilité, zou ontstaan.

3.3. ONDERGRONDS OPENBAAR VERVOER : GEEN DOELMATIGE OPLOSSING

Het beleid van bevordering van én het openbaar vervoer én het privévervoer in verschillende van onze grote steden, waarbij de grote assen van het openbaar vervoer in het centrum onder de grond werden gebracht, heeft bewezen niet steeds doelmatig te zijn wegens de enorme aanleg- en exploitatiekosten ervan, de zeer lange bouwtijd, de verlenging van de loopafstanden door de concentratie van het net en het echte of vermeende gevoel van onveiligheid in onder-

souterraines. Ces facteurs et le recul de la population urbaine survenu entre-temps, ont été la cause de l'utilisation peu performante de plusieurs de ces infrastructures, tandis que leur capacité technique de transport est encore loin d'être utilisée entièrement.

En outre, il est apparu que la disparition des transports urbains de la surface n'a pas résolu les problèmes de la circulation parce que les trams et les autobus ne constituent en définitive qu'un pourcentage limité du nombre total des véhicules et que l'attribution d'un espace plus important au transport privé attire immédiatement un trafic supplémentaire.

Finalement, de telles solutions ont toujours attribué les charges les plus élevées aux transports en commun, alors que le changement dans l'organisation de la circulation a profité davantage au transport privé qu'au transport public.

4. LA MISSION : UNE POLITIQUE DE MOBILITE

Nous devons donc constater que l'augmentation de la demande de déplacement ne pourra pas être satisfaite actuellement par la mise en service d'un moyen de transport fondamentalement neuf ou par la mise en place d'une infrastructure spécifique qui relèverait le niveau de rentabilité des moyens de circulation actuels. Un rapport récent rédigé pour le "Roundtable of European Industrialists" sur les systèmes avancés de transport, "Keeping Europe Mobile", résume la mission à remplir durant les prochaines années en quelques phrases : "The report's basic aim is to demonstrate the complexity of the transport problem. It is not enough to focus on a few priorities; all aspects have to be dealt with in parallel, from new technology development to infrastructure building and policy coordination".

Cette approche globale englobe tous les modes de transports et fait abstraction du cloisonnement habituel entre le monde de l'industrie et la technologie, l'infrastructure, l'exploitation des moyens de transport, la réglementation de la circulation ou du marché des transports, ou encore les implications urbanistiques de la circulation.

L'on peut qualifier cette approche multidisciplinaire et globale, de politique de mobilité. Il s'indique dès lors de s'interroger sur le sens profond de la mobilité.

Le terme "mobilité" peut être défini comme la possibilité de se déplacer ou de déplacer des marchandises. Les possibilités de déplacement sont le résultat d'une organisation spatiale des activités économiques et sociales dans un contexte historique, socio-économique et technologique.

Dans notre société actuelle, la mobilité en tant que possibilité de se déplacer physiquement est une né-

grondse stations. Samen met de intussen opgetreden terugloop van de stadsbevolking waren deze factoren de oorzaak van het tegenvallend gebruik van meerdere dergelijke infrastructures, terwijl hun technische vervoercapaciteit nog ver van volledig benut blijft.

Bovendien is gebleken dat de verwijdering van het stadsvervoer van de bovengrond niet heeft geleid tot het oplossen van de verkeersproblemen, omdat de trams en bussen uiteindelijk slechts een beperkt percentage van de totaal passerende voertuigen uitmaken en omdat het vrijgeven van meer verkeersruimte aan het privévervoer onmiddellijk nieuw verkeer aantrekt.

Ten slotte worden bij deze oplossingen telkens de grootste lasten op het openbaar vervoer gelegd, terwijl de verandering van de verkeerssituatie uiteindelijk niet zozeer het openbaar vervoer dan wel het privévervoer ten goede is gekomen.

4. DE OPDRACHT : EEN MOBILITEITSBELEID

We moeten dus vaststellen dat de verdere toename van de vraag naar verplaatsingen op dit ogenblik niet zal kunnen opgevangen worden door het ontluiken van een fundamenteel nieuw vervoermiddel of door de uitbouw van een specifieke infrastructuur die de rendabiliteit van bestaande verkeersmiddelen op peil brengt. Een onlangs verschenen rapport betreffende geavanceerde transportsystemen, dat werd opgesteld voor de Roundtable of European Industrialists, "Keeping Europe Mobile", vat de opdracht voor de komende jaren in enkele zinnen samen : "The report's basic aim is to demonstrate the complexity of the transport problem. It is not enough to focus on a few priorities; all aspects have to be dealt with in parallel, from new technology development to infrastructure building and policy co-ordination".

Deze globale aanpak situeert zich over de diverse transportmodi heen, over de grenzen heen ook van klassieke domeinaflijningen tussen de wereld van de industrie en de technologie, de infrastructuur, de exploitatie van verkeersmiddelen en de reglementering van het verkeersgebeuren en de vervoersmarkt tot en met de stedenbouwkundige implicaties van het verkeersgebeuren.

Deze globale, multidisciplinaire aanpak zou men kunnen bestempelen als het mobiliteitsbeleid. Een bezinning over wat mobiliteit fundamenteel is, is dan ook noodzakelijk.

De term "mobiliteit" kan gedefinieerd worden als de mogelijkheid om zichzelf of goederen fysisch te verplaatsen. De mobiliteit is het resultaat van een ruimtelijk proces van economische en maatschappelijke activiteiten in een bepaalde historische, socio-economische en technologische context.

In onze huidige maatschappij is mobiliteit als mogelijkheid om zich fysisch te verplaatsen zowel een

cessité tout autant économique que sociale. La communauté a pour tâche de maintenir et d'organiser cette mobilité de manière à promouvoir le développement économique et le bien-être social.

L'élaboration d'une politique de mobilité globale et intégrée suppose en premier lieu la formulation des éléments de base du problème et, partant de là, d'un certain nombre d'objectifs clairs que les mesures concrètes d'exécution de cette politique doivent poursuivre ou auxquels elles doivent se référer. Il ne suffit pas, en d'autres termes, de formuler des objectifs pour chacun des domaines concrets de la politique — les différents modes de transport — mais nous devons tenter d'aller plus loin pour tracer les lignes de force fondamentales de la politique, ces lignes de force qu'il faut retrouver dans l'action concrète menée dans les différents secteurs de transport.

Quelles sont alors en premier lieu les données de base du problème ?

4.1. UNE REPONSE ADEQUATE A LA DEMANDE INDIVIDUELLE DE DEPLACEMENTS

Une politique de mobilité doit en premier lieu viser à ce que la demande individuelle de déplacement de personnes physiques ou de biens puisse rencontrer une offre adéquate. Ceci suppose :

— *une circulation fluide* : le besoin de déplacement ou de transport est très précis dans l'espace et dans le temps. Une offre de transport qui ne répond pas aux exigences précises de la demande, ne peut pas être considérée comme une offre adéquate;

— *une circulation sûre* : l'objectif d'une personne physique qui entreprend un déplacement est bien évidemment d'atteindre sa destination. Cette même condition de sécurité existe évidemment aussi pour la personne chargée d'assurer le transport, ne serait-ce que parce que l'assurance de sa sécurité est déterminante pour la réalisation du transport demandé;

— *un transport abordable*, qu'il soit d'ordre professionnel ou privé. Il est important de considérer ici le coût global direct du transport et donc aussi bien le prix facturé individuellement que l'intervention supportée par la communauté.

4.2. UNE REPONSE ADEQUATE AUX DEMANDES DE LA COMMUNAUTE

La circulation ne peut cependant être vue sous le seul angle de la demande individuelle. Il faut comprendre fondamentalement que tout déplacement implique nécessairement un empiètement sur le ter-

conomische als maatschappelijke noodzaak. De gemeenschap heeft tot taak de mobiliteit in stand te houden en zodanig te organiseren dat de economische welvaart en het maatschappelijk welzijn worden bevorderd.

Het uitwerken van een globaal, geïntegreerd mobiliteitsbeleid veronderstelt in de eerste plaats het formuleren van een aantal basiscomponenten van de probleemstelling, en van daaruit van een aantal duidelijke doelstellingen waarbinnen de concrete uitvoeringsmaatregelen van dit beleid moeten kunnen passen of waaraan zij althans moeten kunnen getoetst worden. Het volstaat met andere woorden niet doelstellingen te formuleren voor ieder der concrete domeinen van het beleid - de diverse transportmodi - doch we moeten dieper durven graven om tot de fundamentele krachtlijnen van het beleid te komen, krachtlijnen die moeten teruggevonden worden in de concrete actie naar de diverse transportmodi toe.

Welke zijn dan vooreerst de basisgegevens van de probleemstelling ?

4.1. EEN ADEKWAAT ANTWOORD OP DE INDIVIDUELE VRAAG NAAR VERPLAATSINGEN

In de eerste plaats is er de individuele vraag naar verplaatsing van fysische personen of goederen. Ieder mobiliteitsbeleid moet er voor alles op gericht zijn een adequaat aanbod mogelijk te maken om op deze vraag in te spelen. Dit veronderstelt :

— *vlot verkeer* : de behoefte tot verplaatsing of vervoer is immers vrij precies in ruimte en tijd. Een vervoersaanbod dat niet tegemoetkomt aan de preciese eisen van de vraag, kan niet beschouwd worden als een adequaat aanbod ;

— *veilig verkeer* : het spreekt immers vanzelf dat, in geval van verplaatsing van een fysisch persoon, de bedoeling is het reisdoel te bereiken. Diezelfde veiligheidsvoorwaarde bestaat uiteraard ook voor de persoon belast met het verzekeren van vervoer, ook omdat het verzekeren van zijn veiligheid determinerend is voor het realiseren van het gevraagde vervoer ;

— *betalbaar verkeer*, en dit zowel voor het verkeer in de economische sfeer als voor het verkeer in de vrije tijdssfeer. Belangrijk is wel dat men in dit verband kijkt naar de globale directe kostprijs van het verkeer en, derhalve, zowel de individueel aangerekende kostprijs als de door de maatschappij gedragen tussenkomst onder ogen neemt.

4.2. EEN ADEKWAAT ANTWOORD OP DE VRAAGEN VAN DE GEMEENSCHAP

Doch het verkeersgebeuren kan niet enkel vanuit deze éne pool, de individuele vraag, gezien worden. Fundamenteel moet men beseffen dat iedere verplaatsing noodzakelijk inhoudt dat men zich begeeft

rain d'autrui. La communauté est donc toujours intervenue dans cette circulation, ne fût-ce que pour imposer des servitudes à la propriété privée ou lui soustraire certaines parties de manière à permettre la circulation. Ceci implique que la communauté doit pouvoir continuer à exercer son droit de décider dans quelles limites, selon quelles modalités, ce territoire commun doit être utilisé.

Trop souvent en effet, l'on a l'impression que la communauté abandonne à l'arbitraire du premier ou du plus fort occupant les facilités de déplacement qu'elle a créées. Ce manque de suivi de l'affectation du patrimoine par la communauté a pris parfois des formes aberrantes : c'est le cas du transport en commun qui, autorisé par le pouvoir public, à utiliser l'infrastructure routière s'est vu dans les faits, refoulé du terrain.

Nous devons donc nous rendre compte à nouveau que la communauté — et donc le pouvoir politique — ne peut se limiter à créer certaines infrastructures pour se retirer ensuite en toute innocence et constater avec résignation comment les mécanismes du marché et les comportements individuels déterminent l'affectation réelle de ces infrastructures. Il s'agit donc ici d'un rôle bien plus fondamental des pouvoirs publics qu'uniquement leur intervention dans la circulation en établissant certaines règles d'organisation du marché — ce que les pouvoirs publics font aussi dans d'autres domaines de la vie économique — ou en intervenant dans le coût ou même dans l'organisation de certaines formes de transports publics, ceci dans le cadre d'une politique sociale plus générale qui consiste à ne pas limiter le droit individuel à un transport abordable à un groupe d'économiquement forts.

Ce droit fondamental de l'autorité publique à intervenir dans la circulation a ses propres objectifs qui correspondent d'ailleurs en partie aux objectifs à viser pour protéger le droit individuel.

— *une circulation fluide* : le droit individuel à la mobilité implique aussi que chacun doit pouvoir se déplacer et ce, quel que soit le mode de transport, de sorte que chacun, dans des normes de temps acceptables, puisse arriver où il le souhaite. Cependant cet objectif ne doit pas être dissocié du contexte social dans lequel la mobilité a lieu;

— *une circulation sûre* : les pouvoirs publics ont le devoir de veiller à ce que la circulation se fasse avec ordre et sécurité. A cet effet, ils doivent non seulement intervenir mais veiller à ce que l'infrastructure soit adaptée à la sécurité, qu'il s'agisse du réseau routier, ferroviaire ou de l'espace aérien.

Plus spécialement à l'égard du transport routier, le droit individuel au déplacement ne peut conduire à une insécurité des autres usagers de la route et, no-

op andermans terrein. De gemeenschap is dus steeds tussengekomen in het verkeersgebeuren, al was het maar door dienstbaarheden op te leggen aan private eigendom of zelfs door gedeelten te onttrekken aan private eigendom, dit om die verplaatsingen mogelijk te maken. Dit impliceert dus dat die gemeenschap moet kunnen uitmaken binnen welke grenzen, volgens welke modaliteiten kan beschikt worden over dat gemeenschapsterritorium.

Al te vaak is de indruk gewekt dat, éénmaal deze verplaatsingsfaciliteiten gereserveerd door de gemeenschap, de gemeenschap deze overlaat aan de willekeur van de eerste of sterkste bezetter. Dit gebrek aan opvolging van de affectatie van dit gemeenschapspatrimonium door de gemeenschap, heeft in bepaalde gevallen aberrante vormen aangenomen : openbaar vervoer dat, op grond van een door de overheid verleende concessie of machtiging, gebruik maakte van de wegeninfrastructuur, werd in de feiten als het ware van de weg gedrumd.

Wij moeten dus terug tot het besef komen dat de gemeenschap — en dus de politieke overheid — zich niet mag beperken tot het creëren van bepaalde infrastructures om zich vervolgens in onschuld terug te trekken en lijdzaam toe te zien hoe marktmechanismen en individuele gedragingen de feitelijke affectatie van deze infrastructures bepalen. Hier is dus sprake van een veel fundamenteelere rol van de overheid dan wel uitsluitend haar tussenkomst in het verkeersgebeuren door het opstellen van bepaalde regels inzake marktorganisatie — wat de overheid ook doet op andere domeinen van het economisch leven — of door het tussenkomen in de kostprijs of zelfs door de organisatie van bepaalde vormen van openbaar vervoer, dit in het kader van een meer algemene sociale politiek die erin bestaat het individuele recht op betaalbaar verkeer niet te beperken tot een groep van economisch sterkeren.

Ook dit fundamenteel recht op tussenkomst van de overheid in het verkeersgebeuren kent zijn eigen doelstellingen, die trouwens gedeeltelijk samenvallen met de doelstellingen die moeten nagestreefd worden om het individuele recht te beschermen.

— *vlot verkeer* : het individuele recht op mobiliteit houdt tevens in dat iedereen zich moet kunnen verplaatsen en dat ongeacht de vervoerswijze, zodat iedereen binnen aanvaardbare tijdsnormen kan geraken waar hij wil. Deze doelstelling mag echter niet worden los gezien van de maatschappelijke context waarin de mobiliteit zich afspeelt;

— *veilig verkeer* : de overheid heeft de plicht erover te waken dat het verkeer ordentelijk en veilig verloopt. Daartoe moet de overheid niet alleen normerend en afdwingend optreden, maar ervoor zorgen dat de infrastructuur op de veiligheid is afgestemd, of het nu gaat om het wegennet, het spoornet of het luchtruim.

Meer specifiek ten aanzien van het wegverkeer mag het individuele recht op verplaatsing niet leiden tot de onveiligheid van de andere weggebruikers en

tamment, des piétons et des cyclistes, qui doivent pouvoir utiliser le même espace public.

L'intervention de l'autorité publique se justifie d'autant plus qu'elle est également confrontée aux suites physiques et matérielles de cette insécurité;

— *un transport convivial* : le droit à la mobilité individuelle ne peut être contraire à l'intérêt général : d'où le droit des autorités d'intervenir dans la circulation. Ici, l'autorité ne doit pas seulement être attentive aux aspects économiques et financiers de la circulation, mais aussi aux implications écologiques et sociales, à l'environnement, à l'agriculture et aux zones vertes, à la santé, à la qualité de la vie de la population. Les autorités interviendront ici impérativement pour sauvegarder l'intérêt général.

*
* *

De ce qui précède, l'on peut tirer les lignes de force de la politique de mobilité que l'on doit retrouver dans l'action concrète envers les différents modes de transport, et qui peuvent être résumées comme suit :

1. La circulation doit être fluide;
2. La circulation doit se dérouler en sécurité;
3. Le transport doit être économique;
4. Le transport doit être convivial.

I. UNE CIRCULATION FLUIDE

L'inaccessibilité de destinations, l'indisponibilité de transport, des pertes de temps en attente ou en transport, une fréquence trop faible et une vitesse trop lente, des files et une congestion du trafic sont autant de contrariétés.

Pour y remédier, la communauté ne peut se limiter à agir symptomatiquement. Elle devra aussi déterminer et influencer les causes plus profondes des problèmes de mobilité.

L'infrastructure des transports (chemins de fer, réseau routier, voies navigables) sont, en grande partie, une donnée historique. Par ailleurs, dans le monde de la consommation et celui des affaires, des activités sont de plus en plus séparées dans l'espace (habitation et travail, vacances, spécialisation des activités industrielles). Le développement économique nécessite en outre, une plus grande interaction des activités au niveau national et international.

Comme on l'a déjà fait observer, les dernières décennies ont été caractérisées par une croissance explosive de la circulation automobile et une forte extension de l'infrastructure routière correspondante. Les transports publics, par contre, ont graduellement per-

met name de voetgangers en fietsers, die van dezelfde openbare ruimte moeten kunnen gebruik maken.

Dit standpunt wordt trouwens versterkt in de mate dat diezelfde overheid tussenkomt in het opvangen van de fysische en materiële gevolgen van de onveiligheid ;

— *leefbaar verkeer* : het recht op individuele mobiliteit mag niet strijdig zijn met het algemeen belang : vandaar het recht van de overheid om in het verkeersgebeuren tussen te komen. De overheid moet daarbij niet alleen oog hebben voor de economische en financiële aspecten van het verkeer, maar ook voor zijn ecologische en maatschappelijke implicaties, het milieu, het ruimtebeslag, de landbouw-en groene zones, de gezondheid en de leefkwaliteit van de bevolking en een kwalitatief hoogstaand omgevingsleven. Hier zal de overheid imperatief optreden om het algemeen belang te vrijwaren.

*
* *

Uit wat voorafgaat kunnen de krachtlijnen van het mobiliteitsbeleid — krachtlijnen die terug te vinden moeten zijn in de concrete actie naar de diverse transportmodi toe — als volgt samengevat worden :

1. Het verkeer moet vlot verlopen;
2. Het verkeer moet veilig afgewikkeld worden;
3. Het verkeer moet betaalbaar zijn;
4. Het verkeer moet leefbaar zijn voor de gemeenschap.

I. VLOT VERKEER

Onbereikbaarheid van bestemmingen, onbeschikbaarheid van vervoer, lange wacht- en reistijden, lage frekwentie en snelheid, files en congestie zijn nefast voor de mobiliteit.

Om hieraan te remediëren mag de gemeenschap er zich niet toe beperken om symptomatisch op te treden. Zij zal tevens de diepere oorzaken van de mobiliteitsproblematiek moeten determineren en beïnvloeden.

Enerzijds is de vervoersinfrastructuur (spoorwegen, wegennet, waterwegen) grotendeels een historisch gegeven, anderzijds worden zowel in de consumptieve als in de zakelijke sfeer de activiteiten meer en meer ruimtelijk gescheiden van elkaar uitgeoefend (wonen en werken, vakantie, specialisatie van bedrijfsactiviteiten). Economische ontwikkelingen noodzaken bovendien tot een grotere interactie van activiteiten op het nationale en internationale vlak.

Zoals hoger reeds werd aangegeven werden de laatste decennia gekenmerkt door een explosieve toename van het autoverkeer en een sterke uitbreiding van de involgende weginfrastructuur. Het openbaar vervoer daarentegen bleef geleidelijk terrein

du du terrain de sorte que dans son ensemble, la croissance de la mobilité a été entièrement absorbée par la route.

"L'automobilité" croissante a été la cause de la croissance du volume de la circulation, volume pour lequel l'infrastructure actuelle ne suffit plus. Des files, des embouteillages ou le ralentissement de la circulation sont cependant concentrés dans le temps et dans l'espace. Ils sont la conséquence du fait que chacun veut atteindre une même destination au même moment.

C'est surtout la circulation vers les centres urbains, et les zones de concentration de l'emploi et du commerce, qui rencontre de grandes difficultés. En plus de l'encombrement du réseau européen, par suite de la croissance du transport des marchandises, l'exode annuel des vacances pose tout autant de problèmes. Et l'on prévoit encore la poursuite de cette augmentation au cours des prochaines décennies.

S'il appartient à la communauté d'organiser la mobilité de la façon la plus adéquate possible et de réguler celle-ci lorsque la nécessité de son maintien et de sa promotion l'exige, il est clair aussi que, en cas de congestion croissante de la circulation automobile, la communauté doit rechercher, dans le cadre d'une politique globale de mobilité, les solutions appropriées.

1. UNE APPROCHE COORDONNÉE DE LA MOBILITÉ

De ce qui précède il est clair que la mobilité est une résultante d'options prises concernant l'aménagement du territoire, la politique d'infrastructure, la politique envers les différents modes de transport — parmi lesquels sûrement les transports en commun — l'organisation du marché des transports et la réglementation générale de la circulation.

La loi du 8 août 1988 comprend une régionalisation quasi complète de la totalité des compétences relatives aux problèmes de mobilité qui se posent spécifiquement au niveau régional : en plus de l'aménagement du territoire déjà régionalisé, les Régions deviendront aussi compétentes en matière d'infrastructure et de transport urbain et régional.

Ceci permettra de mener, plus que ce ne fut le cas dans le passé, une politique coordonnée et cohérente en matière d'aménagement du territoire, de construction de routes et de transport.

La mobilité n'est cependant pas un problème local et isolé : une grande partie du trafic franchit les frontières des Régions et même des pays, surtout le chemin de fer et l'aviation, qui restent donc de la compétence nationale. Puisque les lignes ferroviaires et les avions sont alimentés par d'autres modes de transport, il est nécessaire que la transition, et donc

verliezen zodat, globaal gezien, de mobiliteitsaan-groei volledig door de weg werd opgenomen.

De toenemende auto-mobiliteit heeft aanleiding gegeven tot een stijgend verkeersvolume dat door de beschikbare infrastructuur niet meer kan worden verwerkt. Nochtans zijn files, opstoppingen of vertraagd verkeer geconcentreerd naar tijd en plaats. Zij zijn het gevolg van het feit dat iedereen rond hetzelfde tijdstip dezelfde bestemming wil of moet bereiken.

Voor al het autoverkeer naar de stedelijke centra, concentraties van tewerkstelling en handel, ondervindt grote hinder. Naast de toenemende verkeersdrukte op het Europese weggennet, door toedoen van het goederenvervoer, stelt de jaarlijkse vakantietocht niet minder problemen. Bovendien wordt de komende decennia nog een verdere toename van het autoverkeer voorspeld.

Indien het de taak van de gemeenschap is om de mobiliteit op een zo adequaat mogelijke wijze te organiseren en om regulerend op te treden wanneer de noodzaak tot instandhouding en bevordering van de mobiliteit dit vereist, dan ligt het voor de hand dat bij toenemende congestie van het autoverkeer, de gemeenschap, in het kader van een globaal mobiliteitsbeleid, daarvoor de passende oplossingen moet vinden.

1. EEN GECOÖRDINEERDE AANPAK VAN DE MOBILITEIT

Uit wat voorafgaat blijkt duidelijk dat de mobiliteit een resultante is van opties die genomen worden inzake ruimtelijke ordening, infrastructuurpolitiek, beleid m.b.t. de diverse transportmodi — waaronder zeker het openbaar vervoer —, ordening van de ver-voermarkt en algemene reglementering inzake verkeer.

De wet van 8 augustus 1988 behelst een vrijwel maximale regionalisering van het geheel van deze bevoegdheden met betrekking tot de mobiliteitsproblemen die zich in hoofdzaak op gewestelijk vlak stellen : naast de reeds vroeger geregionaliseerde bevoegdheid inzake ruimtelijke ordening, worden de gewesten thans ook bevoegd voor infrastructuur en stads- en streekvervoer.

Hierdoor wordt ongetwijfeld de mogelijkheid gecreëerd om, meer dan in het verleden het geval was, een gecoördineerd en eenduidig beleid te voeren inzake ruimtelijke indeling, wegeaanleg en openbaar vervoer.

De mobiliteit is echter geen lokaal, geïsoleerd probleem : een groot deel van het verkeer is gewest- en zelfs landgrensoverschrijdend, vooral dan het spoor- en luchtverkeer, die dus ook onverkort tot de nationale bevoegdheid blijven behoren. Spoorweglijnen en vliegtuigen worden echter gevoed door andere vormen van vervoer en verkeer, en het is dus noodza-

aussi le rôle spécifique de chacun des modes de transport, fassent partie d'une vision globale.

Cette vision globale doit pouvoir se concrétiser en un *Plan Général de Transport* qui, dans le respect de la responsabilité de chacun, résultera d'une concertation entre les Régions et l'Autorité nationale, ayant pour objet la coordination et l'intégration de la politique globale de mobilité.

L'organisation du marché et la réglementation restent de la compétence nationale qui se situe de plus en plus dans un contexte européen. Sur ce point aussi il est nécessaire que la conception des directives européennes, leur traduction dans le droit belge et — en ce qui concerne leurs compétences — leur application par les Régions, cadrent dans une approche coordonnée et rationnelle.

Pour organiser entre l'Etat et les Régions ces formes de coordination de la politique, on créera au sein du Comité de concertation Gouvernement-Exécutifs une "Conférence Interministérielle pour le Transport" spécialisée, dans laquelle siégeront les responsables des Travaux Publics et des Communications, tant du Gouvernement national que des Exécutifs régionaux.

L'élaboration de ce Plan Général de Transport sera peut être la tâche principale de cette Conférence Interministérielle.

2. LE TRANSPORT INTERIEUR

La complexité de la circulation requiert un large éventail de mesures pour assurer un écoulement rapide des transports de personnes et de marchandises. Une coordination aussi poussée que possible doit en outre accorder les différentes mesures politiques.

En effet il arrive parfois que certaines mesures concrètes prises pour améliorer la fluidité de la circulation soient contrecarrées par d'autres mesures, annulant ainsi, directement ou indirectement, les objectifs originaux.

Ainsi la politique trop axée jusqu'à présent sur un développement et une promotion parallèles des transports publics et privés par de grands travaux d'infrastructures, s'est révélée incapable d'assurer la fluidité de la circulation.

Cette fluidité, il faut plutôt la rechercher dans une approche globale du problème de la mobilité, tant en ce qui concerne le transport des personnes que celui des marchandises, en valorisant la fonction complémentaire de chaque mode vis-à-vis des autres au sein de l'ensemble du système de transport.

Là où les problèmes de mobilité sont surtout dus à la congestion croissante de la circulation automobile, la communauté doit imposer une réglementation tout en veillant à une organisation aussi adéquate que possible de la mobilité. Par la nature même du phéno-

kelyk dat de overgang tussen, en dus ook de specifieke taak van elk van deze vervoersvormen deel uitmaken van een globale visie.

Deze globale visie moet kunnen geconcretiseerd worden in een *Algemeen Verkeersplan* dat, met eerbiediging van ieders eigen verantwoordelijkheid, moet groeien uit het overleg tussen de Gewesten en de nationale overheid, met het oog op de coördinatie en de integratie van het globale mobiliteitsbeleid.

Marktordening en reglementering blijven een nationale bevoegdheid die meer en meer in een Europese kontekst kadert. Ook op dit punt is het noodzakelijk dat de conceptie van Europese richtlijnen, de vertaling ervan in het Belgische recht en — voor wat hun bevoegdheden betreft — de toepassing ervan door de Gewesten, kaderen in een gestroomlijnde, gecoördineerde aanpak.

Om deze vormen van coördinatie van het beleid tussen de Staat en de Gewesten te organiseren, zal binnen het Overlegcomité Regering-Executieven een gespecialiseerde "Interministeriële Conferentie voor Verkeer" worden opgericht, waarin de verantwoordelijken voor Openbare Werken en Verkeerswezen, zowel uit de nationale regering als uit de gewestexecutieven, zullen zetelen.

Het opmaken van het Algemeen Verkeersplan zal wellicht de belangrijkste taak zijn van deze Interministeriële Conferentie.

2. HET BINNENLANDS VERVOER

De complexiteit van het verkeersgebeuren brengt met zich mee dat een brede waaier van maatregelen nodig is om te komen tot een vlottere afwikkeling van het personen- en goederenvervoer. Bovendien moet een zo groot mogelijke samenhang tussen de verschillende beleidsmaatregelen nagestreefd worden.

Het is immers niet denkbeeldig dat concrete maatregelen die worden genomen om de verkeersvlotheid te verbeteren doorkruist worden door andere maatregelen die rechtstreeks of onrechtstreeks de oorspronkelijke doelstellingen weer te niet doen.

Aldus is het beleid, dat in het verleden al te zeer was gericht op het naast elkaar ontwikkelen en bevorderen van zowel het privé- als het openbaar vervoer door middel van grootscheepse infrastructuurwerken niet in staat gebleken om de nagestreefde vlote bereikbaarheid mogelijk te maken.

Het bereiken van een vlot verkeer vergt daarom een globale benadering van het mobiliteitsprobleem zowel wat het goederen- als het personenvervoer betreft, waarbij de complementaire functie binnen het hele vervoerssysteem wordt gevaloriseerd.

Daar waar de mobiliteitsproblematiek zich vooral toespitst op de toenemende congestie van het autoverkeer, is het de taak van de gemeenschap om binnen het streven naar een zo adequaat mogelijke organisatie van de mobiliteit, regulerend op te treden. Door de

mène des embouteillages, les mesures devront être cohérentes mais en même temps hétérogènes.

Il semble cependant possible de fixer quelques priorités qui pourront produire les résultats désirés à court ou à plus long terme.

2.1. AGIR SUR LA STRUCTURE DE L'AMÉNAGEMENT

La généralisation de l'automobile, ainsi que l'aménagement, pour son usage, du territoire sont la cause de l'exode croissant des villes, de la suburbanisation et de l'instauration de l'habitat en régions rurales, qui n'ont fait qu'accroître le recours à la voiture.

La construction d'un réseau autoroutier complet, accompagnée d'un déplacement des zones industrielles le long de celui-ci a également entraîné la croissance explosive des transports de marchandises. Ce phénomène de dispersion s'est produit en ignorant complètement l'infrastructure de transport public.

Une action planifiée en matière d'aménagement du territoire permettra indubitablement de limiter les besoins de mobilité, ou du moins, de mieux les accorder aux possibilités existantes.

En matière de trafic de navetteurs, l'aménagement du territoire devra plutôt viser à un regroupement des habitations, à une rénovation urbaine et rurale, etc.

Pour le transport de marchandises, il faudra encourager les activités à forte intensité de main d'œuvre, surtout dans le secteur tertiaire, à proximité des gares. Ainsi, non seulement ces établissements seront plus accessibles par tous les modes de transport, mais le marché potentiel des transports en commun s'ouvrira davantage.

2.2. LES FRAIS VARIABLES

A partir de 1985, les prix des produits pétroliers sur le marché international se sont effondrés.

Ceci a entraîné une diminution de l'élément de coût "prix des combustibles", qui dans l'ensemble des frais de production pour le transport professionnel par la route, n'est sans doute pas le principal poste de dépenses, mais n'est néanmoins pas négligeable. Le transport rémunéré de personnes et de marchandises par la route a pu ainsi améliorer sa position concurrentielle et offrir des prix de transport moins élevés.

D'autre part, la diminution du prix des carburants a considérablement réduit les frais jugés variables par les automobilistes c'est-à-dire qui dépendent de la décision d'effectuer d'un ou de plusieurs déplacements. En outre, à cette réduction du prix du carburant, il faut ajouter les résultats des efforts entrepris pour réduire la consommation des nouveaux véhicules.

aard van dit congestieverschijnsel zullen de passende maatregelen weliswaar samenhangend, maar tegelijkertijd zeer heterogeen moeten zijn.

Toch lijkt het mogelijk hierbij een aantal prioriteiten voorop te zetten die op korte of langere termijn tot het gewenste resultaat kunnen leiden.

2.1. INWERKEN OP DE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

Zowel het autobezit als de invloegende ruimtelijke ordening zijn oorzaak van een voortschrijdende onstedelijkheid, suburbanisatie en woonuitbreiding in landelijke gebieden, waardoor de automobiliteit nog verder toenam.

Een volledig uitgebouwd autowegennet met de daarmee samenhangende oprichting van industriezones zorgde bovendien voor een explosieve toename van het zakelijk vervoer. Deze ruimtelijke spreiding kwam volledig los te staan van de openbare vervoersinfrastructuur.

Inwerken op de ruimtelijke structuur heeft ongetwijfeld tot gevolg dat de mobiliteitsbehoeften kunnen worden beperkt of althans beter kunnen aansluiten bij bestaande mobiliteitsmogelijkheden.

Inzake het woon-werk-verkeer zal de ruimtelijke ordening eerder moeten streven naar de concentratie van de woonfunctie (de wooninbreiding), de stads- en dorpsvernieuwing, enz...

Inzake het zakelijk verkeer moeten de bedrijfsactiviteiten, vooral in de tertiaire sector met intensieve tewerkstelling, in de buurt van de stations worden aangemoedigd, waardoor deze vestigingen niet alleen beter bereikbaar worden met alle vormen van vervoer, maar waardoor voor het openbaar vervoer ook de potentiële markt vergroot wordt.

2.2. DE VARIABLE KOSTEN

Na 1985 is de prijs van de olieprodukten op de internationale oliemarkt gevoelig gedaald.

Dit heeft geleid tot een vermindering van de kostenfactor "brandstofprijzen" die binnen het geheel van bedrijfskosten voor het beroepsvervoer over de weg weliswaar geen overwegende doch een niet te verwaarlozen kostenpost vormt. Het bezoldigd goederen- en personenvervoer kon hierdoor zijn concurrentiële positie verbeteren en meer aantrekkelijke prijzen aanbieden.

Anderzijds heeft deze daling van de brandstofprijzen tot een aanzienlijke vermindering geleid van de kosten die door de automobilisten als variabel - en dus functie van een beslissing tot een verplaatsing of tot een reeks van verplaatsingen - worden ervaren. Deze vermindering van de prijs per liter brandstof dient bovendien nog in samenhang te worden gezien met het streven om het brandstofverbruik bij nieuwe voertuigtypes te verminderen.

Très certainement, la baisse du prix des carburants conjointement à une amélioration du climat économique général sont les principales explications de la considérable hausse du transport indispensable au cours des dernières années : les autoroutes connurent une hausse de 13,2% durant la période 1980-1985, les routes nationales une hausse de 2,7% en cinq ans.

Mais en 1986 uniquement, le trafic a augmenté respectivement de 8,5% et 6% par rapport à 1985. En 1987 la densité du trafic a connu une nouvelle hausse de 6,3% et 3,6% : le rythme de croissance après 1985 est le plus élevé des vingt dernières années.

Cette baisse du prix des carburants a eu un effet très positif sur les budgets des familles et des entreprises puisque ces prix s'appliquaient aussi aux produits pétroliers destinés au chauffage. L'on ne peut ignorer d'autre part que la diminution du prix du carburant pour le transport a également entraîné des effets secondaires néfastes que l'on ne peut cependant pas isoler facilement, ou bien qui ne sont perceptibles qu'après un certain temps.

Il est important d'attirer l'attention sur ces effets néfastes si l'on vise à mener une politique de mobilité :

- la maîtrise de la consommation n'est plus un incitant à la maîtrise de la vitesse : la vitesse moyenne a augmenté avec l'augmentation de la circulation routière, causant ainsi plus d'accidents;

- l'encouragement de la population à un usage rationnel de la voiture en choisissant toujours le moyen de locomotion le plus avantageux au point de vue social, est contrarié par une baisse de l'importance accordée au coût;

- le car-pooling recule parce que la motivation d'économiser les coûts de voyage diminue;

- la position concurrentielle du transport public est moins favorable et sa part de marché baisse; par la structure de ses coûts, il ne peut participer à la guerre des prix et est devenu relativement plus cher;

- des nuisances à l'environnement augmentent par l'accroissement de la pollution sonore, des pluies acides, de la corrosion d'édifices historiques, des atteintes aux paysages, et de l'inconfort de vivre en ville;

- l'avantage financier est réduit ou même neutralisé aux endroits et aux heures où la saturation de la circulation est atteinte : la baisse du prix des carburants a donné lieu à une augmentation de la durée du trajet, ce qui entraîne une augmentation des coûts globaux pour les professionnels du transport; la baisse du prix des transports a donc été la cause d'une diminution de la qualité et de la vitesse des déplacements;

- l'organisation territoriale et sociale est également influencée par l'incidence des coûts de déplacement qui découlent de cette organisation. Lorsque ces coûts sont modérés, l'on accorde moins d'importance à une structure territoriale et sociale qui maintienne au

Zonder twijfel vormen de daling van de brandstofprijs, samen met de verbetering van het algemeen economisch klimaat, de voornaamste verklaring voor de aanzienlijke uitbreiding van het particulier vervoer gedurende de laatste jaren : op de A-wegen was er in de periode 1980-1985 een stijging van het verkeer met 13,2 %, op de rijkswegen werd op 5 jaar 2,7 % meer verkeer opgetekend.

Maar in 1986 alleen al werd respectievelijk 8,5 % en 6 % meer verkeer waargenomen vergeleken met 1985. In 1987 was er opnieuw 6,3 % en 3,6 % meer verkeersdensiteit : het stijgingsritme na 1985 is het grootste van de laatste 20 jaar.

Deze daling van de brandstofprijzen heeft— vermits zij ook gold voor de olieprodukten bestemd voor de verwarming — een zeer positief effect gehad op de gezins- en bedrijfsbudgetten. Anderzijds kan toch niet worden ontkend dat de verlaging van de brandstofprijzen voor het vervoer ook een aantal nadelige neveneffecten met zich brengt die echter niet direkt toewijsbaar zijn ofwel slechts na een zekere termijn beginnen op te treden.

In het perspectief van het voeren van een mobiliteitsbeleid lijkt het van belang ook deze ongunstige effecten onder ogen te zien :

- de motivering om via een beheerste snelheid het brandstofverbruik in de hand te houden is weggevalen : met de stijging van het wegverkeer is ook de gemiddelde snelheid toegenomen, met meer ongevalen als gevolg;

- het aanzetten van de bevolking tot een rationeel autogebruik, waarbij steeds gekozen wordt voor het vervoermiddel dat ook uit maatschappelijk oogpunt het voordeligst is, wordt doorkruist door een afnemend kostenbewustzijn;

- de car-pooling gaat achteruit omdat de motivering "reiskostenbesparing" vermindert;

- de ongunstiger mededingingspositie en de daling van het marktaandeel van het openbaar vervoer dat omwille van zijn kostenstructuur niet aan die "prijzenslag" kan meedoen en relatief veel duurder is geworden;

- bijkomende milieukosten door toegenomen lawaaihinder, zure regen, aantasting van historische gebouwen, visuele hinder, onleefbaarheid van het stedelijk milieu;

- het kostenvoordeel wordt verminderd of zelfs geneutraliseerd op die plaatsen en tijdstippen waar de verkeerssaturatie is toegenomen : daar heeft de lagere brandstofprijs geleid tot een hogere reistijd welke in het beroepsvervoer een verhoging van de globale kosten met zich brengt ; de lagere prijs voor het vervoer heeft aldus ook geleid tot een vermindering van de kwaliteit en de snelheid van de verplaatsingen;

- de ruimtelijke en maatschappelijke organisatie wordt mede beïnvloed door de weerslag van de daaraan verbonden verplaatsingskosten. Als deze kosten laag zijn wordt minder belang gehecht aan een ruimtelijke en maatschappelijke structuur die de

plus bas les frais de déplacement que lorsque les frais sont élevés.

Le rapport prix-qualité est un élément déterminant de la décision d'entreprendre un déplacement et du choix de l'un ou l'autre moyen de transport; dans l'évaluation du prix, les frais variables sont perçus comme très importants.

Ces frais variables devraient refléter quelque peu les frais sociaux occasionnés à des tiers.

Ces idées sont bien accueillies un peu partout en Europe. L'impossibilité physique d'aménager de nouvelles routes ou les problèmes budgétaires liés à de tels projets incitent à rechercher des solutions qui non seulement adaptent l'ensemble de la circulation aux possibilités physiques, mais aussi à en optimiser les éléments.

Les frais variables peuvent être influencés de diverses façons : par une augmentation du coût de l'essence, du prix du stationnement, des péages, des infrastructures spécifiques. Par ailleurs il est possible aussi, dans certaines limites bien entendu, de transformer des frais fixes existants en coûts variables, en taxant plutôt l'usage que la possession d'une voiture.

Il paraît en tous cas nécessaire, en tenant compte bien entendu du contexte européen, de corriger la position concurrentielle entre les différents moyens de transport et d'orienter les décisions individuelles vers un équilibre optimal.

2.3. LE TRAFIC DOMICILE-TRAVAIL

Le trafic domicile-travail (y compris domicile-école) est à côté de quelques pointes occasionnelles ou saisonnières, le principal problème de la mobilité. Toute politique de mobilité devra être axée prioritairement sur un écoulement aisé du trafic domicile-travail.

2.3.1. Complémentarité entre transport public et transport privé

Contrairement à ce que l'on a considéré dans le passé, la promotion du transport public ne peut être vue comme une possibilité de mobilité parallèle par rapport à la circulation automobile. Les différentes formes de mobilité doivent au contraire se coordonner entre elles afin d'organiser une mobilité aussi adéquate que possible.

Cette complémentarité implique que les transports en commun doivent se manifester là où il n'est plus possible de garantir le trafic automobile ou bien encore là où ils sont à même de satisfaire les besoins de

globale verplaatsingskosten minimaal houdt dan wanneer deze kosten hoog liggen.

De prijs/kwaliteitsverhouding, waarbij m.b.t. de prijs vooral de veranderlijke kosten als belangrijk worden ervaren zijn een determinerend element in de keuzebeslissing om al dan niet een verplaatsing te ondernemen en om daarbij het ene of het andere vervoermiddel te kiezen.

Deze veranderlijke kosten moeten ook de sociale kosten, die aan derden worden veroorzaakt, enigszins weerspiegelen.

Zowat overal in Europa, vindt dit gedachtengoed meer en meer ingang. De fysische onmogelijkheid om nieuwe wegen aan te leggen of de budgettaire problemen verbonden aan dergelijke projecten zetten er toe aan naar oplossingen te zoeken die niet alleen de globale omvang van het wegverkeer aanpassen aan de fysische mogelijkheden, maar ook de samenstelling ervan optimaliseren.

De variabele kosten kunnen op meerdere wijzen worden beïnvloed: via een verhoging van de benzineprijzen, via parkeergelden, tolheffingen op specifieke infrastructuren, via systemen van rekeningrijden.... Daarnaast is het ook mogelijk, weliswaar binnen beperkte grenzen, thans bestaande vaste uitgaven om te zetten in veranderlijke kosten, waarbij minder het autobezit maar meer het autogebruik belast wordt.

Het lijkt alleszins noodzakelijk om, rekening houdend met de Europese kontekst, een correctie door te voeren in de concurrentiepositie tussen de verschillende vervoermiddelen en de individuele keuzebeslissingen te oriënteren naar een optimaal evenwicht. Dit geldt zowel voor het personen- als het goederenverkeer over de weg.

2.3. HET WOON-WERK-VERKEER

Het woon-werk-verkeer (met inbegrip van het woon-school-verkeer) maakt, naast eerder occasionele of seizoengebonden verkeerspieken, het hoofdbestanddeel uit van de mobiliteitsproblematiek. Elk mobiliteitsbeleid zal bij voorrang moeten gericht zijn op de vlotte afwikkeling van het woon-werk-verkeer.

2.3.1. De complementariteit tussen openbaar- en privé-vervoer

In tegenstelling met het verleden mag de bevordering van het openbaar vervoer niet worden gezien als een parallelle mobiliteitsmogelijkheid ten opzichte van het autoverkeer. Veeleer moeten de verschillende mobiliteitsvormen op elkaar ingrijpen teneinde de mobiliteit zo adequaat mogelijk te organiseren.

Deze complementariteit impliceert dat het openbaar vervoer zich daar manifesteert waar de automobiliteit niet meer kan worden gegarandeerd of waar het kan inspelen op de verplaatsingsbehoeften van de

déplacements des usagers. Le choix entre le transport en commun et le transport individuel doit être influencé par la rapidité, la fréquence, le confort et le service que les premiers doivent offrir.

Bien que les différentes formes de transport public répondent à différents besoins spécifiques du marché, le système de transport en commun doit se présenter comme une ensemble cohérent : de nombreux utilisateurs empruntent en effet plusieurs modes de transport pour assurer leur mobilité, et par ailleurs, la complémentarité entre modes se limite souvent à la seule possibilité d'effectuer les trajets terminaux en transport individuel.

Une telle complémentarité exige des conditions appropriées de correspondance. C'est dans cette optique que l'aménagement de parkings pour cyclistes et voitures et de stations d'autobus à proximité des gares et des stations de métro constitue un chaînon indispensable dans l'établissement d'un système de transport efficace.

2.3.1.1. Pour le trafic domicile-travail, le train doit pouvoir offrir une alternative valable, en encourageant également les formules mixtes. L'aménagement de grandes aires de parcage auprès des gares, répond entièrement à cette option. De 1988 à 1990, la S.N.C.B. aménagera quelques 2.800 nouvelles places dans 28 stations.

2.3.1.2. Les haltes de bus et de trams bien situées et facilement accessibles sont primordiales pour les transports urbains et régionaux. L'implantation de ces lignes et haltes est d'autant plus importante que l'on sait que la majorité des usagers se situent dans un rayon de 400 à 500 mètres de ces lignes.

Il faut veiller soigneusement à l'aménagement de ces haltes et au placement de panneaux d'information bien plus que ce n'est le cas à présent.

En zones rurales, il convient d'être attentif à l'accessibilité des cyclistes et mêmes des automobilistes dans le cadre d'une amélioration des transports terminaux.

Une telle politique contribue à étendre la sphère d'influence des transports en commun et à s'adapter au mode d'habitat moins concentré.

2.3.1.3. En matière tarifaire les transports en commun doivent viser un système de prix qui tienne compte de la complémentarité des différents modes : par exemple, des abonnements train + parking.

2.3.1.4. En matière de circulation touristique et de loisirs, on peut attirer l'attention sur l'importance des tarifs commerciaux pour des excursions d'un jour et du week-end, individuelles et en petits groupes ou en famille. Ces formules connaissent d'ailleurs un succès croissant et sont de plus en plus appréciées comme une alternative pour éviter la cohue sur le réseau routier pendant les vacances.

gebruikers. Daarbij moet de vervoerswijzekeuze van de gebruiker tussen het openbaar vervoer en het privé-vervoer worden beïnvloed door de snelheid, de frequentie, het comfort en de dienstverlening die het openbaar vervoer moet bieden.

Hoewel elke vervoerswijze aan een specifieke behoefte van de vervoersmarkt beantwoordt moet het openbaar vervoer zich ook aanbieden als een doorlopend vervoerssysteem, omdat velen voor hun mobiliteit verschillende vervoerswijzen nodig hebben en omdat de complementariteit van het privé-vervoer met andere vervoerswijzen zich dikwijls beperkt tot het voor- of natransport.

Deze complementariteit vereist goed uitgeruste overstapmodaliteiten. In die optiek is de aanleg van parkings voor fietsen en auto's en busstations aan de spoor- en metrostations een onmisbare schakel in de uitbouw van een vlot transportsysteem.

2.3.1.1. Inzake het woon-werk-verkeer moet de trein bijgevolg een geldig alternatief kunnen aanbieden, waarbij formules die een gemengde vervoerswijzekeuze voorstaan, moeten bevorderd worden. De aanleg van grote *stationsparkings* kadert volledig in dit concept. Van 1988 tot 1990 zal de N.M.B.S. in 28 stations bijna 2.800 nieuwe parkeerplaatsen aanleggen.

2.3.1.2. Ook voor het *stads- en streekvervoer* is de uitbouw van goed gesitueerde en vlot bereikbare bus- en tramhaltes van groot belang. De inplanting van deze lijnen en haltes is van des te meer betekenis aangezien het merendeel van de potentiële gebruikers zich situeren binnen loopafstand van 400 à 500 meter tot deze lijnen.

Aan de inrichting en informatievoorziening bij de haltes moet grote zorg worden besteed, veel meer dan thans dikwijls het geval is.

In de landelijke gebieden moet eveneens de aandacht uitgaan naar de bereikbaarheid voor fietsers en zelfs automobilisten, in het kader van de verbetering van het voor- en natransport.

Dergelijke politiek draagt ertoe bij de invloedssfeer van het openbaar vervoer te verruimen en in te spelen op het minder geconcentreerd woonpatroon.

2.3.1.3. Het openbaar vervoer moet op *tarifair gebied* streven naar een prijssysteem waarbij de complementariteit t.o.v. het aansluitende openbaar of privé-vervoer wordt benadrukt, zoals een gecombineerd trein+parkeerabonnement.

2.3.1.4. Inzake het *toeristisch en vrije tijdsverkeer* kan gewezen worden op het belang van de commerciële tarieven voor dag- en weekenduitstappen, individueel en met kleine groepen of in gezinsverband. Deze formules kennen trouwens een groeiend succes en worden meer en meer gewaardeerd als alternatief om de vakantiedrukke op het wegennet te ontlopen.

Les chemins de fer offrent une variété de formules, en partie en concertation avec les transports urbains et régionaux :

- tarifs pour plusieurs personnes;
- billet de week-end;
- billet "Un jour à la mer/un jour en Ardenne";
- billet de manifestation;
- minitrips et excursions d'un jour.

2.3.2. *Système de car-pooling*

Pour le trafic domicile-travail, des solutions peuvent être apportées dans le cadre de la circulation automobile elle-même.

La plupart des automobilistes qui occasionnent cette densité du trafic ont le même profil : ils font tous les jours le même trajet vers leur lieu de travail et vice-versa. Dans la plupart des cas, chaque voiture n'est occupée que par une seule personne. Aux heures de pointes, le taux d'occupation moyen par voiture atteint seulement 1,3 à 1,4 personnes. N'est-il pas insensé que nous nous déplaçons tous massivement de cette manière dans la même direction ?

En supposant que la moitié des "solistes" laissent leur voiture et accompagnent une autre personne, le problème des files serait résolu depuis longtemps.

En plus des campagnes d'information dans les entreprises mêmes, il faut rechercher des solutions favorables au car-pooling et qui sanctionnent la conduite en isolé, comme l'instauration du "road-pricing" pour "solistes" ou la réservation de bandes de circulation spéciales pour les "car-poolers".

2.3.3. *Une politique restrictive de stationnement*

La politique de stationnement est étroitement liée à la problématique de la mobilité, plus particulièrement pour ce qui concerne le trafic domicile-travail. Tant que l'aménagement de la voirie aura pour priorité l'accès rapide aux centres des villes et que l'automobiliste aura la possibilité de trouver aisément un endroit de stationnement dans ces centres, il sera enclin à utiliser sa voiture. Il est évident que celui qui ne trouvera pas de place, finira par y renoncer.

Le trafic ne pourra être maintenu hors des centres que si l'accès des voitures est freiné par une politique restrictive de stationnement. Il faut donc empêcher, sinon limiter sérieusement, les stationnements de longue durée.

Une telle politique restrictive de stationnement peut aussi être menée grâce à une adaptation systématique des tarifs des places de stationnement mises à la disposition des usagers sur la voie publique, dans les garages et les parkings des immeubles de bureau.

De spoorwegen hebben daartoe al verschillende formules ontwikkeld, deels in samenspraak met het stads- en streekvervoer :

- meermanstarief ;
- weekendbiljet ;
- biljet voor "Eén dag aan zee/Eén dag in de Ardennen" ;
- evenementenbiljet ;
- minitrips en dagtrips.

2.3.2. *Car-pool-systemen*

Eveneens met betrekking tot het woon-werk-verkeer kunnen oplossingen geboden worden die in de sfeer van het autoverkeer zelf gelegen zijn.

Het merendeel van de auto-pendelaars zitten in een vast reispatroon : zij leggen elke dag hetzelfde traject van en naar het werk af, waarbij het in de meeste gevallen om alleenrijders gaat. Tijdens het spitsuur is de gemiddelde bezettingsgraad per auto slechts 1,3 tot 1,4 personen. Is het niet onzinnig dat wij ons massaal op dergelijke wijze verplaatsen allen in dezelfde richting ?

In de veronderstelling dat de helft van de alleenrijders hun auto laten staan om met iemand anders mee te rijden, zou het fileprobleem allang opgelost zijn.

Naast de informatiecampaagnes, ook in de bedrijven, moet naar oplossingen worden gezocht die car-pool bevorderen en het alleen rijden sanctioneren, zoals de invoering van het rekening-rijden (road-pricing) voor alleenrijders of het voorbehouden van speciale rijstroken voor car-poolers.

2.3.3. *Restrictief parkeerbeleid.*

Het parkeerbeleid is nauw verbonden met de mobiliteitsproblematiek, meer bepaald met betrekking tot het woon-werk-verkeer. Zolang in de wegeaanleg voorrang wordt gegeven aan de snelle toegankelijkheid van de centra en de automobilist in de gelegenheid wordt gesteld om op vrij gemakkelijke wijze een parkeerplaats in de centra te vinden, zal hij ertoe geneigd zijn om de wagen te gebruiken. Het ligt nogal voor de hand dat wie geen parkeerplaats vindt ook niet de wagen zal nemen.

Het verkeer kan maar uit de centra worden gehouden als de toegankelijkheid voor auto's wordt afgeremd en een restrictief parkeerbeleid wordt gevoerd. Zo moet het lang parkeren worden onmogelijk gemaakt of alleszins sterk worden beperkt.

Dergelijk restrictief parkeerbeleid kan tevens worden gevoerd door middel van een systematische en aangepaste tarifiering van de parkeerplaatsen die worden ter beschikking gesteld, zowel op de openbare weg — de parkeermeters — als in de parkeergarages en parkings van kantoorgebouwen.

2.3.4. Horaires flexibles

Ces dernières années le système d'horaires flexibles s'est fortement étendu et ce sous des formes très diverses : horaires variables, travail à temps partiel, jours ouvrables moins nombreux mais plus longs, systèmes de travail en équipe. A ce sujet, beaucoup de possibilités ont déjà été mises à profit, mais sans effet positif évident sur l'état du trafic. Il faut d'ailleurs remarquer que le système des horaires variables a surtout donné lieu à un glissement des horaires (le travail commence et se termine plus tôt).

Comme par ailleurs, de graves problèmes de circulation peuvent aussi se présenter autour des centres scolaires importants, les décisions concernant le début et la fin des cours peuvent aussi avoir une répercussion considérable sur l'état général de la circulation et sur les coûts et la qualité des transports en commun.

Il convient de mettre en évidence l'impact qu'ont ces modifications des horaires de travail et d'école sur le transport et sur les possibilités d'améliorer la circulation.

2.4. PROMOTION DU TRANSPORT PUBLIC

Il est clair que le transport public possède des atouts indéniables sur le plan de la sécurité, de l'utilisation restreinte de l'espace et du respect de l'environnement, atouts qu'il faut utiliser au maximum dans la lutte qu'il convient de mener pour la fluidité de la circulation.

C'est surtout là où l'utilisation de l'automobile n'est ni possible, ni souhaitable qu'il faut un transport public capable de faire face à de grands courants de trafic. Pour cela, il sera souvent nécessaire d'améliorer la qualité du système de façon à ce qu'il soit suffisamment attrayant et puisse jouer un rôle effectif dans le comportement de la majorité de la population, ce qui n'est pas encore suffisamment le cas actuellement.

Les transports en commun ne sont cependant plus matériellement et surtout économiquement en état d'être présents sur tout le marché des transports. Une quantité minimale de la demande de transport est nécessaire pour justifier un transport public. Le transport public dispose cependant de facultés d'adaptation lui permettant par des aménagements techniques et organisationnels, de répondre à la demande et d'utiliser à cet effet, les types de véhicules les plus appropriés. Par exemple dans le secteur des autobus : des autobus articulés, des bus standards, des autobus urbains plus petits, des bus de quartier, des minibus spéciaux pour handicapés, ...

L'utilisation de ces possibilités devrait contribuer à offrir un système complet de transport public pouvant garantir la mobilité du plus grand nombre possible de

2.3.4. Flexibele werktijden

De laatste jaren is het systeem van flexibele werktijden sterk uitgebreid en dit onder zeer uiteenlopende vormen : glijdende werkuren, deeltijds werken, minder maar langere werkdagen, ploegenstelsels. Vele mogelijkheden terzake werden dus reeds benut, weliswaar zonder een zichtbaar positief effect op de verkeerssituatie. Het is trouwens opvallend dat het stelsel van glijdende werkuren vooral aanleiding gaf tot het vroeger aanvangen en eindigen van het werk.

Anderzijds wordt ook vastgesteld dat ernstige verkeersproblemen zich kunnen voordoen rond belangrijke scholenconcentraties, zodat beslissingen omtrent de begin- en einduren eveneens een sterke weerslag kunnen hebben op de algemene verkeerssituatie maar ook op de kosten en de kwaliteit van bediening door het openbaar vervoer.

In het algemeen moet dan ook worden gewezen op de weerslag van de werk- en onderwijsregeling op het vervoer en op de mogelijkheden om via bepaalde aanpassingen gunstig in te werken op de verkeerssituatie.

2.4. BEVORDERING VAN HET OPENBAAR VERVOER

Het is duidelijk dat het openbaar vervoer op het gebied van veiligheid, gering ruimtegebruik en milieuvriendelijkheid over troeven beschikt die in het streven naar een vlot verkeer maximaal moeten worden uitgespeeld.

Voor al waar een onbeperkte automobility niet mogelijk of wenselijk is moet een openbaar vervoer beschikbaar zijn dat in staat is grote vervoersstromen op te vangen. Hiervoor zal het dikwijls nodig zijn de kwaliteit van het systeem te verhogen, zodat het voldoende aantrekkelijk wordt en in het verplaatsingsgedrag van de meerderheid van de bevolking een daadwerkelijk rol kan spelen. Dit is thans nog onvoldoende het geval.

Het openbaar vervoer is echter materieel en vooral economisch niet meer in staat op de hele vervoersmarkt aanwezig te zijn. Een minimale omvang van de vervoervraag is nodig om openbaar vervoer te verantwoorden. Van de kant van het openbaar vervoer zelf zijn mogelijkheden beschikbaar om, via aangepaste technische en organisatorische vormen, het aanbod op de vraag af te stemmen en hiervoor de meest geschikte voertuigtypen in te zetten. Bijvoorbeeld in de autobussector : gelede bussen, standaardbussen, kleinere stadsbussen, buurtbussen, speciale minibussen voor gehandicapten, ...

De aanwending van deze systemen moet ertoe bijdragen een zo volledig mogelijke vervoersketen aan te bieden die de mobiliteit van zoveel mogelijk burgers

citoyens, surtout de ceux qui ne disposent pas de moyens propres de transport, comme les jeunes en âge scolaire, les économiquement faibles, les personnes âgées, etc. Un tel système cohérent est nécessaire aussi parce que différents modes de transport sont parfois nécessaires pour atteindre une destination.

2.4.1. *Un plan à long terme pour les chemins de fer*

Pour atteindre les objectifs visés dans le cadre de la politique de mobilité, il faut absolument examiner le rôle que les Chemins de fer peuvent jouer à long terme pour faire face aux besoins de mobilité, tant dans le transport des voyageurs que dans celui des marchandises.

Après une période au cours de laquelle les organes de gestion et l'autorité de tutelle ont surtout dû porter leur attention sur les problèmes de l'assainissement et de la restructuration des chemins de fer, le moment semble à présent venu de définir une politique à long terme ($\pm$ l'an 2000) pour les transports par chemins de fer.

Le plan "Rail 21" doit contribuer à mettre les possibilités potentielles des chemins de fer mieux en évidence auprès de tous les intéressés, du personnel, des usagers, des industries et de toute la société.

Ceci pourrait plus particulièrement contribuer d'une façon positive à motiver le personnel à travailler à cet avenir.

La nécessité du plan "Rail 21" est fondée sur plusieurs motifs :

- chaque investissement en infrastructure et en matériel roulant a une très longue durée d'utilisation, parfois de 30 à 35 ans;

- l'évolution de la mobilité des personnes et des marchandises dans la perspective de la libéralisation au sein de la Communauté européenne, la poursuite de la conversion industrielle et la saturation des nœuds ferroviaires;

- les mutations sociales comme les modifications dans la composition de la population, l'évolution des régimes de travail et des loisirs et l'exode urbain;

- le développement d'un réseau à grande vitesse et d'un horaire européen intégré.

Par ailleurs, la conclusion d'un contrat de gestion doit donner l'occasion de formuler des objectifs qui se situent également dans une perspective à long terme.

Ce projet doit donc déterminer quel rôle les chemins de fer estiment pouvoir jouer dans l'ensemble de la mobilité et quels sont les principaux facteurs d'environnement qui peuvent influencer ce rôle, comme l'aménagement du territoire, l'évolution des prix dans les moyens de transport concurrents, la saturation des infrastructures. Il faudra particulièrement mettre en évidence comment la complémentarité entre les chemins de fer et les autres moyens de transport peut être renforcée.

kan waarborgen, vooral van deze die over geen eigen vervoermiddel kunnen beschikken, zoals schoolgaande jeugd, economisch zwakkeren, bejaarden, enz. Dit doorlopend systeem is ook nodig omdat er verschillende vervoerswijzen nodig zijn om een bestemming te bereiken.

2.4.1. *Een lange termijn-plan voor de spoorwegen*

Met het oog op het bereiken van de doelstellingen die in het kader van het mobiliteitsbeleid worden nagestreefd is het noodzakelijk te onderzoeken welke rol de spoorwegen op lange termijn in het opvangen van de verplaatsingsbehoeften zal moeten spelen, zowel in het reizigers- als het goederenvervoer.

Na een periode tijdens dewelke de beheersorganen en de voogdijoverheid hun aandacht vooral hebben moeten richten naar de problemen van gezondmaking en herstructurering van de N.M.B.S. lijkt dan ook het ogenblik gekomen om een beleid op lange termijn, voorbij het jaar 2000, voor het spoorwegvervoer uit te stippelen.

Het plan "Spoor 21" moet ertoe bijdragen de potentiële mogelijkheden van de spoorweg bij alle betrokkenen, personeel, gebruikers, industrie en de hele samenleving, meer in het licht te stellen.

In het bijzonder zou het op een positieve wijze het personeel kunnen motiveren om aan deze toekomst te werken.

De noodzaak van het plan "Spoor 21" berust op verschillende motieven :

- de lange levensduur van de investeringen in infrastructuur en rollend materieel, soms 30 à 35 jaar;

- de evolutie van de mobiliteit van personen en goederen, in het perspectief van de liberalisatie binnen de Europese Gemeenschap, de voortgaande industriële omschakeling en de verzadiging van de verkeersknooppunten;

- de maatschappelijke veranderingen, zoals de zich wijzigende bevolkingssamenstelling, de evolutie van de werkstelsels en van de vrijetijdsbeleving en de stadsvlucht;

- de uitbouw van het snelspoornet en de uitwerking van een Europees geïntegreerde uurregeling.

Bovendien moet het afsluiten van een beheerscontract de gelegenheid bieden om doelstellingen te formuleren die eveneens kaderen in een lange termijnperspectief.

Dit toekomstplan dient aldus te bepalen welke rol de spoorweg in het geheel van de mobiliteit voor zich haalbaar acht en welke de voornaamste omgevingsfactoren zijn welke dit aandeel kunnen beïnvloeden, zoals de ruimtelijke ontwikkeling, de prijsontwikkeling bij de concurrerende vervoermiddelen, de verzadiging van de infrastructuur. Daarbij moet in het bijzonder duidelijk tot uiting komen hoe de complementariteit tussen de spoorweg en de verschillende andere vervoermiddelen kan worden versterkt.

Il va de soi qu'il faut également examiner de quelle manière l'amélioration nécessaire de l'offre peut intervenir sans perdre la maîtrise des coûts.

Les éléments les plus importants du plan "Rail 21" sont :

pour le transport des voyageurs

* une étude de la contribution que les chemins de fer peuvent apporter pour faire face aux besoins de mobilité futurs et des conditions de qualité auxquelles les chemins de fer doivent satisfaire dans le transport interurbain, dans le transport suburbain vers les grandes agglomérations et dans le trafic international...;

* la manière dont le concept de la desserte ferroviaire internationale et intérieure doit être adapté à ces conditions et les investissements sont nécessaires à cet effet, éventuellement dans le cadre du futur réseau rapide;

* l'identification des marchés potentiels où les chemins de fer peuvent renforcer leurs positions, ainsi que les possibilités d'influencer l'ampleur de ces marchés potentiels;

* un examen des possibilités de simplification et de modernisation de la desserte de lignes secondaires;

* l'extension des possibilités de correspondances et l'amélioration de la coordination avec les autres moyens de transport, sous forme de possibilités de parking aux gares pour les voitures et les vélos et la multiplication des points de coordination avec les transports urbains et régionaux et ce en vue d'améliorer l'attractivité des chemins de fer et leur complémentarité. Il faut insister aussi sur l'importance de la correspondance avec le trafic aérien.

pour le transport des marchandises

* l'examen de la place que peut occuper le transport par rail et de son aptitude à satisfaire les besoins changeants de l'industrie et ce à la lumière de l'évolution générale de la circulation;

* l'amélioration du concept et la modernisation du transport des marchandises, la rationalisation de la production, du réseau, et des installations;

* la promotion des transports combinés entre les chemins de fer et les autres moyens de transports y compris la construction et l'équipement de terminaux de transbordements, et le renforcement du rôle des chemins de fer auprès des transports maritimes.

en général

* la valorisation des services connexes, la modernisation et la rationalisation de l'infrastructure ainsi que les conditions de qualité pour le nouveau matériel

Het spreekt vanzelf dat eveneens moet worden onderzocht op welke wijze de vereiste kwaliteitsverbetering van het aanbod kan worden gekoppeld aan een sterke kostenbeheersing.

De belangrijkste bestanddelen van het plan "Spoor 21" zijn, in het licht van het vooropgestelde mobiliteitsbeleid, de volgende :

voor het reizigersvervoer

* een onderzoek naar de bijdrage die de spoorweg kan leveren voor het opvangen van de mobiliteitsbehoeften in de toekomst, en naar de kwaliteitsvereisten waaraan de spoorweg daarbij moet voldoen voor het interstedelijk verkeer, het voorstadsverkeer naar de grote agglomeraties en het internationaal verkeer...;

* de wijze waarop het concept van internationale en binnenlandse treinbediening aan deze vereisten moet worden aangepast en de investeringen die daartoe, eventueel in samenhang met het toekomstig snel-spoornet, vereist zijn;

* de aanduiding van de potentiële markten waar de spoorweg zijn positie kan versterken en ook de mogelijkheden om de omvang van deze potentiële markten te beïnvloeden;

* een onderzoek naar de mogelijkheden tot vereenvoudiging en modernisering van de bediening van secundaire lijnen;

* de uitbreiding van de overstapmogelijkheden en de verbetering van de coördinatie met de andere vervoermiddelen onder vorm van parkeermogelijkheden aan de stations voor auto's, fietsen, en van coördinatiepunten met het stads- en streekvervoer en dit met het oog op het verruimen van de aantrekkelijkheid van de spoorweg en het verbeteren van zijn complementariteit ; ook het belang van de aansluiting met het luchtverkeer moet hierbij worden benadrukt.

voor het goederenvervoer

* het onderzoek naar de plaats en de potentiële mogelijkheden van de spoorweg om te voldoen aan de zich wijzigende behoeften van de industrie, mede in het licht van de evolutie van de algemene verkeerssituatie;

* de conceptverbetering en modernisering van het goederenvervoer, de rationalisatie van de produktie, het net en de installaties;

* de bevordering van het gecombineerd vervoer tussen de spoorweg en de andere vervoermiddelen, met inbegrip van de aanleg en uitrusting van overslagterminals en de versterking van de rol van de spoorwegen bij het maritiem vervoer.

in het algemeen

* de valorisering van de aan de spoorweg aanverwante diensten, de modernisering en rationalisering van de infrastructuur, alsmede de kwaliteitsvereis-

roulant et la politique qui en résulte en ce qui concerne son achat et sa mise en service.

La projection quinquennale 1989-1993 qui est à présent disponible, pourrait être utilisée comme point de départ de ce plan à long terme.

Le plan doit pouvoir donner lieu à un large débat social sur le rôle et les possibilités d'avenir des chemins de fer, et devra s'intégrer dans le Plan général des Transports.

A cet effet, le plan sera communiqué au Ministre des Communications qui le présentera au Gouvernement et au Parlement et qui organisera ce débat.

La mise au point d'une politique à long terme est une tâche considérable. Plusieurs réseaux comparables à la S.N.C.B. sont cependant parvenus tout récemment à un tel plan.

Le conseil d'administration de la S.N.C.B. a été chargé d'élaborer et d'introduire avant la fin de janvier 1989 une proposition quant au calendrier et aux modalités de réalisation de ce plan.

2.4.2. *Une circulation accélérée des transports en commun*

Une politique crédible de promotion des transports en commun exige qu'un effort particulier soit consenti pour améliorer la circulation des trams et des autobus dans le trafic général. Cette question se pose avec d'autant plus d'acuité que croissent les problèmes de la circulation.

Pour les transports en commun, l'amélioration des conditions de circulation est capitale pour deux raisons :

- une circulation plus rapide des trams et des autobus donne lieu à une amélioration de la qualité, à une position concurrentielle plus avantageuse vis-à-vis des voitures, et augmente donc le nombre de voyageurs (aussi des voyageurs qui auparavant prenaient la voiture);

- elle permet d'intensifier l'utilisation des véhicules, de parcourir plus de kilomètres et, par conséquent, de transporter plus de voyageurs sans coût supplémentaire.

Les moyens d'amélioration sont simples, avantageux et rapidement réalisables. Ils sont déjà présents dans des villes étrangères mais aussi chez nous, bien qu'en nombre insuffisant. Dans l'élaboration des plans de circulation urbaine, on veillera à les intégrer adéquatement. Cette méthode demande une action combinée de tous les gestionnaires du domaine public et l'abandon de solutions pour chacun des secteurs des transports séparément — ce qui ne ferait qu'augmenter les difficultés — au profit d'une solution globale.

ten inzake nieuw rollend materieel en het daaruit voortvloeiend beleid met betrekking tot de aankoop en inzet ervan.

De vijfjarenprojectie 1989-1993, welke thans voorhanden is, zou als vertrekbasis voor dit lange termijnplan kunnen worden gebruikt.

Het plan moet kunnen leiden tot een brede maatschappelijke discussie over de rol en de toekomstmogelijkheden van de spoorweg, en zal moeten ingepast worden in het Algemeen Verkeersplan.

Hiertoe zal het plan aan de Minister van Verkeerswezen worden medegedeeld die het aan de Regering en het Parlement zal voorleggen en dit maatschappelijk debat zal organiseren.

Het opstellen van een lange termijnvisie is een zeer omvangrijke opgave. Meerdere met de N.M.B.S. vergelijkbare netten zijn echter recent tot een dergelijk plan gekomen.

De Raad van Bestuur van de N.M.B.S.-Maatschappij kreeg daarom de opdracht om tegen eind januari 1989 een voorstel van kalender en van modaliteiten voor de verwezenlijking van dit plan in te dienen.

2.4.2. *Betere doorstroming van het openbaar vervoer op de weg*

Elk beleid tot bevordering van het openbaar vervoer komt ongeloofwaardig over indien geen bijzondere inspanning gebeurt om de doorstroming van trams en bussen in het algemeen verkeer te verbeteren. Naarmate de steden grotere verkeersproblemen kennen, wordt deze problematiek des te omvangrijker.

Het verbeteren van de doorstroming is voor het openbaar vervoer van kapitaal belang om twee redenen :

- een vlotter verkeer van trams en bussen leidt tot een kwaliteitsverhoging, tot een verbeterde mededingingspositie t.o.v. het autoverkeer en dus tot meer reizigers (ook reizigers die vroeger de auto namen);

- door de betere doorstroming kunnen de voertuigen meer intensief worden ingezet, meer kilometers afleggen en ontstaat aldus de mogelijkheid om meer reizigers te vervoeren zonder dat zulks meer zou kosten.

De middelen om deze doorstroming te verbeteren zijn eenvoudig, vrij goedkoop en snel uitvoerbaar. Ze komen reeds veelvuldig voor in buitenlandse steden maar ook bij ons, zij het in nog onvoldoende mate. Naar aanleiding van het uitwerken van verkeerscirculatieplannen voor de steden dient ernaar gestreefd deze systemen op aangepaste wijze in te bouwen. Deze werkwijze vergt een gecoördineerde actie van alle beheerders van het openbaar domein, waarbij niet langer oplossingen worden gezocht binnen elke vervoerssector afzonderlijk — wat de moeilijkheden alleen maar zal doen toenemen — maar gestreefd wordt naar een zo efficiënt mogelijke globale oplossing.

L'accroissement de la mobilité exigera, dès lors, des mesures rigoureuses renforçant le rôle des transports en commun dans les centres des villes et diminuant celui du transport privé.

3. LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX

On a déjà insisté sur la nécessité de mener une politique rationnelle de la mobilité au niveau européen. Ces dernières années, la politique européenne de transport a surtout été axée sur la libéralisation et l'harmonisation du marché des transports. Après la libéralisation du trafic aérien, une décision claire a été prise pour supprimer tout contingentement du transport routier à partir du 1er janvier 1993. Cette politique doit, avec une harmonisation plus poussée de l'accès à la profession et des prescriptions techniques, ouvrir la voie à la liberté totale des prestations de services, à savoir le cabotage qui permet à un transporteur d'effectuer le transport à l'intérieur de n'importe quel pays.

Il est clair que la poursuite de cette politique conduira à une croissance considérable de la productivité dans le secteur des transports routiers, lorsque l'on songe qu'à cause des obstructions existantes, un camion sur trois se déplace actuellement à vide à l'intérieur de la Communauté européenne. Faute de mesures d'accompagnement, cette hausse de production aboutira inévitablement à une plus grande attraction des transports routiers et donc à de nouveaux problèmes d'embouteillages.

Une politique strictement nationale ne peut servir de réplique à un tel défi : il faut une véritable politique européenne de la circulation, politique qui définit la tâche spécifique de chacun des moyens de transport, pour toute la Communauté.

Un premier pas dans cette direction a été fait par l'approche commune du projet du T.G.V. La décision des Ministres européens de l'aviation au sujet de l'intégration du contrôle aérien a également été bien accueillie.

A l'avenir il faudra s'efforcer d'élargir cette politique européenne des transports, afin de pouvoir s'attaquer de façon coordonnée aux problèmes de saturation des routes, et plus spécifiquement à celui des files sur les routes de vacances, avec la dégradation de l'environnement qui en résulte. A ce sujet on peut songer à des initiatives qui favorisent le transport combiné et cela tant pour le transport de marchandises que pour celui des personnes.

De toename van de mobiliteit zal hoe dan ook drastische ingrepen noodzakelijk maken waarbij de rol van het openbaar vervoer in de stadscentra wordt verstrekt en deze van het privévervoer teruggedrongen.

3. HET INTERNATIONAAL VERVOER

Er werd reeds gewezen op de noodzaak van een stroomlijning van het mobiliteitsbeleid naar het Europees niveau toe te verzekeren. Het Europees transportbeleid is in de voorbije jaren vooral gericht geweest op de liberalisatie en de harmonisatie van de vervoermarkt. Na de liberalisatie van het luchtverkeer werd nu ook een duidelijke beslissing genomen om vanaf 1 januari 1993 iedere contingentering van het wegvervoer af te schaffen. Samen met de verdere harmonisering op het vlak van toegang tot het beroep en van de technische voorschriften moet dit beleid de weg openen voor de volledige vrijheid van dienstverlening, de zogenaamde cabotage, waarbij een vervoerder in de mogelijkheid wordt gesteld binnenlands vervoer te verrichten in gelijk welk land.

Het is duidelijk dat een verdere doorbraak op dit domein zal leiden tot een belangrijke stijging van de productiviteit in de sector van het wegvervoer, wanneer men bedenkt dat thans — omwille van de bestaande belemmeringen — in de Europese Gemeenschap nog één vrachtwagen op drie leeg rondrijdt. Deze produktiviteitsstijging zal, zonder begeleidende maatregelen, onvermijdelijk leiden tot een nog grotere aantrekkingskracht van het vervoer over de weg en dus tot bijkomende problemen van filevorming.

Een dergelijke uitdaging kan niet beantwoord worden door een louter nationale politiek : hier bestaat de behoefte aan een echte verkeerspolitiek op Europees niveau waarbij, voor het geheel van de Gemeenschap, de specifieke taak van ieder der transportmodi bepaald wordt.

Een eerste stap in de richting van een dergelijk beleid werd gezet door de gezamenlijke aanpak van het S.S.T-project. Verheugend is ook de beslissing der Europese luchtvaartministers in verband met de integratie van de luchtverkeerscontrole.

In de toekomst zal echter moeten worden gestreefd naar een verdere verruiming van deze Europese transportpolitiek, zodat ook de problemen van saturatie van de verkeerswegen en specifiek ook van de vakantiefiles — met inbegrip van de zware milieubelasting die hieruit resulteert — op een gecoördineerde wijze kunnen aangepakt worden. Hierbij kan gedacht worden aan Europese initiatieven ter bevordering van het gecombineerd vervoer en dit zowel voor goederen- als voor personenvervoer.

3.1. *LE T.G.V.*

L'augmentation attendue des déplacements intra-européen au cours des prochaines décennies, pose un défi aux responsables politiques, en ce sens que, sans une action concertée, les flux de transport se développeront de façon anarchique, avec les inconvénients que cela entraîne :

- engorgement des grands centres urbains;
- paralysie du réseau autoroutier;
- consommation excessive des ressources énergétiques;
- saturation de l'espace aérien;
- pollution atmosphérique due aux gaz d'échappement;
- etc.

Nous avons, en Europe, l'avantage de disposer de réseaux ferroviaires denses, qui pénètrent au cœur des grandes cités et possèdent de nombreuses ramifications dans l'ensemble du territoire.

L'utilisation plus massive de ce mode de transport, plus économe d'énergie et d'espace, plus sûr, moins polluant, devrait constituer la réponse de base aux besoins de déplacements à moyenne distance (de 200 à 600 km). Mais cette réponse ne sera efficace que si le chemin de fer améliore ses performances de vitesse.

L'expérience française en cette matière démontre que l'usager est prêt à délaissier sa voiture ou à abandonner l'avion s'il trouve, dans le train, un avantage de temps substantiel, calculé de "porte à porte". Le succès du TGV "Paris-Sud-Est" en est la preuve (doublement du trafic en moins de cinq ans).

Cela a conduit, dans la plupart des pays d'Europe, à l'étude de projets de TGV, de sorte qu'aujourd'hui se dessine progressivement un vaste réseau européen à grandes vitesses, dans lequel notre pays peut constituer un maillon important, en raison d'une part de sa situation géographique, et d'autre part, du rôle de Bruxelles, capitale de l'Europe.

Voilà pourquoi l'Accord de Gouvernement se prononce clairement pour la réalisation de la liaison rapide entre Paris, le Tunnel sous la Manche, Amsterdam et Cologne via Bruxelles, Anvers et Liège.

Toutefois, la réalisation de ce projet est liée à certaines conditions, également inscrites dans l'Accord de Gouvernement, de manière à tenir compte du contexte propre à notre pays.

Ces conditions sont les suivantes :

- l'unicité du projet doit être maintenue;
- préalablement, des études d'impact sur l'environnement doivent être menées;
- le T.G.V. doit être conçu en intégration avec la desserte intérieure;
- le projet doit être rentable, sans intervention financière de l'Etat;

3.1. *DE S.S.T.*

De verwachte stijging van de intra-Europese verplaatsingen tijdens de komende decennia houdt een uitdaging in voor de verantwoordelijke politici aangezien de vervoersstromen zich, bij gebrek aan een gezamenlijke actie, op anarchistische wijze zullen ontwikkelen, met alle nadelige gevolgen die daaruit voortvloeien :

- opstopping van de grote stedelijke centra;
- verlamming van het snelwegennet;
- overdreven energieverbruik;
- verzadiging van het luchtruim;
- luchtverontreiniging ten gevolge van de uitlaatgassen;
- enz.

Europa heeft het voordeel te beschikken over dichte spoorwegnetten die tot in het hartje van de grootsteden doordringen en over talrijke vertakkingen beschikken over het hele gebied.

Een massaler gebruik van dit energie- en ruimtebesparend, veiliger en minder vervuילend vervoermiddel, zou het antwoord bij uitstek moeten vormen op de noden voor verplaatsingen over middellange afstand (van 200 tot 600 km). Dit kan echter enkel efficiënt zijn wanneer de spoorweg zijn snelheidsprestaties opvoert.

De ervaring in Frankrijk toont aan dat de gebruiker bereid is zijn wagen te laten staan of het vliegtuig op te geven, op voorwaarde dat de trein een aanzienlijke tijdswinst kan bieden, berekend van "deur tot deur". Het succes van de S.S.T. "Parijs-Sud-Est" is daar een duidelijk bewijs van (verdubbeling van het verkeer in minder dan vijf jaar).

In de meeste Europese landen heeft dit geleid tot een studie van S.S.T.-projecten, zodat er zich vandaag geleidelijk een uitgestrekt Europees net aan hoge snelheid aftekent, waarin ons land een belangrijke schakel kan vormen zowel omwille van zijn geografische ligging als omwille van de rol van Brussel als hoofdstad van Europa.

Het Regeerakkoord spreekt zich dan ook duidelijk uit voor de verwezenlijking van een snelle verbinding tussen Parijs, de tunnel onder het Kanaal, Amsterdam en Keulen, via Brussel, Antwerpen en Luik.

De verwezenlijking van dit project is echter gebonden aan bepaalde voorwaarden, ook ingeschreven in het Regeerakkoord, waarbij rekening wordt gehouden met de eigenheid van ons land.

Deze voorwaarden luiden als volgt :

- de eenheid van het project moet worden behouden;
- vooraf moeten milieustudies worden uitgevoerd;
- het snelspoorproject moet geïntegreerd worden met de binnenlandse treindienst;
- het project moet rendabel zijn, zonder financiële tussenkomst van de Staat;

— les Régions doivent être associées à la conception et à la réalisation du projet;

— le T.G.V. utilisera en partie un site propre et en partie le site existant, étant entendu que les dépenses d'aménagement de ce dernier seront réparties entre le projet lui-même et la partie du budget de l'Etat qui est consacrée au réseau ferroviaire;

— la SNCB restera partie prenante de ce projet;

— les entreprises belges participeront à la réalisation du projet.

En vue d'assurer les conditions dans lesquelles le Gouvernement, en accord avec les Régions, pourra s'engager définitivement dans ce projet, un certain nombre d'actions ont été entreprises et doivent se poursuivre au cours des prochains mois :

— les études d'impact sont en cours;

— le dialogue s'est établi avec les représentants des Exécutifs régionaux;

— le projet a été adapté en vue de réunir les conditions nécessaires d'intégration au réseau et de rentabilité, notamment en limitant l'ampleur des investissements sur les tronçons à trafic moins élevé, tout en sauvegardant l'unicité du réseau de liaisons rapides et en améliorant les relations intérieures;

— des contacts ont eu lieu avec les autorités françaises, néerlandaises et allemandes, pour préparer les bases d'un accord sur le plan international;

— les entreprises de construction de matériel sont tenues au courant de l'avancement du projet, et l'on veille à sauvegarder leurs intérêts dans les accords en préparation.

En octobre 88, les ministres des pays concernés se sont réunis à Francfort. Le principe d'une plus grande solidarité financière entre réseaux y a été explicitement admis, et certaines pistes y ont été tracées dans la recherche d'un partage plus équilibré des coûts et des recettes.

Une hausse du taux de rentabilité pour la S.N.C.B. devrait en résulter, et faciliter ainsi notre adhésion au projet.

Une nouvelle réunion est prévue avant le printemps prochain, qui devrait arrêter les modalités d'un accord sur ce sujet.

3.2. LE TRANSPORT INTERMODAL

Jusqu'à une époque récente, les différents modes de transport se présentaient sur le marché comme des concurrents, cherchant à s'exclure les uns les autres : les voies d'eau intérieures contre le chemin de fer, l'avion contre le bateau, la route contre le rail, etc.

Progressivement toutefois, dans chacun de ces secteurs, que ce soit dans le transport de marchandises ou dans celui de personnes, une prise de conscience de la complémentarité des modes est appa-

— de Gewesten moeten betrokken worden bij de conceptie en de verwezenlijking van het project;

— de S.S.T. zal deels gebruik maken van een eigen bedding, deels van de reeds bestaande bedding, met dien verstande dat de kosten voor de aanpassing van de bestaande lijnen worden verdeeld over het project zelf en over het gedeelte van de staatsbegroting dat voor de spoorwegen bestemd is;

— de N.M.B.S. blijft betrokken partij;

— de Belgische ondernemingen zullen bij de verwezenlijking van het project worden betrokken.

Een aantal acties werden ondernomen en zullen tijdens de komende maanden worden verdergezet om de nodige voorwaarden te scheppen waaronder de Regering, in akkoord met de Gewesten, definitief met dit project zal kunnen beginnen :

— de milieueffectrapporteringen worden thans uitgevoerd;

— het overleg met de vertegenwoordigers van de Gewestexecutieven is aan de gang;

— het project werd aangepast om te voldoen aan de rendabiliteitsvoorwaarden en aan de voorwaarden die nodig zijn voor de integratie in het bestaande net, namelijk door de omvang van de investeringen op de minder druk bereden baanvakken te beperken, met behoud evenwel van de eenvormigheid van het net van snelle verbindingen en met verbetering van de binnenlandse verbindingen;

— er werd contact opgenomen met de Franse, Nederlandse en Duitse overheid om de basis te leggen voor een akkoord op internationaal vlak;

— de constructeurs van materieel worden op de hoogte gehouden van de vooruitgang van het project en er wordt gezorgd voor het veilig stellen van hun belangen in de akkoorden die worden voorbereid.

In oktober 1988 zijn de ministers van de betrokken landen bijeengekomen in Frankfurt. Het principe van een grotere financiële solidariteit tussen de netten werd hierbij expliciet aanvaard en er werden bepaalde denkschema's aangegeven voor een meer evenwichtige verdeling van de kosten en inkomsten.

Voor de N.M.B.S. zou dit een verhoging van de rendabiliteit moeten opleveren wat onze bereidheid tegenover het project zal ten goede komen.

In de lente van 1989 wordt een nieuwe vergadering voorzien om de modaliteiten van een akkoord over dit punt vast te leggen.

3.2. INTERMODAAL VERVOER

Tot voor kort boden de verschillende transportmodi zich op de markt aan als concurrenten, met de bedoeling mekaar uit de markt te drummen : de binnenscheepvaart tegen de spoorwegen, het vliegtuig tegen de schepen, de weg tegen het spoor, enz.

Geleidelijk echter is in ieder van die sectoren en zowel wat betreft het goederenvervoer als het personenvervoer, het bewustzijn gegroeid dat de transportmodi complementair kunnen gebruikt worden :

rue : tout d'abord, dans les trafics où l'utilisation de plusieurs modes est quasi physiquement obligatoire (Transport maritime - transport terrestre) ; ensuite dans les relations où une amélioration de temps et/ou du coût pourrait naître d'une coopération entre deux modes, en profitant des avantages propres à chacun.

Le soutien au transport intermodal constitue un point important d'une politique de mobilité visant à améliorer l'efficacité et la fluidité du trafic. En effet, l'utilisation plus rationnelle de chaque mode de transport doit permettre d'obtenir le meilleur rendement des moyens de transport et des infrastructures utilisées pour chacun d'eux.

D'une manière générale, le développement du transport intermodal est le résultat de la coopération menée par les acteurs du transport : améliorations techniques, conception de moyens de transport, gestion des centres d'échange, organisation du trafic, etc.

Les pouvoirs publics doivent toutefois veiller à en promouvoir le développement d'une part en assurant l'adaptation des infrastructures portuaires, routières, ferroviaires et aéroportuaires, et d'autre part en fournissant les moyens nécessaires à la mise en place de centres de transbordement adaptés.

Dans le domaine du transport de marchandises, le transport combiné rail/route demande à cet égard une certaine attention. Il constitue en effet un marché important qui est en progression constante mais qui ne dispose pas encore des infrastructures terminales adéquates.

Il représente une chance que le chemin de fer ne peut laisser passer, pour retrouver dans le transport de marchandises une activité que sa rigidité, peu compatible avec le transport, lui avait fait perdre.

Le transport combiné, particulièrement dans les échanges internationaux où les conditions de rapidité et de coût sont essentielles permettra de limiter les inconvénients liés au trafic lourd sur les réseaux routiers :

- nuisances à l'environnement;
- dégradation de l'infrastructure;
- sécurité routière;
- conditions de travail.

Dès lors, il conviendra de mettre l'accent, dans les programmes d'investissement des prochaines années du secteur ferroviaire, sur les projets liés au développement du transport combiné.

D'une part, il s'agit d'accélérer la réalisation des centres terminaux rail-route, manière à rapprocher autant que possible les transbordements des points de destination.

D'autre part, il conviendra d'inscrire par priorité les travaux d'adaptation de l'infrastructure au gabarit nécessaire. Les retards en ce domaine ont en effet

eerst en vooral voor die trafieken waar het gebruik van meerdere transportmodi haast fysisch onvermijdelijk is (zeevervoer - vervoer te land) ; vervolgens ook in de verbindingen waar een verbetering van de duur en/of de kostprijs van de verplaatsing zou kunnen ontstaan door de samenwerking tussen twee transportmodi, door gebruik te maken van de eigen specifieke voordelen van ieder van hen.

Het ondersteunen van het intermodaal transport is een belangrijk onderdeel van een mobiliteitsbeleid dat gericht is op efficiënt en vlot verkeer. Inderdaad, een meer rationeel gebruik van ieder der transportmodi moet het mogelijk maken het beste rendement te verkrijgen van de transportmiddelen en de infrastructures die ervoor gebruikt worden.

In het algemeen kan men stellen dat de ontwikkeling van het intermodaal transport het resultaat is van de samenwerking van de verschillende elementen die van belang zijn voor het transport : technische verbeteringen, aanpassing van transportmiddelen, beheer van overslagcentra, organisatie van het verkeer, ...

De overheid moet echter zorgen voor de ontwikkeling van het intermodaal vervoer door enerzijds in te staan voor de aanpassingen van de haven-, wegen-, spoor- en luchthaveninfrastructuur en door anderzijds de middelen ter beschikking te stellen die nodig zijn om aangepaste overslagcentra uit te bouwen.

Met betrekking tot het goederenvervoer is een bijzondere aandacht noodzakelijk voor het gecombineerd spoor/wegvervoer. Dit is inderdaad een belangrijke markt die voortdurend groeit maar die nog niet beschikt over een aangepaste terminale infrastructuur.

Het gecombineerd spoor/wegvervoer biedt de spoorwegen enorme kansen om in het goederenvervoer de plaats terug te vinden die zij verloren waren omwille van de starheid van het systeem, die niet verenigbaar is met het vervoer van deur tot deur.

Het gecombineerd vervoer zal voornamelijk in het internationale vervoer, waar snelheid en kostprijs belangrijk zijn, de nadelen op het vlak van het zwaar vervoer op het wegennet kunnen helpen beperken :

- milieuhinder;
- degradatie van de infrastructuur;
- verkeersveiligheid;
- arbeidsomstandigheden.

In de investeringsprogramma's voor de spoorweggector in de komende jaren, zal dan ook het accent dienen gelegd op de projecten die verbonden zijn met de ontwikkeling van het gecombineerd vervoer.

Enerzijds wordt hiermee wordt een snellere verwezenlijking van de terminals spoorweg beoogd, om de overslag zo dicht mogelijk bij de bestemming te brengen.

Anderzijds moet ook prioriteit worden verleend aan de aanpassing van de infrastructuur aan het vereiste gabriet. Vertragingen op dit vlak hebben

entraîné des conséquences défavorables sur le développement du trafic vers l'Allemagne.

Il faudra par ailleurs insister auprès des instances européennes pour qu'une action coordonnée soit menée à ce niveau en vue d'éviter que par des réflexes nationalistes, chaque pays ne soit tenté de mener une politique orientée vers ses propres intérêts, soit par des politiques tarifaires partisans, ou soit par l'établissement systématique de stations de transbordement aux frontières.

3.3. LE TRAFIC AERIEN

Plus que toute autre forme de transport, le trafic aérien est le moyen de transport par excellence, qui nécessite une coordination poussée et qui doit se construire au niveau international.

Ceci a été clairement mis en évidence, ces derniers temps, par des plaintes concernant des retards plus fréquents et plus importants au départ et à l'arrivée des avions.

Cette tendance négative est une conséquence directe de l'expansion énorme du trafic aérien des dernières années, à la suite de laquelle se sont produits des phénomènes de saturation tant aux aéroports que dans l'espace aérien. Pour y faire face des mesures appropriées sont indispensables aussi bien au niveau international qu'au niveau national.

3.3.1. Mesures au niveau international

La saturation de l'espace aérien européen, qui compromet la sécurité de la navigation aérienne, est sans aucun doute un problème international, qui doit trouver une solution au niveau européen.

A cet effet, les Ministres des Transports des Etats membres de la Commission Européenne de l'Aviation civile ont, lors de la réunion de Francfort du 20 octobre 1988, décidé de créer, dans le cadre d'Eurocontrol, un organisme central de gestion des courants de trafic aérien, qui assurera une meilleure maîtrise et une organisation optimale de l'espace européen. Plus concrètement, la Commission Permanente d'Eurocontrol a été invitée à définir pour l'été 1989 les mesures, les budgets et les calendriers de mise en oeuvre de cette décision.

La Belgique a formulé des propositions concrètes pour héberger ce nouvel organisme A.T.F.M. (Air Traffic Flow Management) sur son territoire.

Lors de cette réunion l'on a décidé, en plus d'un nombre de mesures pratiques comme l'ouverture de nouvelles liaisons de communications entre les centres de contrôle du trafic aérien existants, de collaborer plus étroitement entre les autorités civiles

immers nadelige gevolgen op de ontwikkeling van het verkeer naar Duitsland.

Er zal trouwens bij de Europese instanties worden aangedrongen om op hun niveau een gecoördineerde actie te ondernemen en te voorkomen dat elk land, uit nationalistische overwegingen, een beleid zou voeren dat gericht is op het eigenbelang, onder de vorm van een partijdig tariefbeleid of door de systematische invoering van overslagstations aan de grenzen.

3.3. HET LUCHTVERKEER

Meer dan elke andere vorm van vervoer is het luchtverkeer de vervoerstak bij uitstek die nood heeft aan verregaande coördinatie en die op internationaal vlak moet uitgebouwd worden.

Dit wordt de laatste tijd duidelijk aangetoond door de toename van het aantal klachten over steeds meer en grotere vertragingen bij het vertrek of aankomst van de vliegtuigen.

Deze negatieve trend is een rechtstreeks gevolg van de aanzienlijke expansie van het luchtverkeer gedurende de laatste jaren, waardoor zich saturatieverschijnselen hebben voorgedaan zowel op de luchthavens zelf als in het luchtruim. Om hieraan het hoofd te bieden zijn aangepaste maatregelen onontbeerlijk, zowel op internationaal als op nationaal vlak.

3.3.1. Maatregelen op internationaal vlak

De saturatie in het Europees luchtruim, die trouwens ook de veiligheid van het luchtverkeer in het gedrang kan brengen, is uiteraard een internationaal probleem en dient meer bepaald op Europees vlak opgelost te worden.

Met het oog op deze doelstelling hebben de Ministers van Verkeer van de lidstaten van Europese Commissie van de Burgerluchtvaart, op hun vergadering van 20 oktober 1988 te Frankfurt besloten over te gaan tot de oprichting, in het kader van Eurocontrol, van een centraal gemeenschappelijk organisme voor het beheer van de verkeersstromen, wat een betere beheersing en een optimale organisatie van het Europees luchtruim mogelijk zal maken. Meer concreet werd de permanente commissie van Eurocontrol verzocht tegen de zomer van 1989 de maatregelen, budgetten en tijdsschema's vast te leggen die nodig zijn voor de uitvoering van deze beslissing.

België heeft concrete voorstellen geformuleerd om het daartoe op te richten nieuwe organisme "Air Traffic Flow Management" op zijn grondgebied te huisvesten.

Verder werd op de vermelde vergadering, naast een aantal praktische afspraken zoals bijvoorbeeld het openstellen van nieuwe communicatielijnen tussen de bestaande luchtverkeersleidingscentra, ook besloten tot een grotere samenwerking tussen de bur-

et militaires afin que les avions civils puissent utiliser plus largement l'espace aérien militaire.

En ce qui concerne la problématique de la saturation, on peut se demander si en plus des mesures institutionnelles précitées, il n'y a pas lieu de prendre des mesures de gestion au niveau des compagnies aériennes. Pourquoi ne pourrait-on pas, pour diminuer le nombre de vols, utiliser des avions d'une capacité supérieure pour certaines destinations populaires à présent desservies par de nombreux petits avions.

3.3.2. *Mesures au niveau national*

En vue de résoudre des problèmes de capacité de son espace aérien et de ses aéroports nationaux, la Belgique a déjà fait des efforts considérables en entamant la réalisation d'un nouveau centre national de contrôle du trafic aérien (CANAC) ainsi que l'extension et la modernisation de l'infrastructure aéroportuaire de l'aéroport de Bruxelles-National.

3.3.2.1. *CANAC*

Le projet Canac "Computer Assisted National Air Traffic Control Center" a pour objet la réalisation d'un centre national de contrôle du trafic aérien qui intégrera la gestion du trafic en route et du trafic terminal.

Le projet consiste essentiellement en un programme de remplacement et de modernisation du système de traitement et d'affichage de plans de vol et d'informations radar (système dit d'automatisation) et d'un système très fiable de communications vocales sol/sol et sol/air.

Par un traitement automatique intensif de diverses fonctions de gestion du trafic, Canac sera à même de répondre aux exigences grandissantes de la sécurité de notre espace aérien.

L'investissement total du projet Canac, y compris les projets de support (câbles, enregistreurs, TV en circuit fermé, émetteurs/récepteurs etc.) est évalué à 2.830 millions de francs belges.

Cet investissement est entièrement préfinancé et par la suite récupéré (intérêts compris) par le système des redevances de route. Ce système consiste à prélever une redevance d'utilisation des services et installations mis à la disposition des compagnies aériennes.

3.3.2.2. *Création de B.A.T.C.*

L'augmentation du trafic aérien rendra nécessaire d'importants investissements afin d'adapter l'infrastructure aéroportuaire pour offrir, au niveau de l'or-

gerlijke en de militaire overheden zodat burgervliegtuigen meer gebruik kunnen maken van het militair luchtruim.

In verband met deze saturatieproblematiek kan ook de vraag worden gesteld of, naast de vermelde institutionele maatregelen, ook op het vlak van de luchtvaartmaatschappijen zelf geen beleidsmaatregelen moeten uitgewerkt worden. Waarom zouden op bepaalde populaire bestemmingen, die momenteel worden aangevlogen door vele kleine vliegtuigen, geen vliegtuigen met grotere capaciteit kunnen worden ingelegd om zodoende het aantal vluchten gevoelig te kunnen verminderen?

3.3.2. *Maatregelen op nationaal vlak*

Met het oog op het oplossen van de problemen inzake de capaciteit van het luchtruim en van de luchthaven heeft België reeds ernstige inspanningen geleverd door de realisatie aan te vatten van een nieuw nationaal luchtverkeersleidingscentrum (CANAC) alsook van de uitbreiding en de modernisatie van de luchthaveninfrastructuur van de luchthaven Brussel-Nationaal.

3.3.2.1. *CANAC*

Het CANAC-project "Computer Assisted National Air Traffic Control Center" beoogt de realisatie van een nationaal verkeersleidingscentrum dat de beveiliging van het "en-route"- en terminaal luchtverkeer zal integreren.

Het project is in hoofdzaak een consolidatie- en moderniseringsprogramma voor het verwerken en voorstellen van radar- en vluchtplangegevens (het zgn. Automatisatie Systeem) en voor een hoog betrouwbaar grond/grond en grond/lucht communicatiesysteem.

CANAC zal uitmonden in een ver doorgedreven informatisering van diverse verkeersleidingsfuncties om het hoofd te kunnen bieden aan de steeds hogere eisen die worden gesteld aan de beveiliging van ons luchtruim.

De totale investering van het CANAC-project, met inbegrip van de nevenprojecten (kabels, opname- en weergaveapparatuur, TV in gesloten kring, zenders/ontvangers enz.) wordt op 2.830 miljoen B.F. geraamd.

Deze investering wordt volledig geprefinancierd en vervolgens gerecupereerd (intresten inbegrepen) via het systeem van en-route heffingen. Dit systeem bestaat in het heffen van een gebruiksvergoeding voor de diensten en installaties die ter beschikking gesteld worden van de luchtvaartmaatschappijen.

3.3.2.2. *Oprichting B.A.T.C.*

De toename van het luchtverkeer zal, wat de capaciteit van de luchthavens betreft, ook aanzienlijke investeringen noodzakelijk maken om de luchthaven-

ganisation des aéroports mêmes, le service élevé exigé.

Dans ce contexte, des programmes d'investissement importants sont envisagés sur des aéroports internationaux voisins comme à Francfort et à Paris, ou des travaux d'extension ont été achevés récemment comme à Londres-Heathrow et à Schiphol.

Pour l'aéroport de Bruxelles-National aussi, des décisions définitives ont été prises récemment en vue de l'exécution des travaux d'extension et de modernisation.

La partie la plus importante de ces investissements sera financée par des capitaux privés. A cette fin, une société spécifique a été créée, la B.A.T.C. (Brussels Airport Terminal Compagny S.A.). Cette société a un double objectif :

a) la gestion et l'exploitation de l'aérogare existante ainsi que du bâtiment de parking et des voies d'accès;

b) la réalisation et le financement des différentes phases des travaux d'extension de l'aérogare et sa gestion.

Au sujet de ce financement privé, il y a lieu, pour être complet, de faire remarquer que l'unification du marché européen aura une importante influence négative sur la situation financière des aéroports.

En effet, d'une part cette unification imposera d'importants investissements complémentaires pour adapter l'infrastructure dans les aéroports pour l'accueil des "domestic passengers", d'autre part la suppression de la vente des produits hors taxe pour les passagers de la C.E.E., signifiera la perte d'une importante source de revenus pour les autorités aéroportuaires. Pour l'aéroport de Bruxelles-National, cette perte peut être estimée, compte tenu du fait que 60 à 65 % du volume d'affaires proviennent de la vente à cette catégorie de passagers, à plus de 350 millions de francs belges par an.

Il faudra par conséquent, chercher des revenus de remplacement. Le danger n'est pas irréal de voir chercher des solutions faciles sous forme d'une augmentation des redevances aéroportuaires. Comme ces redevances sont comprises dans le prix du billet d'avion, cette mesure influencera à son tour la position concurrentielle de l'aéroport.

3.3.2.3. L'aéroport de Bruxelles-National

Comme on l'a déjà signalé, l'exigence du maintien des services ne peut être rencontrée que par l'adaptation de la capacité de l'aéroport.

C'est là une composante essentielle du développement des trois fonctions de l'aéroport : les passagers, le fret aérien et la poste express.

infrastructure aan te passen om steeds de vereiste hoogstaande service te kunnen verlenen.

In dit perspectief staan op de omliggende internationale luchthavens belangrijke investeringsprogramma's op stapel, bv. te Frankfurt en Parijs, of werden recent uitbreidingswerken beëindigd, bv. op Londen-Heathrow en op Schiphol.

Ook voor de luchthaven Brussel-Nationaal werd recent de definitieve beslissing genomen belangrijke uitbreidings- en moderniseringswerken uit te voeren.

Het overgrote gedeelte van deze investeringen zal met private kapitalen gefinancierd worden. Daartoe werd een specifieke maatschappij opgericht, BATC (Brussels Airport Terminal Company N.V.). Deze maatschappij heeft een dubbele opdracht :

a) het beheer en de uitbating van het passagiersgebouw, het parkeergebouw en de toegangswegen;

b) de uitvoering en de financiering van de verschillende fasen der uitbreidingswerken van het passagiersgebouw en het beheer ervan.

Met betrekking tot deze private financiering dient hierbij volledigheidshalve toch gewezen te worden op een belangrijke, eerder negatieve invloed die de éénmaking van de Europese markt op de financiële situatie van de luchthavens zal uitoefenen.

Inderdaad, waar langs de ene kant deze eenmaking belangrijke bijkomende investeringen zal opleggen om een aangepaste infrastructuur uit te werken in de passagiersgebouwen, voor de opvang van de "domestic passengers", zal anderzijds, door de afschaffing van de taksvrije verkoop van goederen voor EG-passagiers een niet-onaanzienlijke bron aan inkomsten voor de luchthavenautoriteiten verloren gaan. Voor de luchthaven Brussel-Nationaal is dit verlies, rekening houdend met het feit dat 60% à 65% van de omzet gerealiseerd wordt uit de verkoop aan deze categorie van passagiers, op meer dan 350 miljoen F per jaar te schatten.

Vervangende inkomens dienen bijgevolg gezocht te worden. Daarbij is het gevaar niet irreëel dat naar gemakkelijksoplossingen zal worden gezocht, bij wijze van een verhoging van de luchthavenvergoedingen. Deze worden evenwel door de luchtvaartmaatschappijen doorgerecalculeerd in de prijs van het vliegtuigticket, wat op zijn beurt een invloed kan uitoefenen op de concurrentiële positie van de luchthaven.

3.3.2.3. Luchthaven Brussel-Nationaal

Zoals reeds aangestipt kan de vereiste serviceverlening slechts verzekerd worden door de aanpassing van de capaciteit op de luchthaven.

De instandhouding van deze serviceverlening is een essentieel bestanddeel in de ontwikkeling van de drie functies van een luchthaven : de passagiers, de luchtvracht en de express- en snelpostactiviteiten.

1) *Fonction Passagers*

Il est clair qu'une attention particulière doit être accordée, en premier lieu, à la fonction la plus importante de l'aéroport : l'extension des facilités pour passagers. La mobilité des personnes a pris des proportions insoupçonnées au cours des dix dernières années. Toutes les prévisions à ce sujet ont été largement dépassées de sorte que presque tous les grands aéroports ne peuvent plus accueillir les passagers sans consentir des investissements considérables. Ceci est vrai également pour notre aéroport national. Dans les cinq prochaines années plus de 15 milliards seront investis dans notre aéroport afin de doubler sa capacité actuelle et de pouvoir accueillir d'une manière irréprochable douze millions de passagers par an.

Les investissements à charge de B.A.T.C. comprennent, dans une première phase, l'agrandissement de l'aérogare, la construction d'une nouvelle jetée en forme d'Y où un grand nombre de passerelles fixes sont prévues pour l'accostage des avions, le renouvellement des voies d'accès, l'extension de la capacité du parking pour voitures.

Pour sa part, la Régie des Voies aériennes prendra en charge la réalisation des aires de stationnement et l'aménagement d'une nouvelle voie de circulation pour les avions ainsi que l'exécution de tous les travaux d'infrastructure de l'aéroport proprement dit.

Selon le planning actuel, tous ces projets devraient être achevés pour le début de 1993.

On peut se demander en passant, dans la perspective de l'accroissement attendu du nombre de passagers, s'il n'est pas nécessaire d'améliorer l'infrastructure des transports en commun et plus particulièrement des chemins de fer vers l'aéroport.

2) *Fonction Fret aérien*

Le fret aérien représente la seconde fonction importante de l'aéroport. Au cours des cinq dernières années, le tonnage du fret aérien total de Brucargo a augmenté de 75 %, passant de 130.121 tonnes en 1983 à 227.728 tonnes en 1987. La situation idéale sur le plan géographique et l'accès aisé aux réseaux européens routiers sont certainement des atouts importants pour l'expansion ultérieure du fret à l'aéroport.

L'infrastructure moderne et une politique tarifaire attrayantes tant au niveau des redevances d'atterrissage qu'en ce qui concerne les dépenses pour l'assistance aéroportuaire, ont fait de Brucargo un outil unique. En outre, il est hors de doute que Brucargo est aussi le moteur du développement économique régional, surtout au niveau du secteur des services. En

1) *Passagiersfunctie*

Het ligt voor de hand dat op de eerste plaats de vereiste aandacht besteed wordt aan de belangrijkste functie van de luchthaven : de ontwikkeling van de faciliteiten voor passagiers. De mobiliteit van personen heeft het laatste decennium onvermoede proporties aangenomen. Alle voorspellingen terzake werden ten goede voorbijgestreefd zodat zowat alle grote luchthavens deze passagiersstroom niet meer kunnen verwerken, zonder aanzienlijke investeringen. Dit geldt ook voor onze nationale luchthaven. Binnen de periode van de eerstvolgende vijf jaar zal op de luchthaven voor niet minder dan 15 miljard frank geïnvesteerd worden met de bedoeling de huidige capaciteit te verdubbelen, zodat jaarlijks 12 miljoen passagiers op onberispelijke wijze zullen kunnen behandeld worden.

De investeringen ten laste van BATC behelzen, in de eerste fase, de vergroting van het luchthavenstationsgebouw, de bouw van een nieuwe pier met Y-vorm, waaraan een groot aantal vaste bruggen voorzien worden voor de aanleg van vliegtuigen, heraanleg van de toegangswegen, uitbreiding van de parkeercapaciteit voor auto's.

De Regie der Luchtwegen van haar kant zal instaan voor de realisatie van de nodige stationeeroppervlakten en de aanleg van een nieuwe taxiweg voor vliegtuigen, alsook voor de uitvoering van de bijkomende werken aan de infrastructuur van de eigenlijke luchthaven.

Volgens de huidige planning wordt de voltooiing van deze ontwikkelingsfase voorzien tegen begin 1993.

Terloops kan hierbij, in het perspectief van de te verwachten aangroei van het aantal passagiers, de vraag worden gesteld of de verbetering van de infrastructuur van het openbaar vervoer en meer specifiek van de spoorwegen van en naar de luchthaven niet noodzakelijk is.

2) *Luchtvrachtfunctie*

De tweede belangrijke functie voor de luchthaven vertegenwoordigt de luchtvracht. De laatste vijf jaar is het totaal aantal verhandelde ton luchtvracht te Brucargo met 75 % toegenomen, van 130.121 ton in 1983 tot 227.728 ton in 1987. De ideale geografische ligging van de luchthaven in het hart van West-Europa, en de gemakkelijke toegang tot het Europees autowegennet zijn zeer belangrijke troeven in de verdere expansie van de luchthaven op het gebied van luchtvracht.

De modern uitgeruste infrastructuur, samen met een aantrekkelijke prijzenpolitiek, zowel qua landingsvergoedingen als wat de afhandelingskosten betreft, maken van Brucargo een uniek werkinstrument. Bovendien is Brucargo ongetwijfeld ook de motor van de economische ontwikkeling, vooral in de sector van de dienstverlening, van de gehele regio.

effet, il suffit de se référer aux nombreux hôtels, entreprises de sous-traitance et compagnies de transport qui s'y sont établis. Cette fonction de moteur économique se traduit aussi au niveau de la demande croissante des terrains industriels aux alentours directs de l'aéroport.

La très forte concurrence des aéroports étrangers suscite donc plus que jamais la question de savoir s'il n'y a pas lieu de mener une politique plus libérale au sujet des droits d'atterrissage pour les compagnies aériennes tout cargo, d'autant plus que notre société aérienne nationale ne fait pas de telles opérations et que l'aéroport de Bruxelles-National est bien situé pour l'implantation d'un centre de distribution. Au niveau mondial, on constate en effet une tendance toujours croissante à l'utilisation des avions tout cargo. Si, dans la perspective de 1992, la Belgique ne veut pas perdre sa position concurrentielle, il faut, dès à présent, créer les conditions pour répondre à cette tendance.

3) *Fonction Courrier et Poste express*

Enfin, d'importants investissements sont encore nécessaires pour maintenir la fonction centrale de distribution de l'aéroport national dans le domaine des activités du courrier express. Dans les prochains jours ces sociétés de courrier recevront une zone propre où elles pourront développer leurs activités spécifiques dans des conditions appropriées.

Le plan de développement prévoit, en premier lieu un investissement important de la part de la Régie des Voies aériennes pour l'aménagement d'une aire de stationnement pour les avions courrier et pour l'infrastructure routière. Dans une première phase, ces investissements peuvent être estimés à 300 millions de francs belges. Les espaces nécessaires au tri, au stockage et aux bureaux seront réalisés par financement privé.

Il faut enfin ajouter que, à l'exemple de Brucargo, des compagnies de courrier privées auront la possibilité d'y construire leurs propres installations.

3.3.2.4. *Les aéroports régionaux*

Les aéroports régionaux pourront peut-être jouer un rôle dans cette expansion du trafic aérien. Si au cours des prochaines décennies, ce trafic atteint la saturation dans les grands aéroports, on pourrait envisager de détourner un certain trafic (p.ex. Aviation générale) vers ces aéroports.

Dans un proche avenir, la libéralisation du trafic aérien pourrait conduire au niveau européen à une utilisation plus intense des aéroports régionaux en introduisant des lignes interrégionales et des commutateurs.

L'initiative d'infléchir, par l'introduction d'un projet de loi, le droit exclusif de la SABENA pour les vols

Het volstaat hiertoe te verwijzen naar de hotels, de toeleveringsbedrijven en vervoersondernemingen die zich hier zijn komen vestigen. Deze economische trekpaardfunctie vertaalt zich ook naar een steeds toeneemende vraag naar industrieterreinen in de directe omgeving van de luchthaven.

De zeer harde concurrentie van buitenlandse luchthavens maakt dan ook, meer dan ooit, de vraag actueel of er geen aanleiding zou toe bestaan een meer liberale politiek te gaan voeren op het vlak van de verkeersrechten voor full-cargo vliegtuigmaatschappijen, temeer daar onze nationale luchtvaartmaatschappij dergelijke operaties niet uitvoert en de luchthaven Brussel-Nationaal geografisch ideaal gelegen is voor de inplanting van een "hub". Er wordt inderdaad op wereldvlak een steeds groeiende trend vastgesteld voor het gebruik van full-cargovliegtuigen. Wil België, in het vooruitzicht van 1992 haar concurrentiële positie niet verliezen, dan moeten nu reeds de voorwaarden gecreëerd worden om op deze trend in te spelen.

3) *Koerier- en Snelpostfunctie*

Tenslotte zijn ook belangrijke investeringen vereist om de centrale "hub- en distributiefunctie" van de luchthaven Brussel-Nationaal op het gebied van de express- en snelpostactiviteiten te bestendigen. Er zal eerstdaags een eigen zone worden ingericht waar de koerierbedrijven hun specifieke activiteiten in geschikte omstandigheden zullen kunnen ontwikkelen.

Dit ontwikkelingsplan behelst vooreerst een belangrijke investering vanwege de Regie der Luchtweegen voor de aanleg van een stationeervloer voor de koeriervliegtuigen en de wegeninfrastructuur. In een eerste fase kunnen deze investeringen op zowat 300 miljoen frank geraamd worden. De constructie van de noodzakelijke sorteer-, opslag- en bureauruimte zal door private financiering gerealiseerd worden.

Tenslotte kan hier nog worden aan toegevoegd dat, naar het voorbeeld van Brucargo, de mogelijkheid zal geboden worden aan private koerierbedrijven om hun eigen installaties op te richten.

3.3.2.4. *De regionale luchthavens*

In deze expansie van het luchtverkeer kunnen de regionale luchthavens wellicht ook een rol spelen. Indien het verkeer op de grote luchthavens in de komende decennia naar vezadiging gaat, kan er overwogen worden bepaald verkeer (bv. general aviation) naar deze luchthavens af te leiden.

Ook in de nabije toekomst kan de liberalisering van het luchtverkeer — op Europees niveau — leiden tot een intenser gebruik van de regionale luchthavens door het tot standkomen van interregionale lijnen en meer commutateurs.

In dit perspectief moet trouwens het wetsontwerp gesitueerd worden dat werd ingediend om het alleen-

réguliers dans le trafic interrégional, doit être vue dans cette perspective.

Conformément à la réglementation européenne, l'objectif est de suivre une politique plus libérale pour le trafic aérien régulier (pour le transport des personnes, des marchandises et des animaux) entre des centres régionaux et des aéroports de première catégorie et entre des centres régionaux mêmes. Le but est aussi de rendre ce marché accessible aux autres compagnies aériennes belges que la Sabena, ce qui était exclu jusqu'à présent.

3.4. LE TRANSPORT PAR EAU

Le transport par eau constitue essentiellement un chaînon national dans le transport international de marchandises.

Comme il s'agit principalement d'un transport de marchandises, il faut raisonner surtout sur base de critères économiques.

Notre pays dispose d'une infrastructure extrêmement développée, tant pour le transport par voies intérieures qu'en ce qui concerne l'accueil et le transbordement dans les ports. Du fait de sa fonction de chaînon, le transport par eau est particulièrement sensible à la concurrence internationale.

L'offre de services de transports à des prix très concurrentiels est une première condition pour se maintenir, à terme, sur le marché et donc pour aboutir à une utilisation optimale de l'infrastructure.

Par ailleurs, la politique non seulement en matière d'infrastructure portuaire, mais également en matière d'investissements ferroviaires et de possibilités d'accès au réseau routier, doit être orientée de manière à ce que les ports puissent pleinement jouer leur rôle de lieu de transbordement.

II. UNE CIRCULATION SURE

En organisant la mobilité, la société doit veiller à ce que le trafic se déroule convenablement et en toute sécurité.

Cette régulation du trafic s'inspire du souci de garantir la fluidité de la circulation et la sécurité des personnes et vaut pour tous les types de circulation : routière, ferroviaire, aérienne et maritime.

Afin de maximiser la sécurité dans chaque mode de transport, non seulement celle des conducteurs et des personnes transportées, mais aussi celle de ceux qui n'y participent pas directement tels les gens du voisinage ou la population en général, il est nécessaire de tenir compte des trois facteurs suivants : le conducteur (facteur humain), le moyen de locomotion et l'infrastructure.

La sécurité du transport par rail pourra être optimisée davantage en poursuivant l'exécution du programme de suppression et d'équipement des passages

recht van SABENA voor geregelde vluchten in het interregionaal verkeer om te buigen.

De bedoeling hiervan is - overeenkomstig de E.G.-reglementering — een meer liberaal gericht verkeersbeleid te voeren voor wat het geregeld luchtverkeer betreft (voor het vervoer van personen, goederen en dieren) tussen regionale centra en luchthavens van eerste categorie of tussen regionale centra onderling. Bovendien ligt het in de bedoeling de toegang tot deze markt mogelijk te maken voor andere Belgische luchtvaartmaatschappijen dan SABENA, wat totnogtoe uitgesloten was.

3.4. HET VERVOER TE WATER

Het vervoer te water dient bij uitstek benaderd als een nationale schakel in het internationaal vervoer van goederen.

Aangezien het hoofdzakelijk een goederenvervoer betreft dient vooral geredeneerd op basis van economische criteria.

Ons land heeft een sterk uitgebouwde infrastructuur, zowel wat betreft het vervoer over de binnenwateren als wat betreft de ontvangst en de overslag in de havens. Gelet op deze schakelfunctie is het vervoer te water bijzonder onderhevig aan de internationale concurrentie.

Vervoerdiensten aanbieden aan scherp concurrentiële prijzen is een eerste voorwaarde om op termijn in de markt te blijven en aldus de bestaande infrastructuur optimaal te benutten.

Daarnaast moet het beleid, niet alleen inzake haveninfrastructuur, doch eveneens inzake spoorweginvesteringen en aansluitingsmogelijkheden op het wegvervoer, zo gericht worden dat de havens hun rol als overslagplaats ten volle kunnen spelen.

II. VEILIG VERKEER

Bij de organisatie van de mobiliteit heeft de gemeenschap tot taak het verkeer ordentelijk en veilig te laten verlopen.

Deze verkeersregelende functie, die tegelijkertijd is ingegeven door de zorg om zowel de vlotheid als de veiligheid van personen te waarborgen, geldt voor alle vervoerswijzen : het wegverkeer, de spoorweg, de lucht- en scheepvaart.

Teneinde de veiligheid bij elke vervoersmodus te maximaliseren, niet alleen van de verkeersdeelnemers of vervoerde personen, maar ook van de niet-verkeersdeelnemers, zoals de omwonenden of de bevolking in 't algemeen, moet met de volgende drie factoren worden rekening gehouden : de bestuurder of verkeersdeelnemer (de menselijke factor), het vervoermiddel en het infrastructurele milieu.

De veiligheid van het spoorvervoer zal verder geoptimaliseerd worden door de verdere uitvoering van het programma betreffende de afschaffing en uit-

à niveau, et la généralisation de la liaison téléphonique avec les trains.

En matière de navigation aérienne, il faut poursuivre la formation des pilotes et des contrôleurs aériens; dans le secteur maritime il faut suivre pas à pas les progrès techniques en construction navale.

La circulation routière, statistiquement considérée comme le mode de transport le moins sûr, doit faire l'objet d'une attention particulière.

1. L'INSECURITE ROUTIERE EN CHIFFRES

Le nombre de victimes d'accidents de la circulation reste particulièrement élevé bien qu'un renversement de tendance soit observé depuis 1973 grâce à l'instauration de la limitation de la vitesse et d'autres mesures prises en faveur de la sécurité (dont le port obligatoire de la ceinture) et nonobstant la croissance spectaculaire du parc automobile. La crise économique du début des années 1980 et la forte hausse du prix des carburants y ont également contribué.

Par ailleurs, le nombre d'accidents de la circulation pourrait croître à nouveau dans les prochaines années si l'augmentation du volume de la circulation enregistré depuis 1986 se poursuit.

Pour le premier semestre de cette année, le nombre d'accidents donne certainement peu d'espoir :

accidents avec dommages corporels : + 6%

morts : + 11,5%

blessés graves : + 2,1%

De juin 1987 à juin 1988, l'augmentation du nombre des victimes sur les autoroutes est encore plus significative :

accidents avec dommages corporels : + 17,7%

morts : + 35,6%

blessés graves : + 14,9%

Quelques chiffres :

rusting van overwegen en de veralgemening van de telefonische grond-trein-verbinding.

Inzake de luchtvaart moet verder worden gestreefd naar de vervolmaking van de opleiding van luchtvaartpiloten en verkeersleiders. In de maritieme sector moet de technische vooruitgang inzake de constructie van de schepen op de voet worden gevolgd.

Bijzondere aandacht moet echter uitgaan naar de veiligheid van het wegverkeer, dat statistisch als de meest onveilige vervoerswijze wordt beschouwd.

1. VERKEERS(ON)VEILIGHEID IN CIJFERS

Hoewel, ondanks de spectaculaire aangroei van het voertuigenpark, een gunstige kentering in de ongevallencijfers kan worden vastgesteld sinds 1973, door de invoering van de snelheidsbeperkingen en andere verkeersveiligheidsmaatregelen (waaronder de draagplicht van de veiligheidsgordel) en, in het begin van de jaren '80, door de economische crisis en de forse stijging van de brandstofprijzen waardoor de verkeerstoeiname nagenoeg stagneerde, blijft het aantal verkeersslachtoffers bijzonder hoog.

Bovendien bestaat het gevaar dat in de komende jaren het aantal verkeersongevallen opnieuw gaat toenemen, indien de sinds 1986 stijgende trend in het verkeersvolume zich blijft doorzetten.

De ongevallencijfers voor het eerste semester van 1988 zijn alvast niet hoopgevend :

+ 6 % ongevallen met lichamelijk letsel

+ 11,5 % doden

+ 2,1 % zwaargewonden.

Nog meer betekenisvol is de toename van het aantal verkeersslachtoffers op autosnelwegen over de periode juni '87 - juni '88 :

+ 17,7 % ongevallen met lichamelijk letsel

+ 35,6 % doden

+ 14,9 % zwaar gewonden.

Année (x 1.000) 1 ^{er} août — Jaar (x 1.000) op 1 aug.	Accidents corporels — Letselongevallen		Voitures — Personenauto's	
1972	75.883		2.273	
1980/1972		- 19,9 %		+ 39,0 %
1980	60.758		3.159	
1981	59.024	- 2,9 %	3.206	+ 1,5 %
1982	57.407	- 2,7 %	3.231	+ 0,8 %
1983	58.778	+ 2,4 %	3.263	+ 1,0 %
1984	58.659	- 0,2 %	3.300	+ 1,2 %
1985	54.826	- 6,5 %	3.343	+ 1,3 %
1986	58.515	+ 6,7 %	3.409	+ 2,0 %
1987	59.669	+ 2,0 %	3.498	+ 2,6 %
1987/1980		- 1,8 %		+ 10,7 %

Données : chiffres définitifs INS

Gegevens : definitieve cijfers NIS

	1980	1984	1985	1986	1987
Décédés. — <i>Verkeersdoden</i>	2.396	1.893	1.801	1.951	1.922
Blessés graves. — <i>Zwaar gewonden</i>	19.929	18.019	16.732	17.239	17.361
Tués et blessés graves. — <i>Doden+zwaar gewonden</i>	22.325	19.912	18.533	19.190	19.283
Blessés légers. — <i>Licht gewonden</i>	62.375	61.659	57.782	62.622	64.573
Total des victimes. — <i>Totaal slachtoffers</i>	84.700	81.571	76.315	81.812	83.856
Accidents corporels. — <i>Letselongevallen</i>	60.758	58.659	54.826	58.515	59.669

2. LES CAUSES ACTUELLES DE L'INSECURITE ROUTIERE

2.1. VITESSE

2.1.1. Les spécialistes de la circulation attribuent cette augmentation des accidents sur les autoroutes à l'intensification de la circulation alliée à une vitesse exagérée ou inadéquate, de sorte que le moindre faux mouvement entraîne immédiatement des conséquences catastrophiques. La vitesse influe aussi sur la gravité des accidents : l'augmentation du nombre de décès le prouve.

2.1.2. En outre, nous devons demeurer attentifs à l'insécurité sur nos routes nationales, (70% des tués) et dans les agglomérations (65% des accidents avec dommages corporels).

2.1.3. Notre pays compte encore plus de 600 points noirs où ont lieu, chaque année, au moins trois accidents avec dommages corporels. Des contrôles de vitesse ont en outre fait apparaître que la limitation de la vitesse à 60 km à l'heure est enfreinte par 55% des conducteurs. Et c'est précisément dans les agglomérations que les situations conflictuelles avec des piétons et des cyclistes sont les plus nombreuses.

2.2. ACCIDENTS LE WEEK-END

Près de la moitié des accidents avec blessures corporelles se produisent au cours du week-end. C'est aussi au cours du week-end que surviennent la moitié des accidents causant la mort ou blessant gravement des conducteurs et des passagers. C'est ici que se situe le problème des jeunes conducteurs.

Durant les nuits de fin de semaine, 42% de toutes les victimes d'accidents graves de la circulation sont des jeunes conducteurs de 18 à 24 ans et 51% sont des jeunes passagers. En chiffres absolus cela signifie donc que des 3130 jeunes conducteurs et passagers morts et blessés graves, âgés de 18 à 24 ans, 1409 le sont lors d'accidents survenus au cours des fins de semaine.

Sur deux jeunes de 18 à 24 ans qui meurent, un est la victime mortelle d'un accident de la circulation. Les jeunes ne représentent que 11% de notre population, mais 30% des conducteurs et passagers morts et blessés graves. Sur trois conducteurs et passagers morts ou blessés graves, un est donc âgé de 18 à 24 ans.

Il faut donc absolument s'intéresser à cette catégorie.

2. ACTUELE OORZAKEN VAN DE VERKEERSONVEILIGHEID

2.1. SNELHEID

2.1.1. Verkeersspecialisten verklaren de toename van de ongevallen *op de autosnelwegen* door de toename van de verkeersintensiteit, gekoppeld aan overdreven of onaangepaste snelheid, zodat een kleine misstap meteen catastrofale gevolgen heeft. Daarbij is de snelheid van invloed op de ernst van de ongevallen : de toename van het aantal doden bewijst dit.

2.1.2. Afgezien daarvan moet onze blijvende aandacht uitgaan naar de verkeersonveiligheid *op de rijkswegen* (70 % van de verkeersdoden) en in de bebouwde kommen (65 % van de letselongevallen).

2.1.3. Ons land telt nog altijd meer dan 600 *zwarte punten*, waar minstens 3 letselongevallen per jaar gebeuren. Bovendien blijkt uit de snelheidstellingen dat de snelheidsbeperking van 60 km/u. door 55 % van de bestuurders wordt overtreden. En het is precies in de bebouwde kommen dat de conflictsituaties met voetgangers en fietsers het grootst zijn.

2.2. WEEKENDONGEVALLLEN

Zowat de helft van het aantal ongevallen met lichamelijke verwondingen doen zich voor tijdens het weekend. Eveneens de helft van het aantal dode en zwaargewonde bestuurders en passagiers van personenwagens vallen tijdens het weekend. Hier situeert zich het probleem van de jonge bestuurders.

Tijdens de weekendnachten zijn 42 % van alle doden en zwaargewonden jonge bestuurders tussen 18 en 24 jaar ; bij de jonge passagiers is dat 51 %. In absolute cijfers betekent dat zo'n 1.409 op een totaal van 3.130 dode en zwaargewonde jonge bestuurders en passagiers van personenwagens tussen 18 en 24 jaar.

Eén op twee jongeren die overlijden tussen 18 en 24 jaar is een dodelijk slachtoffer in het verkeer. Jongeren vertegenwoordigen slechts 11 % van de nationale bevolking, maar 30 % van de dode en zwaargewonde bestuurders en passagiers zijn jongeren. D.w.z. dat één op drie dode of zwaargewonde bestuurders en passagiers tussen 18 en 24 jaar oud is.

Een bijzondere aanpak met betrekking tot deze doelgroep is dus noodzakelijk.

2.3. L'IVRESSE AU VOLANT

L'alcool au volant demeure l'une des principales causes d'accidents. Une enquête à l'étranger révèle que dans 30 à 40 % des accidents mortels, l'alcool est le grand responsable. Nous n'avons, hélas, aucune raison d'espérer qu'il en va autrement dans notre pays. Cela signifie qu'annuellement plus de 600 morts et 5000 blessés graves sont les victimes de l'alcool au volant. Bien qu'il existe un consensus social sur la nécessité d'une conduite sans boisson, il s'avère trop souvent que l'on conduise quand même après avoir bu.

2.4. NON-RESPECT DES REGLES DE CIRCULATION

De divers côtés on fait remarquer que l'automobiliste moyen ne se tient pas très scrupuleusement aux prescriptions du règlement de la circulation : les limitations de vitesse ne sont plus suffisamment respectées, des manoeuvres comme virer à gauche sont exécutées sans précautions, la priorité est de moins en moins cédée, par mauvais temps la distance n'est pas suffisamment maintenue ou la vitesse n'est pas diminuée, on brûle de plus en plus les feux rouges, etc.

Le respect des règles de la circulation est cependant la condition élémentaire d'une circulation ordonnée et sans risques.

Tout automobiliste doit être fondamentalement conscient des risques que la conduite d'un véhicule entraîne et doit s'imposer une conduite défensive et anticipative, inspirée par une attitude positive, particulièrement à l'égard des cyclistes et des piétons.

2.5. COMPORTEMENT ET ENVIRONNEMENT

2.5.1. Les accidents sont le résultat d'un nombre de facteurs où *le comportement inadéquat* de l'homme, combiné à un nombre de *facteurs de situation* — l'environnement, les circonstances atmosphériques, la densité de la circulation etc. — joue un rôle prépondérant.

2.5.2. L'on découvre de mieux en mieux la corrélation entre le comportement dans la conduite et *l'environnement* dans lequel elle a lieu (la route); l'on a pris ainsi conscience que les accidents peuvent être prévenus en agissant non seulement sur le comportement de l'homme, mais aussi sur l'environnement même. C'est ainsi que l'aspect de la route, sa construction et son environnement influencent le comportement dans la conduite et la vitesse des conducteurs. Il est même possible d'imposer un certain comportement dans la conduite par un aménagement spécifique de la

2.3. RIJDEN ONDER INVLOED

Dronkenschap aan het stuur blijft één van de belangrijkste ongevalsoorzaken. Buitenlands onderzoek wijst uit dat in 30 tot 40 % van de dodelijke ongevallen alcohol een belangrijke rol speelt. Wij hebben helaas geen reden om aan te nemen dat het in ons land anders zou zijn. Dat betekent dat jaarlijks ruim 600 doden en 5.000 zwaargewonden slachtoffer zijn van alcohol in het verkeer. Hoewel er een maatschappelijke consensus bestaat over het nuchter rijden blijkt maar al te dikwijls dat men toch gaat rijden als men gedronken heeft.

2.4. NIET-NALEVING VAN DE VERKEERSREGELS

In 't algemeen wordt er langs verscheidene zijden op gewezen dat de gemiddelde automobilist het niet zo nauw meer neemt met de voorschriften van het verkeersreglement : de snelheidsbeperkingen worden niet voldoende meer nageleefd, manoeuvres zoals links afslaan worden onzorgvuldig uitgevoerd, voorrang wordt minder verleend, bij slecht weer wordt er geen voldoende afstand gehouden of geen snelheid vermindert, er wordt meer door het rood licht gereden, enzovoort.

Nochtans is de naleving van de verkeersregels een basisvereiste voor een ordentelijk en veilig verkeersverloop.

Fundamenteel moet elke automobilist zich bewust zijn van de risico's die het autorijden met zich meebrengt en zich een defensief en anticiperend rijgedrag opleggen dat geïnspireerd wordt door een positief ingestelde verkeersmentaliteit, inzonderheid met betrekking tot fietsers en voetgangers.

2.5. VERKEERSGEDRAG EN VERKEERSMILIEU

2.5.1. Ongevallen zijn het resultaat van een aantal factoren, waarbij *het onaangepast verkeersgedrag* van de mens in combinatie met een aantal *situatiefactoren* — het verkeersmilieu, de weersomstandigheden, de verkeersdrukte, enz... — een doorslaggevende rol speelt.

2.5.2. De correlatie tussen een bepaald verkeersgedrag en het voorhanden zijnde *verkeersmilieu* (de weg) wordt meer en meer onderkend en het besef is gegroeid dat ongevallen kunnen voorkomen worden door in te werken niet alleen op het verkeersgedrag van de mens, maar ook op het verkeersmilieu zelf. Zo beïnvloeden het uitzicht, de aanleg en de omgeving van de weg het verkeersgedrag en de rijnsnelheid van de bestuurders en kan een bepaald rijgedrag zelfs worden afgedwongen door de specifieke inrichting van de openbare weg : overzichtelijke kruispunten,

voie publique : des carrefours bien dégagés, une signalisation routière adéquate, des aménagements limitant la vitesse.

Tout comme dans la prévention des accidents de travail, qui vise à la protection des lieux de travail contre les fautes humaines éventuelles, l'on peut appliquer à la prévention des accidents de la circulation la même approche ergonomique, c'est-à-dire l'adaptation de l'environnement au comportement humain et surtout aux limites humaines dans le domaine physiologique et socio-psychologique (acuité et réaction visuelle, engagement, expérience du risque, affirmation de soi,...).

Il appartient cependant en premier lieu aux gestionnaires des routes (l'Etat - bientôt les régions, les provinces et les communes) de concevoir une infrastructure routière sûre, tout en tenant compte de la présence et du comportement de tous les usagers (conducteurs motorisés, piétons, cyclistes, mais aussi enfants, personnes âgées et handicapés).

3. MESURES DE SECURITE

Ces mesures sont axées sur la prévention des accidents en agissant sur les trois composantes de la circulation : l'homme - le véhicule - la route.

3.1. MESURES CONCERNANT L'HOMME

3.1.1. L'apprentissage

3.1.1.1. Le permis de conduire européen

— Le permis de conduire européen entrera en vigueur le 1er janvier 1989.

Il engendrera de profonds changements pour les candidats conducteurs d'un cyclomoteur ou d'une moto.

Pour les cyclomoteurs (d'une cylindrée de 50 cc et qui ne peuvent dépasser les 40 km/h.), un permis de conduire A3 est instauré. Pour l'obtenir, il faudra non seulement se soumettre à un examen théorique, comme à présent, mais aussi à un examen pratique sur terrain isolé, et donc pas sur la voie publique.

Pour les jeunes, de 18 ans au moins, qui souhaitent conduire une moto l'on instaurera un permis de conduire A2 pour les motos de 400 cc de cylindrée au plus et un permis A1 pour les motos d'une cylindrée supérieure à 400 cc.

L'obtention d'un tel permis de conduire sera subordonnée à un examen théorique et — ce qui est nouveau — à un apprentissage pratique obligatoire de 5 heures dans une école de conduite agréée. Le permis de conduire délivré à l'issue de cette instruction sera valable

aangepaste wegmarkering, snelheidsremmende in-richtingen.

Net zoals in de arbeidsongevallenpreventie, die streeft naar de beveiliging van de arbeidsplaats tegen mogelijke menselijke fouten, kan in de verkeersongevallenpreventie dezelfde ergonomische benadering worden toegepast, nl. de aanpassing van het verkeersmilieu aan het menselijk gedrag en vooral de menselijke beperktheden op het fysiologische en sociaal-psychologische vlak (gezichts- en reactievermogen, betrokkenheid, risico-beleving, zelfbevestiging,...).

Het komt echter in de eerste plaats toe aan de wegbeheerders (de Staat - binnenkort de gewesten -, de provincies en de gemeenten) om de wegeninfrastructuur veilig te ontwerpen *rekening houdend met de aanwezigheid en het verkeersgedrag van alle weggebruikers* (gemotoriseerde bestuurders, fietsers, voetgangers, maar ook kinderen, bejaarden en gehandicapten).

3. VERKEERSVEILIGHEIDSMATREGELEN

Deze maatregelen zijn gericht op het voorkomen van ongevallen door in te werken op de drie componenten die in het wegverkeer betrokken zijn : mens-voertuig-weg.

3.1. MAATREGELEN MET BETREKKING TOT DE MENS

3.1.1. De rij-opleiding

3.1.1.1. Het Europees rijbewijs

— Het Europees rijbewijs treedt in voege op 1 januari 1989.

Voor de kandidaat-bestuurders die een bromfiets of een motorfiets willen besturen zal het Europees rijbewijs ingrijpende veranderingen teweegbrengen.

Voor de bromfietsen (met een cilinderinhoud van 50 cc en die niet sneller kunnen rijden dan 40 km/uur) wordt een rijbewijs A3 ingevoerd. Om dat rijbewijs te bekomen zal niet alleen een theoretisch examen moeten worden afgelegd, zoals nu al het geval is, maar ook een praktisch examen op een terrein, dus niet op de openbare weg.

Voor de jongeren die 18 zijn en die een motor willen besturen, komt er een rijbewijs A2 voor motors tot 400 cc en een rijbewijs A1 voor motors boven de 400 cc.

Om dergelijk rijbewijs te bekomen is een theoretisch examen verplicht en — wat nieuw is — een verplichte praktische opleiding van 5 uren in een erkende rijsschool met daarna een voorlopig rijbewijs dat geldig is gedurende 10 maanden. Een praktisch examen is

10 mois. Un examen pratique sera naturellement obligatoire, éventuellement après un écolage de 8 heures au minimum.

Le candidat-conducteur qui a un permis de conduire B, ne pourra cependant pas conduire une moto mais bien un cyclomoteur. Le détenteur d'un tel permis qui souhaite conduire une moto devra obtenir le permis spécifique pour la conduite d'une moto.

La raison en est claire : conduire une moto de forte cylindrée est tout autre chose que conduire une voiture et exige une instruction pratique spéciale sur la conduite et sur le comportement dans le trafic.

C'est précisément l'instauration d'un permis pour la conduite d'une moto qui améliorera fortement la conduite des motocyclistes, de sorte qu'ils seront, en définitive, moins impliqués dans des accidents.

Il y aura de plus un examen pratique distinct pour la conduite des remorques lourdes et un examen médical deviendra obligatoire pour obtenir les permis de conduire C et D.

— Au niveau européen, il faut poursuivre l'harmonisation des réglementations nationales sur le permis de conduire, de sorte que chaque habitant de la C.E.E. ait le même permis de conduire européen, qu'il conservera, quel que soit l'Etat membre où il s'établit. C'est pourquoi il faut adopter au plus tôt le projet de directive sur l'harmonisation des programmes d'examens pour les permis de conduire. Ces critères doivent porter sur l'aptitude à conduire, le comportement dans la circulation, l'aptitude psychomotrice et médicale du candidat. Dans ce contexte, il faut sérieusement envisager l'instauration d'un examen médical des conducteurs âgés de plus de 75 ans.

— Il faudra en même temps examiner aussi dans quelle mesure l'apprentissage en général peut être amélioré, l'actuel étant trop axé sur les examens uniquement. L'on insiste trop peu sur l'apprentissage d'une conduite anticipative et défensive dans des situations potentiellement dangereuses et on inculque trop peu une mentalité positive à l'égard des autres usagers et plus particulièrement à l'égard des piétons et des cyclistes.

3.1.1.2. Les jeunes conducteurs

A l'exemple de l'étranger, il faut instaurer en Belgique un permis de conduire provisoire pour jeunes conducteurs, et par extension, pour nouveaux conducteurs. La caractéristique du permis de conduire provisoire réside moins dans l'écolage proprement dit ou dans les examens, que dans la période d'essai consécutive à la délivrance du permis de conduire.

Pendant cette période d'essai il faut offrir au jeune conducteur la possibilité d'acquérir l'expérience nécessaire et cela dans des circonstances peu périlleuses. On peut songer à ce sujet à l'accompagnement par un conducteur expérimenté pendant une période limitée, à une limitation de vitesse et à l'interdiction

naturellement, éventuellement na een rijsschoolopleiding van minimum 8 uur.

Een kandidaat-bestuurder die een rijbewijs B behaalt, zal niet automatisch meer met een motor mogen rijden, wel met een bromfiets. Indien iemand die een rijbewijs B heeft met een motor wil rijden, dan zal hij eerst een specifiek motorrijbewijs moeten behalen.

De reden daarvoor is duidelijk : met een zware motor rijden is heel wat anders dan met een auto rijden en vereist een speciale praktische opleiding inzake rijvaardigheid en gedrag in het verkeer.

Precies door de invoering van dit motorrijbewijs zal de rijvaardigheid van de motorrijders sterk verbeterd worden, zodat zij uiteindelijk minder bij ongevallen zullen betrokken zijn.

Verder komt er een afzonderlijk praktisch examen voor zware aanhangwagens en wordt een medisch onderzoek verplicht om het rijbewijs C en D te bekomen.

— Op Europees vlak moet een verdere harmonisering van de nationale rijbewijsreglementeringen worden nagestreefd, zodat elke ingezetene van een E.G.-lidstaat over hetzelfde Europees rijbewijs beschikt dat hij ook mag behouden, in welke lidstaat hij zich ook vestigt. Daarom moet de ontwerp-richtlijn met betrekking tot de harmonisatie van de rij-examenprogramma's zo snel mogelijk worden goedgekeurd. Deze criteria moeten betrekking hebben zowel op de rijkennis, de rijvaardigheid en het rijgedrag in 't algemeen, als op de psycho-motorische en medische geschiktheid van de bestuurders. De invoering van een medisch onderzoek voor bestuurders van meer dan 75 jaar moet in dat verband ernstig worden overwogen.

— Tevens zal moeten worden bestudeerd in hoeverre de rijopleiding in 't algemeen kan worden verbeterd. De huidige opleiding is al te eenzijdig op de examens gericht. Er wordt te weinig nadruk gelegd op het bijbrengen van een anticiperend en defensief rijgedrag met betrekking tot potentieel gevaarlijke situaties en op een positieve verkeersmentaliteit tegenover de andere weggebruikers, meer bepaald de voetgangers en de fietsers.

3.1.1.2. Jonge bestuurders

Naar buitenlands voorbeeld moet de invoering van een voorlopig rijbewijs voor jonge bestuurders, en bij uitbreiding voor alle nieuwe bestuurders, worden overwogen. Dit voorlopig rijbewijs kadert niet zozeer in de eigenlijke rijopleiding of de examens, maar wel in een proefperiode die volgt op de aflevering van het rijbewijs.

Tijdens deze proefperiode moet aan de jonge bestuurder de gelegenheid worden geboden om de nodige rijervaring op te doen en dat in weinig risicovolle omstandigheden. Hierbij kan gedacht worden aan de begeleiding door een ervaren bestuurder gedurende een beperkte periode, een snelheidsbe-

de conduire pendant les nuits des fins de semaine et sur les autoroutes. Au cours de cette période d'essai le jeune conducteur devra en outre veiller plus particulièrement à ne pas être impliqué dans des accidents de circulation ou à ne pas commettre des infractions à celle-ci.

Si le jeune conducteur ne satisfait pas à ces conditions, son permis de conduire peut lui être retiré temporairement, un nouvel écolage et un nouvel examen peuvent être imposés et le caractère provisoire de son permis peut être prolongé.

A cet effet, il est indispensable d'élaborer un système répertorié sous forme de points tous les accidents et infractions dans lesquels le jeune conducteur est impliqué, chaque infraction à la circulation ayant un coefficient de pondération déterminé.

Si un certain nombre de points est totalisé durant la période donnée, le permis de conduire sera automatiquement suspendu et les mesures prévues seront imposées.

3.1.1.3. *Permis de conduire avec points*

Les expériences positives en matière de permis de conduire avec points enregistrées à l'étranger, autorisent à penser qu'une réplique efficace ne peut être trouvée à la croissante insécurité routière dans notre pays qu'en prévenant les infractions qui peuvent menacer directement ou indirectement la sécurité et la vie en société, — il s'agit donc bien de prévention — par la possibilité du retrait automatique du permis de conduire pour tous les conducteurs lorsqu'un nombre d'infractions a été commis.

Ceci est sans doute une mesure draconienne, mais c'est précisément pour cela qu'elle sera efficace.

L'instauration de cette mesure fera par conséquent l'objet d'un projet de loi qui sera déposé au plus tôt au Parlement.

3.1.2. *Le comportement au volant*

Dans le cadre de la réglementation routière et du contrôle de son application visant essentiellement le comportement au volant des usagers, il faut prévenir les causes d'accidents déjà évoquées en augmentant les risques de se faire verbaliser et les sanctions qui en découlent.

Le comportement des conducteurs ne se modifiera que s'ils ont clairement conscience d'un contrôle accru.

Des campagnes comme celle actuellement menée pour le port de la ceinture, ou la campagne contre l'alcoolisme, qui sont appuyées par des contrôles renforcés, ou la surveillance sélective de la circulation sur des routes dangereuses, prouvent l'effet préventif d'actions et de mesures répressives.

perking en een rijverbod tijdens de weekendnachten en op de autosnelwegen. Tijdens deze proefperiode moet de jonge bestuurder bovendien een bijzondere voorzichtigheid aan de dag leggen, die meer bepaald betrekking heeft op het niet betrokken geraken bij verkeersongevallen of het niet begaan van verkeers-overtredingen.

Voldoet de jonge bestuurder niet aan die voorwaarden, dan kan zijn rijbewijs tijdelijk worden geschorst, een nieuwe opleiding en examens worden verplicht en het voorlopig karakter van zijn rijbewijs worden verlengd.

Daartoe is het noodzakelijk dat er een systeem wordt opgezet waarin alle overtredingen en ongevallen waarin de jonge bestuurder is betrokken, worden gerepertorieerd door middel van een puntensysteem, waarbij elke verkeersinbreuk een bepaalde wegings-coëfficiënt krijgt.

Wordt een bepaald aantal punten binnen de gegeven periode bereikt, dan zal automatisch het rijbewijs worden geschorst en de voorziene maatregelen worden opgelegd.

3.1.1.3. *Rijbewijs met punten*

De positieve ervaringen inzake het rijbewijs met punten in het buitenland versterken de overtuiging dat er alleen een afdoend antwoord op de toenemende verkeersonveiligheid in ons land kan worden gevonden, wanneer het overtreden van de verkeersregels, dat direct of indirect zowel de verkeersveiligheid als de verkeersleefbaarheid in het gedrang kan brengen, kan worden voorkomen — het gaat dus duidelijk om preventie — door de mogelijkheid te voorzien om, voor alle bestuurders, het rijbewijs automatisch in te trekken, wanneer men een aantal overtredingen heeft begaan.

Dit is een drastische maatregel, maar hij is precies daarom ook efficiënt.

De invoering ervan zal dan ook het voorwerp uitmaken van een wetsontwerp dat zo snel mogelijk bij het Parlement zal worden ingediend.

3.1.2. *Het rijgedrag*

In het kader van de normering van het verkeersgebeuren en de naleving ervan die vooral gericht is op het rijgedrag van de weggebruiker, is het de bedoeling om de bovengeschetste ongevalsoorzaken krachtadig aan te pakken, waarbij een beduidende verhoging van de pakkans en de daarbij aansluitende sanctiëring centraal staan.

Het verkeersgedrag kan immers slechts ernstig worden beïnvloed, wanneer de stok achter de deur duidelijk niet ontbreekt.

Campagnes zoals de huidige gordelcampagne of de anti-alcoholcampagne, die ondersteund worden door verstrengde controles of het gericht verkeerstoezicht op bepaalde verkeersonveilige wegen bewijzen het preventief effect van repressief gerichte acties en maatregelen.

Un certain nombre de contacts ont eu lieu avec les Ministres de la Justice et de l'Intérieur afin de mener une politique coordonnée de répression et de poursuite axée sur la probabilité accrue de se faire prendre, dans l'espoir que les mesures qui l'accompagnent ne devront peu ou pas être appliquées.

3.1.2.1. Répression de l'ivresse au volant

La procédure actuelle pour déterminer l'intoxication alcoolique est compliquée et désuète. Une répression efficace de l'ivresse au volant exige une adaptation des moyens permettant de constater l'intoxication ainsi que de la législation en la matière.

Les ballons et les prélèvements sanguins seront remplacés respectivement par un test et une analyse électronique respiratoire dont la fiabilité scientifique est prouvée.

Le test éthylique qui remplacera le ballon donne une première indication sur le nombre de milligrammes d'alcool dans l'air alvéolaire. L'éthylomètre qui remplacera le prélèvement sanguin confirme la première épreuve respiratoire. Cependant le prélèvement sanguin sera encore appliqué lorsqu'il est impossible de procéder à une épreuve respiratoire.

L'instauration de l'analyse électronique de la respiration devrait s'accompagner d'une diminution de la teneur maximale d'alcool de 0,8 à 0,5 pour mille conformément au projet de directive européenne à ce sujet.

3.1.2.2. Infractions graves

— *La répression d'infractions graves telles que les excès de vitesse et le non-respect des feux de signalisation.*

La loi exige toujours que les infractions à la circulation soient constatées par un agent qualifié. Dans la pratique la constatation d'un excès de vitesse se fait par radar, mais la présence d'un agent qualifié reste juridiquement requise, bien que cela ne soit pas nécessaire en pratique. Il faut donc qu'il soit légalement possible de constater à l'aide d'un appareillage électronique uniquement, une infraction particulièrement grave telle que l'excès de vitesse ou le non-respect d'un feu rouge.

Un travail inutile sera non seulement épargné aux services d'ordre, mais le risque de se faire prendre par la simple présence (inaperçue) d'un appareil, qui peut fonctionner n'importe où et n'importe quand, est considérablement augmenté.

— *Une poursuite rapide, efficace et transparente des infractions à la circulation*

Een aantal noodzakelijke contacten werden gelegd met de Ministers van Justitie en Binnenlandse Zaken teneinde een gecoördineerd beteugelings- en vervolgingsbeleid tot stand te brengen, waarin de verhoging van de pakkans voorop staat, met de hoop dat de daaraan gekoppelde maatregelen niet of zo weinig mogelijk moeten worden toegepast.

3.1.2.1. Beteugeling van het rijden onder invloed

De huidige procedure van vaststelling van de alcoholintoxicatie is omslachtig en verouderd. Teneinde de dronkenschap aan het stuur efficiënt te bestrijden moeten zowel de middelen waarmee de intoxicatie wordt vastgesteld als de wetgeving terzake worden aangepast.

Zowel het blaaspijpje als de bloedproef worden vervangen door respectievelijk elektronische ademtest en -analyse, waarvan de betrouwbaarheid wetenschappelijk is bewezen.

De ethylotest, die het "in het zakje blazen" vangt, geeft een eerste indicatie betreffende het aantal mg. alcohol in de alveolaire lucht. De ethylometer, die de bloedproef vervangt, bevestigt de eerste ademtest. De bloedproef blijft evenwel bestaan voor de gevallen dat er geen ademanalyse kan worden uitgevoerd.

Tegelijkertijd met de invoering van de elektronische ademanalyse verdient het aanbeveling om, in overeenstemming met de ontwerp-richtlijn van de E.G. terzake, het maximum alcoholgehalte van 0,8 pro mille te verlagen tot 0,5 pro mille.

3.1.2.2. Zware overtredingen

— *De naleving van bepaalde zware verkeersovertredingen zoals de snelheidsbeperkingen en de verkeerslichten.*

De wet vereist nog altijd dat verkeersovertredingen worden vastgesteld door een bevoegd persoon. In de praktijk gebeurt de vaststelling bij snelheids-overtredingen met behulp van een snelheidsradar, maar de aanwezigheid van een bevoegd persoon blijft juridisch vereist, hoewel dat in de praktijk niet noodzakelijk is. Daarom moet het wettelijk mogelijk worden gemaakt dat welbepaalde zware overtredingen kunnen worden vastgesteld door de inzet van elektronische apparatuur alleen, zoals de snelheids-overtredingen of door het rood licht rijden.

Daardoor wordt de ordediensten niet alleen nutteloos werk bespaard, maar zal de pakkans door de louter (verdoken) aanwezigheid van deze apparatuur, die om het even waar en wanneer kan in werking treden, aanzienlijk worden verhoogd.

— *Een snelle, efficiënte en doorzichtige beteugeling van de verkeersovertredingen.*

Le système actuel de perception immédiate des amendes au moyen de timbres fiscaux pour des infractions simples et d'argent liquide pour des infractions graves commises par des étrangers, est à revoir.

D'une part, le système doit être étendu aux infractions graves, et, d'autre part, il faut créer la possibilité d'appliquer la perception immédiate aux excès de vitesse. A ce sujet, il conviendrait d'établir une tarification progressive, proportionnelle au dépassement de la vitesse maximale.

— *La suppression de l'obligation pour la gendarmerie et la police de devoir constater des accidents ne comportant que des dommages matériels uniquement.*

L'objectif de la mesure, pour laquelle un accord avait déjà été obtenu au sein d'un groupe de travail spécialisé, est de consacrer le temps libéré au contrôle de la circulation et de multiplier ainsi les possibilités de répression.

3.2. MESURES CONCERNANT LE VEHICULE

3.2.1. Ceintures de sécurité pour les sièges arrières

Jusqu'à présent, le port de la ceinture de sécurité n'est pas encore obligatoire pour les passagers des sièges arrières. D'ailleurs ce ne sont que les véhicules neufs mis en circulation depuis le 1^{er} janvier 1987 qui en sont équipés.

C'est pourquoi il faut d'abord instaurer l'équipement obligatoire de la ceinture pour les véhicules mis en service avant cette date et qui sont pourvus de points d'ancrage.

Conformément aux directives européennes en la matière, l'obligation d'installer les ceintures pour ces voitures, sera progressivement introduite de façon à pouvoir rendre le port de la ceinture obligatoire lorsque la plupart des voitures seront équipées de ceintures à l'arrière.

Un groupe de travail réexaminera les conditions dans lesquelles une exemption fondée sur des raisons médicales peut être accordée.

3.2.2. Sièges pour enfants

Actuellement des sièges pour enfants non agréés sont toujours commercialisés. Le règlement CEE n° 44 sera appliqué au plus tôt en Belgique, de sorte que seuls des sièges agréés pourront encore être disponibles.

Het huidige systeem van de onmiddellijke inning van boetes door middel van fiskale zegels voor gewone overtredingen en door middel van geld voor de zware verkeersovertredingen begaan door buitenlanders, is aan herziening toe.

Enerzijds zal het systeem moeten worden uitgebreid tot de zware verkeersovertredingen en anderzijds moet de mogelijkheid worden geschapen dat de onmiddellijke inning ook van toepassing kan worden gemaakt voor snelheidsovertredingen. Een progressieve tarifiering, naarmate de maximum toegelaten snelheid wordt overschreden, lijkt daarbij aangewezen.

— *De opheffing van de verplichting voor rijkswacht en politie om ongevallen met enkel materiële schade vast te stellen.*

De bedoeling van deze maatregel, waarover trouwens reeds vroeger in een speciale werkgroep al een akkoord was bereikt, kadert vooral in de mogelijkheid om de vrijgekomen tijd te besteden aan een gericht verkeerstoezicht, zodat de pakkans kan worden verhoogd.

3.2. MAATREGELEN MET BETREKKING TOT HET VOERTUIG

3.2.1. Veiligheidsgordels achteraan

Op dit ogenblik zijn de passagiers achteraan nog niet verplicht om veiligheidsgordels te dragen. Trouwens, alleen de nieuwe wagens die vanaf 1 januari 1987 in het verkeer werden gebracht, zijn uitgerust met gordels achteraan.

Daarom moet eerst de installatieplicht worden ingevoerd voor wagens die in het verkeer werden gebracht vóór die datum en die voorzien zijn van verankeringspunten.

In overeenstemming met de Europese richtlijnen terzake zal dan ook worden overgegaan tot de geleidelijke invoering van de installatieplicht voor die wagens, zodat de gordeldraagplicht kan worden ingevoerd wanneer het merendeel van de wagens met gordels achteraan is uitgerust.

Tevens wordt er een werkgroep opgericht die de voorwaarden waarin er vrijstelling op medische gronden kan worden verleend, opnieuw zal bekijken.

3.2.2. Kinderzitjes

Op dit ogenblik worden er nog altijd niet-goedgekeurde kinderzitjes op de markt gebracht. Het is de bedoeling om zo snel mogelijk het ECE-reglement 44 in België in te voeren zodat alleen nog goedgekeurde zitjes verkrijgbaar zijn.

3.2.3. Autres mesures.

D'autres mesures comme des garde-boue et la protection latérale sur les camions, les ralentisseurs de freinage pour autobus, le second rétroviseur pour voitures sont actuellement à l'examen au niveau de la C.E.E. Les directives qui seront approuvées à ce sujet, ainsi que la directive concernant l'introduction obligatoire du système de freinage ABS pour autobus et camions, devront être appliquées au plus tôt en Belgique.

3.3. MESURES RELATIVES A L'INFRASTRUCTURE

3.3.1. Une structuration des fonctions de la circulation

Il faut faire une distinction systématique entre l'espace réservé à la circulation proprement dite (les autoroutes, les routes pour la circulation de transit), les zones résidentielles et les zones semi-résidentielles (telles que la grand-rue de la commune où la circulation a une fonction importante). On remarquera qu'en raison des nombreuses constructions en bordure des routes et des nombreuses zones d'extension de l'habitat, l'espace dévolu au trafic évolue vers une zone semi-résidentielle ou vice versa, ce qui ne profite ni à la mobilité ni à la qualité du cadre de vie. D'où l'idée de concentrer la fonction d'habitation là où la fonction résidentielle est prioritaire.

3.3.1.1. Dans les zones résidentielles cependant les circulations motorisées et non motorisées doivent en tout cas être sur un pied d'égalité. Ceci ne peut se faire qu'en adaptant la vitesse de la circulation du trafic motorisé à la présence des usagers non motorisés et aux exigences de l'environnement. Il faudra même bannir complètement le trafic motorisé dans certaines rues (rues commerçantes et rues piétonnières), car une diminution de la vitesse ne suffit pas toujours. Un nombre de mesures d'infrastructure sont indispensables: sinuosités, rétrécissements, chicanes, ralentisseurs de vitesse, qui interrompent la linéarité de la route et rendent impossible les vitesses élevées.

3.3.1.2. Dans les zones semi-résidentielles on peut créer des zones tampons qui séparent visuellement et dans l'espace le trafic de transit de l'espace résidentiel et où une attention particulière est apportée à la mobilité du trafic non motorisé (voies cyclables en site propre, passages piétonniers, etc.).

3.3.1.3. L'espace réservé à la circulation doit être aménagé de manière à séparer entre eux les différents usagers de la route — automobilistes, cyclistes et pié-

3.2.3. Andere maatregelen

Andere maatregelen zoals de spatlappen en de laterale bescherming op vrachtwagens, de remvertrager voor autocars en de tweede achteruitkijkspiegel voor personenwagens worden op dit ogenblik op het niveau van de Europese Gemeenschap besproken. De richtlijnen die terzake zullen worden goedgekeurd, evenals de richtlijn inzake de verplichte invoering van het ABS-remsysteem voor autocars en vrachtwagens, moeten zo snel mogelijk in België worden toegepast.

3.3. MAATREGELEN MET BETREKKING TOT DE INFRASTRUCTUUR

3.3.1. Een verkeerskundige ruimtelijke structuur

Een planmatig onderscheid dient te worden gemaakt tussen de eigenlijke verkeersruimte (autosnelwegen, wegen voor doorgaand verkeer), de verblijfsgebieden en hun overlappings (de semi-verblijfsgebieden zoals de hoofdstraat in de gemeente of waar het verkeer een belangrijke functie heeft). Op te merken valt dat door de veel voorkomende lintbebouwing en de woonuitbreidingszones de verkeersruimte naar een semi-verblijfsgebied of omgekeerd evolueert, wat noch de mobiliteit, noch de verkeersleefbaarheid ten goede komt. Vandaar de idee om meer aan woon-inbreiding te doen, d.w.z. de concentratie van de woonfunctie, waar de verblijfs- en omgevingsfunctie prioritair zijn.

3.3.1.1. In de verblijfsgebieden moeten alleszins het gemotoriseerd en het niet-gemotoriseerd verkeer op voet van gelijkheid kunnen samenleven. Dat kan alleen maar door de snelheid van het gemotoriseerd verkeer aan te passen aan de aanwezigheid van de niet-gemotoriseerde weggebruikers en de behoeften van de omgeving. In bepaalde straten (winkelstraten, speelstraten) zal het autoverkeer zelfs helemaal moeten worden geweerd. Snelheidsverlaging op zich volstaat echter niet. Een aantal infrastructurele maatregelen zijn noodzakelijk: snelheidsremmende inrichtingen, verlegging van verkeersassen, verhoging van het wegniveau, versmallingen en poorteffecten, die de tot snelheid aanzettende rechtlijnigheid breken, zodat de hoge snelheden worden onmogelijk gemaakt.

3.3.1.2. In de semi-verblijfsgebieden kunnen bufferzones worden aangelegd, die het doorgaand verkeer ruimtelijk en visueel scheiden van de verblijfsruimte en waar bijzondere aandacht wordt besteed aan de mobiliteit van het niet-gemotoriseerde verkeer (fietspaden in eigen bedding, oversteekvoorzieningen e.d.).

3.3.1.3. Daarbij aansluitend moet de verkeersruimte zodanig worden aangelegd dat het verkeer van de verschillende soorten weggebruikers — automobilis-

tons — de manière à éviter des situations conflictuelles.

La division de l'espace public en zones de trafic et zones résidentielles touche sans aucun doute l'urbanisme et l'aménagement du territoire dans lesquels il faut intégrer les connaissances en matière de circulation : voies périphériques, zones de dégagement, réaménagements de rues et de places, etc.

Les responsables politiques doivent dès lors avoir le souci d'intégrer ces objectifs visant la sécurité routière dans l'exercice de leurs différentes compétences. Aux communes, les premières intéressées, il appartient de développer une politique communale de la circulation sur la base des principes décrits ci-dessus.

3.3.2. *Piétons et cyclistes*

Il faut accorder une attention particulière à la sécurité des piétons et des cyclistes. Dans les zones résidentielles la circulation non-motorisée doit avoir priorité sur la circulation motorisée et disposer d'une certaine liberté de mouvement. L'aménagement de la Zone 30 dont il sera question après doit y apporter une solution. Dans les zones semi-résidentielles et de circulation, piétons et cyclistes doivent disposer d'infrastructures adaptées : voies cyclables et trottoirs, points de passage, séparation entre les différentes sortes d'usagers, feux de signalisation, etc.

En outre, toutes ces infrastructures doivent être adaptées à la circulation non-motorisée des enfants, des personnes âgées et des handicapés physiques et mentaux.

3.3.3. *Les points noirs*

Il faut s'attaquer par priorité à ce que l'on appelle les points noirs du réseau.

Les commissions provinciales d'accidents de la route dans lesquelles siègent les représentants des Ministres des Travaux Publics et des Communications et de la Gendarmerie, et la Commission spéciale pour la sécurité routière qui doit chercher des solutions d'aménagement de l'infrastructure pour les lieux où des accidents mortels se produisent fréquemment devront poursuivre leur tâche, même après la régionalisation.

4. UNE POLITIQUE COORDONNÉE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Comme on a déjà eu l'occasion de le souligner à différentes reprises, la problématique de la sécurité routière porte sur plusieurs domaines qui intéressent le pouvoir national et les Régions.

ten, fietsers en voetgangers — van elkaar wordt gescheiden, zodat conflictsituaties worden uitgesloten.

De opdeling van de openbare ruimte in verkeers- en verblijfsgebieden raakt ongetwijfeld de stedenbouw en de ruimtelijke ordening, waarin de verkeerskundige aanpak moet zijn geïntegreerd : verkeersplannen, ontsluitingsmogelijkheden, ringwegen, heraanleg van straten en pleinen, enz...

Het moet dan ook de bekommernis zijn van de betrokken beleidsverantwoordelijken om deze verkeerskundige inzichten met het oog op de verkeersveiligheid in hun bevoegdheidsdomeinen te integreren. Als eerste betrokkenen komt het trouwens toe aan de gemeenten om een eigen gemeentelijk verkeersbeleid te ontwikkelen op basis van de hoger beschreven inzichten.

3.3.2. *Voetgangers en fietsers*

Bijzondere aandacht moet uitgaan naar de bescherming van voetgangers en fietsers in het verkeer. In de verblijfsgebieden moet het niet-gemotoriseerd verkeer "voorrang" hebben op het gemotoriseerd verkeer en over een zekere bewegingsvrijheid beschikken. De inrichting van de Zone 30, waarover verder meer, moet hier een oplossing bieden. In de semi-verblijfsgebieden en verkeersgebieden, moeten voetgangers en fietsers over aangepaste voorzieningen beschikken : voetpaden en fietspaden, oversteekvoorzieningen, scheiding van de verschillende soorten weggebruikers, beïnvloeding van de verkeerslichten, enz...

Dergelijke voorzieningen moeten bovendien aangepast zijn aan het niet-gemotoriseerd verkeer van kinderen, bejaarden, fysisch en mentaal gehandicapten.

3.3.3. *De zwarte punten*

De zogenaamde zwarte punten op het wegennet moeten prioritair worden aangepakt.

Dat wil zeggen dat de betrokken Provinciale Ongevallencommissies, waarin vertegenwoordigers zetelen van de Ministeries van Openbare Werken en Verkeerswezen en de Rijkswacht, en de Bijzondere Commissie Verkeersveiligheid, die infrastructurele oplossingen moeten uitzoeken op plaatsen waar frekwent een aantal dodelijke verkeersongevallen gebeuren, ook na de regionalisering van de infrastructuur hun taak moeten blijven vervullen.

4. GECOORDINEERD VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID

Zoals hoger reeds meermaals werd aangegeven, heeft de verkeersveiligheidsproblematiek betrekking op verschillende beleidsdomeinen, die zowel de nationale overheid als de Gewesten betreffen.

Une politique cohérente et coordonnée de sécurité routière exige une concertation structurée entre le pouvoir national et les Régions portant sur la réglementation de la circulation routière et sur l'aménagement de l'infrastructure ayant pour objet la sécurité routière.

L'Institut Belge de la Sécurité Routière, organe consultatif et d'étude, doit être à leur service et ils seront donc associés à la politique de celui-ci.

5. UNE POLITIQUE EUROPEENNE DE LA SECURITE ROUTIERE

Une Europe qui vise la libre circulation des personnes et des marchandises entre ses Etats membres, se doit de traiter la sécurité routière au niveau supranational.

Il paraît donc urgent d'élaborer une politique communautaire de sécurité routière axée sur un certain nombre de priorités : les limitations de vitesse, le transport des marchandises, le contrôle technique des véhicules à moteur, l'apprentissage de la conduite, la l'ivresse au volant, les piétons, les cyclistes etc...

Le programme d'action communautaire et les projets de directives à ce sujet doivent faire l'objet d'un examen et d'une adoption accélérée par le Conseil des Ministres européens.

III. UN TRANSPORT ECONOMIQUE

Cet objectif est probablement le plus lié au budget du Ministère des Communications, en tant qu'instrument de la politique de mobilité : comme on l'a dit, il ne faut pas se borner à voir le prix que le particulier doit payer pour les transports en commun. L'intervention directe dans les pertes d'exploitation fait aussi partie du prix global des services fournis.

Il faut par conséquent absolument poursuivre l'effort d'assainissement de l'exploitation des sociétés des transports en commun.

En matière de circulation aérienne, le niveau des prix des années prochaines sera surtout déterminé par la politique de libéralisation entamée en Europe, ainsi que par l'évolution technologique dans la construction aéronautique.

Le trafic sur les voies d'eau intérieures est encore toujours réglementé dans une certaine mesure, tant en ce qui concerne l'attribution de la cargaison, que la tarification. Pour tenir compte de la tendance générale à une plus grande libéralisation, il conviendra d'examiner par quelles mesures spécifiques l'on pourra sauvegarder les intérêts de la navigation et des chargeurs.

Met het oog op een coherent en gecoördineerd verkeersveiligheidsbeleid is het bijgevolg noodzakelijk dat een gestructureerd overleg betreffende de normering van het wegverkeer en de infrastructurele aanpak van de verkeersveiligheid tussen de Gewesten en de nationale overheid tot stand komt.

Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid moet als studie- en adviesorgaan ten dienste staan van zowel de nationale overheid als de Gewesten, die dan ook bij het beleid van het Instituut zullen worden betrokken.

5. EUROPEES VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID

In een Europa dat streeft naar het vrije verkeer van personen en goederen tussen de lidstaten, moet de verkeersveiligheid op supranationaal vlak worden aangepakt.

Zo moet er dringend werk worden gemaakt van een gemeenschappelijk verkeersveiligheidsbeleid, waarin een aantal prioriteiten moeten worden opgenomen met betrekking tot o.a. snelheidsbeperkingen, het goederenvervoer, de technische controle van motorvoertuigen, de rijopleiding, het rijden onder invloed, de voetgangers en fietsers,....

Het communautair actieprogramma en de ontwerpverplichtingen dienaangaande moeten het voorwerp uitmaken van een versnelde behandeling en goedkeuring in de Europese Ministerraad.

III. BETAALBAAR VERKEER

Deze doelstelling is wellicht het nauwst verbonden met de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen als instrument van het mobiliteitsbeleid : zoals reeds aangestipt moet voor het openbaar vervoer niet enkel gekeken worden naar de prijs die door de individuele reiziger moet betaald worden. Ook de rechtstreekse tussenkomst in de exploitatieverliezen maakt deel uit van de totale kostprijs van de verleende dienst.

Daarom blijft een verdere inspanning tot sanering van de exploitatievoorwaarden van de openbare vervoersmaatschappijen een absolute noodzaak.

Inzake luchtverkeer zal het prijsniveau in de komende jaren vooral bepaald worden door de politiek van liberalisering die in Europa werd op gang gebracht, alsmede door de verdere technologische ontwikkeling in de vliegtuigbouw.

Het verkeer over de binnenwateren is nog steeds in zekere mate gereguleerd, zowel wat de toewijzing van de vracht als wat de tarifiering betreft. Overeenkomstig de tendens naar ruimere liberalisatie zal in de toekomst dienen uitgemaakt welke specifieke maatregelen zich opdringen, waarbij de belangen van de schipperij en van de verladers worden gevrijwaard.

La marine marchande doit pouvoir faire face à la forte concurrence internationale : c'est aujourd'hui que se décide la survie de la flotte marchande européenne.

Le trafic routier, pour sa part, a pu améliorer sensiblement sa position concurrentielle vis-à-vis des autres secteurs, et ce par une augmentation de la productivité grâce à la politique au niveau européen, et la baisse du prix des produits pétroliers. La politique globale doit tenir compte des conséquences de cette amélioration concurrentielle.

1. LES TRANSPORTS EN COMMUN

Quelle que soit l'utilité économique ou sociale que la communauté est disposée à reconnaître à certaines formes de transport public, rien ne pourrait justifier que les outils publics que sont les sociétés de transport en commun soient utilisés en deçà de leur capacité, ou dans des conditions de performance économique non optimales.

Qu'il s'agisse du prix que l'utilisateur doit acquitter pour faire usage des services de ces sociétés, ou des subsides que la communauté est prête à allouer pour qu'elles remplissent les missions qui leur sont confiées, les ressources dont disposent les sociétés doivent être gérées dans un souci d'efficacité maximale.

Ces cinq dernières années ont été, de ce point-de-vue, marquées par un effort considérable pour améliorer la productivité en vue d'assurer la prestation des services dans des conditions économiques plus favorables.

Depuis 1983, l'assainissement des finances publiques a eu pour conséquence une sensible réduction des crédits disponibles pour le secteur des transports en commun, qui avait connu pendant la précédente décennie, une véritable explosion des coûts de production, que ne justifiaient guère les améliorations ponctuelles apportées aux services publics.

1.1. S.N.C.B.

C'est ainsi que pour la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, les crédits effectivement alloués à l'exploitation sont passés de 36.728 millions en 1983 à 34.102 millions en 1988, malgré une hausse de l'index de 17 % au cours de la même période.

Dans le même temps, les investissements publics dans le secteur ferroviaire étaient ramenés de 12,5 à 6,4 milliards (engagements).

Ces réductions, assez brutales, ont bien entendu obligé les responsables de l'entreprise à revoir fondamentalement l'organisation de tous leurs secteurs d'activité.

De koopvaardij moet de harde concurrentie aankunnen op internationaal vlak : thans wordt beslist voor het verder bestaan van een Europese koopvaardijvloot.

Het wegverkeer van zijn kant, heeft in de laatste jaren een belangrijk concurrentieel voordeel kunnen opbouwen t.o.v. de andere sectoren, door de produktiviteitsverhogingen die mogelijk werden door het beleid op Europees niveau, en door de daling van de prijs van de olieprodukten. Het globale beleid moet rekening houden met de gevolgen van deze concurrentieverbetering.

1. HET OPENBAAR VERVOER

Ongeacht de erkenning door de gemeenschap van het economisch of sociaal nut van bepaalde vormen van openbaar vervoer, is er niets dat kan rechtvaardigen dat de openbare vervoermaatschappijen onder hun mogelijkheden of onder niet-optimale voorwaarden van economische rendabiliteit zouden werken.

Of het nu gaat om de prijs die de gebruiker moet betalen voor de dienstverlening van deze maatschappijen of om de subsidies die de gemeenschap bereid is toe te kennen opdat zij de hun voorgeschreven opdrachten zouden vervullen, telkens moeten de middelen waarover deze maatschappijen beschikken worden beheerd met het oog op een maximale doeltreffendheid.

De jongste vijf jaar werden in dit opzicht gekenmerkt door een aanzienlijke inspanning om de produktiviteit te verbeteren en een dienstverlening te verzekeren onder economisch gunstiger omstandigheden.

Sedert 1983 heeft de gezondmaking van de overheidsfinanciën geleid tot een aanzienlijke vermindering van de beschikbare kredieten voor de sector van het openbaar vervoer, die in de tien jaar daarvoor een ware explosie van de produktiekosten gekend had die de in de overheidsdiensten doorgevoerde punctuele verbeteringen geenszins konden rechtvaardigen.

1.1. N.M.B.S.

Voor de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen zijn aldus de werkelijk toegekende exploitatiekredieten van 36.728 miljoen in 1983 teruggebracht tot 34.102 miljoen in 1988 ondanks een verhoging van het indexcijfer tijdens dezelfde periode met 17 %.

Terzelfdertijd werden de overheidsinvesteringen in de spoorwegen van 12,5 miljard verminderd tot 6,4 miljard (vastleggingen).

Deze vrij forse dalingen hebben de verantwoordelijken van de onderneming vanzelfsprekend ertoe verplicht de organisatie van al hun bedrijfssectoren grondig te herzien.

Pour éviter que les conséquences de cette politique budgétaire ne se traduisent par un déséquilibre financier permanent de la S.N.C.B. ou par une déstructuration des activités de l'entreprise, l'action des dirigeants demande une coordination de tous les instants, dans le cadre d'un programme réaliste.

C'est pourquoi la société a été invitée à élaborer un plan quinquennal qui indique l'évolution prévisible de la situation financière de la société.

La politique dans ces domaines doit être axée sur une redéfinition des rapports entre l'Etat et la société.

Il faut, en premier lieu, rétablir un climat de confiance entre l'Etat et la S.N.C.B., qui doivent devenir les partenaires, à part entière, d'une politique commune, et non les adversaires d'un jeu institutionnel où chacun ne vise qu'à satisfaire ses intérêts à court terme, et dans lequel le perdant est toujours l'utilisateur des services publics.

Pour l'Etat, cette confiance suppose que les dirigeants de la société s'engagent à mener à bien le redressement financier de l'entreprise tout en assurant les prestations de service public. L'établissement d'un plan quinquennal et la mise en oeuvre progressive de mesures de restructuration, en sont l'illustration.

Pour la société, la confiance postule que l'Etat s'engage à maintenir un niveau d'intervention financière compatible avec les capacités d'économie de l'entreprise, et à soulager le compte d'exploitation de charges qui lui sont étrangères.

En second lieu, il convient de clarifier les rapports entre l'Etat et la société.

Il s'agit avant tout de mieux définir les obligations de service public auxquelles la société est soumise et les objectifs économiques et financiers qu'elle poursuivra.

D'autre part, les organes de gestion doivent pouvoir agir, c'est-à-dire décider des moyens à mettre en oeuvre, et donc disposer d'une autonomie suffisante pour assumer pleinement la responsabilité qui est la leur. Il serait en effet illusoire d'attendre des organes de la société qu'ils appliquent une gestion rigoureuse sur le plan économique, et efficace sur celui des prestations si, continuellement, l'autorité politique intervenait directement ou indirectement pour casser, forcer ou même orienter les décisions.

Ces deux grands principes de confiance et de clarté doivent dorénavant guider la tutelle ministérielle vis-à-vis de la S.N.C.B. Ils trouvent leur concrétisation dans certaines mesures déjà prises ou en cours d'élaboration.

1.1.1. Politique budgétaire

Dans le cadre des restrictions importantes des dépenses publiques, des efforts importants d'écon-

Om te vermijden dat dit begrotingsbeleid zou uitmonden in een permanent financieel onevenwicht van de N.M.B.S., of in de ineenstorting van de activiteiten van het bedrijf, was een permanente gecoördineerde actie van het management noodzakelijk, binnen het kader van een realistisch programma.

Daarom werd de maatschappij gevraagd een 5-jarenplan uit te werken over de vooruitzichten van de financiële situatie van de maatschappij.

Het beleid terzake moet worden afgestemd op een herdefiniëring van de betrekkingen tussen de Staat en de maatschappij.

Eerst en vooral moet er opnieuw een vertrouwensklimaat worden geschapen tussen de Staat en de N.M.B.S. die volwaardige partners moeten worden van een gemeenschappelijk beleid en geen tegenstrevers in een institutioneel spel waarbij iedereen bezorgd is om zijn eigen belangen op korte termijn, vooral omdat in dit spel de gebruiker van de openbare dienstverlening steeds de verliezer is.

Voor de Staat veronderstelt dit vertrouwen dat de topambtenaren van de maatschappij zich ertoe verbinden het financieel herstel van de onderneming te bewerkstelligen zonder afbreuk te doen aan de openbare dienstverlening. De opstelling van een vijfjarenplan en de progressieve invoering van herstructureringsmaatregelen zijn hier een illustratie van.

Voor de maatschappij houdt dit vertrouwen in dat de Staat zich ertoe verbindt de financiële tegemoetkoming op een peil te houden dat verenigbaar is met de economische capaciteiten van de onderneming en de exploitatierekening te zuiveren van bedrijfsvreemde lasten.

In de tweede plaats moeten de betrekkingen tussen de Staat en de maatschappij worden verduidelijkt.

Het komt er vooral op aan de verplichtingen van de maatschappij inzake openbare dienstverlening en de na te streven economische en financiële oogmerken beter te definiëren.

Voorts moeten de beheersorganen daadwerkelijk kunnen optreden, d.w.z. kunnen beslissen over de aan te wenden middelen. Zij moeten dus kunnen beschikken over voldoende autonomie om hun verantwoordelijkheid ten volle te dragen. Het zou inderdaad illusoir zijn van de beheersorganen van de maatschappij te verwachten dat zij een strak economisch beleid voeren wanneer voortdurend de politieke overheid rechtstreeks of onrechtstreeks optreedt om beslissingen te vernietigen, af te dwingen of zelfs een andere wending te geven.

Deze twee grote principes van vertrouwen en duidelijkheid zullen terug te vinden zijn in de ministeriële voogdij over de N.M.B.S. Zij vinden hun verwezenlijking in bepaalde maatregelen die reeds werden getroffen of die thans nog worden uitgewerkt.

1.1.1. Budgettair beleid

In het kader van de strenge beperkingen van de overheidsuitgaven werden de vervoersmaatschap-

omie ont été demandés aux sociétés de transport en commun, et en particulier à la S.N.C.B.

L'on doit constater aujourd'hui que ces réductions des interventions de l'Etat ont largement anticipé les possibilités réelles d'économies de l'entreprise ferroviaire. L'équilibre budgétaire ne pourra, de la sorte, pas être atteint en 1988, malgré certains progrès dans les résultats de l'entreprise.

Si certaines opérations décrites ci-après (assainissement bilantaire, pool de restructuration, recapitalisation de la société) doivent permettre à la société de poursuivre ses activités sur une base financière assainie, il est évident qu'on ne peut poursuivre à l'avenir une politique budgétaire qui ait pour effet de créer un déficit structurel croissant.

Le maintien d'une exigence de rationalisation vis-à-vis de la S.N.C.B. ne peut se poursuivre sans tenir compte des effets réels des mesures prises ou à prendre par la société. Non seulement parce que c'est inutile, mais aussi parce que c'est décourageant, tant pour les dirigeants que pour le personnel. Dans un tel contexte, il devient en outre impossible de porter une appréciation objective sur les résultats de la gestion menée.

C'est pourquoi, sans remettre en cause les options d'assainissement des finances publiques et donc les budgets fixés pour les exercices antérieurs à 1989, il paraît indispensable de garantir à la S.N.C.B. durant la période quinquennale couverte par son propre plan d'assainissement, un volume de ressources suffisant, qui lui permette de retrouver progressivement l'équilibre financier indispensable. Ceci se traduira, pour 1989, par le maintien des crédits de normalisation à leur niveau de 1988 ; il conviendra d'examiner comment à l'avenir, établir une certaine programmation des subventions dans le cadre de contrats de gestion avec la société.

En matière de crédits d'investissements, les mêmes principes de programmation des ressources affectables au secteur ferroviaire doivent être respectés ; c'est la meilleure garantie pour que les travaux de renouvellement et les projets nouveaux puissent être exécutés de façon rationnelle et pour assurer la cohérence de la planification des investissements avec les autres objectifs de la société.

Au cours de la période 1987-1989, les crédits d'ordonnancement ont partiellement été affectés à un nettoyage de l'encours ; en effet, celui-ci avait pris une telle ampleur (de l'ordre de 20 milliards) que les charges financières qu'il entraînait ruinaient en partie les efforts d'assainissement financier. Pour obtenir cette réduction d'encours, l'enveloppe des engagements a été limitée à 6,4 milliards au cours de ces trois exercices, tandis que celle des ordonnancements atteignait à peu près 10 milliards.

Dès 1990, il sera possible et souhaitable de permettre une reprise des investissements financiers par

pien, et in het bijzonder de N.M.B.S., gevraagd om belangrijke besparingen uit te voeren.

Heden stelt men vast dat de vermindering van de staatstussenkomst veel vlugger gebeurd is dan de reële besparingsmogelijkheden van het spoorwegbedrijf. Het budgettair evenwicht kan in 1988 niet worden bereikt, ondanks een gunstige kentering in de resultaten van de maatschappij.

Al moeten sommige van de hierna omschreven elementen (balanssanering, herstructureringspool, herkapitalisering) de maatschappij de mogelijkheid bieden haar werkzaamheden op een gesaneerde financiële basis voort te zetten, toch is het duidelijk dat niet kan worden doorgegaan met een begrotingsbeleid dat een toenemend structureel tekort tot gevolg heeft.

Men kan de N.M.B.S. geen rationalisatie blijven opleggen zonder rekening te houden met de reële gevolgen van de reeds getroffen of te treffen maatregelen, niet alleen omdat het tot niets baat, maar ook omdat het ontmoedigend is, zowel voor de leiding als voor het personeel. In zulke omstandigheden wordt het bovendien onmogelijk om de resultaten van het gevoerde beheer objectief te waarderen.

Zonder de saneringsopties van de overheidsfinanciën en aldus de budgetten voor de begrotingsjaren die aan 1989 voorafgaan in het geding te brengen, is het derhalve volstrekt noodzakelijk dat de N.M.B.S. tijdens de door haar eigen saneringsplan gedekte periode van vijf jaar voldoende middelen ter beschikking zou krijgen om geleidelijk haar financieel evenwicht te herstellen. Voor 1989 zal dit neerkomen op het behoud van de normaliseringskredieten op het peil van 1988; er zal onderzocht worden hoe in de toekomst een zekere programmatie van de subsidies kan worden bewerkstelligd in het kader van het beheerscontract met de maatschappij.

Op het vlak van de investeringskredieten moeten dezelfde beginselen inzake programmatie van de middelen voor de spoorweg geëerbiedigd worden; dit is de beste waarborg dat de vernieuwingswerken en de nieuwe projecten op rationele wijze kunnen uitgevoerd en dat de planning van de investeringen coherent blijft met de andere doelstellingen van de maatschappij.

Tijdens de periode 1987-1989 werden de ordonnanceringskredieten gedeeltelijk aangewend voor het inhalen van de achterstand inzake openstaande vastleggingen (encours). Dit encours had immers een dergelijke omvang bereikt, zowat 20 miljard frank, dat de daardoor ontstane financiële lasten voor een deel de inspanningen tot financiële gezondmaking ongedaan maakten. Teneinde tot een vermindering van het encours te komen, werden jaarlijkse vastleggingen voor deze drie jaren beperkt tot 6,5 miljard, terwijl de ordonnanceringskredieten ongeveer 10 miljard bedroegen.

Vanaf 1990 zal het mogelijk en ook aangewezen zijn de investeringen ten laste van de Staat terug op te

l'Etat à un niveau de 10 milliards d'engagements, de manière à poursuivre le programme de modernisation des installations et du matériel.

1.1.2. *Pool de restructuration*

Le plan d'assainissement adopté par les organes de gestion prévoit de ramener le cadre à 47.000 agents; cet effectif paraît suffisant pour répondre aux besoins actuels des services à prester, compte tenu de l'organisation en place pour produire ces services.

Malgré différentes mesures prises parallèlement pour ramener l'effectif réel (près de 52.000 agents en fin 1987) à ce niveau, un certain excédent temporaire apparaît durant quelques années. Toutefois, pour baser l'organisation nouvelle sur un cadre réduit, le Conseil d'administration a jugé préférable de placer "hors-cadre", à charge d'un pool de restructuration le personnel excédentaire, et d'exclure les dépenses y relatives, des charges d'exploitation.

C'est à cette fin que, dans l'article 149 de la loi-programme, l'on a prévu la constitution d'une provision qui sera alimentée, à raison de 15 milliards, par un transfert des réserves inscrites au bilan de la société, et sur laquelle seront imputées les dépenses du pool de restructuration.

De cette manière, les résultats d'exploitation dès l'exercice 88 refléteront plus fidèlement la réalité économique de l'entreprise, telle qu'elle se présente après l'assainissement que constitue la révision du cadre.

Par ailleurs, la mise en pool du personnel excédentaire n'exclut pas la recherche d'affectations, temporaires ou définitives, à des tâches productives au sein de la S.N.C.B. (travaux de réfection par exemple) ou dans d'autres organismes publics en manque de personnel.

1.1.3. *Caisse de Soins de Santé*

Depuis sa création, la S.N.C.B. possède son propre système d'assurance-maladie. Dans le cadre de la normalisation des comptes, l'Etat compense le déficit de la Caisse des Soins de Santé, c'est-à-dire la différence entre les recettes de cotisations salariales et patronales, et les dépenses de remboursement des soins; recettes et dépenses sont calculées à des conditions identiques à celles du système général. Toutefois, ces dernières années, et notamment en 1988, les crédits fixés pour le secteur soins de santé ont été bloqués, et ne suffisent plus à couvrir entièrement le

trekken tot een vastleggingsniveau van 10 miljard per jaar, teneinde het programma voor de modernisering van de installaties en het materieel te kunnen voortzetten.

1.1.2. *Herstructureringspool*

Het door de beheersorganen aangenomen saneringsplan bepaalt dat de personeelsformatie moet worden teruggebracht tot 47.000 ambtenaren. Dit aantal zou volstaan om te beantwoorden aan de huidige behoeften inzake dienstverlening als men rekening houdt met de organisatorisch beschikbare mensen om deze diensten te kunnen aanbieden.

Ondanks verschillende parallelle maatregelen die werden getroffen om de werkelijke personeelsbezetting (ongeveer 52.000 ambtenaren einde 1987) op dit peil terug te brengen, is er gedurende enkele jaren een overvloed aan tijdelijk personeel geweest. Teneinde de nieuwe organisatie evenwel te kunnen baseren op een beperkt kader, heeft de Raad van Bestuur het verkieslijk geacht het overtollige personeel ten laste van een herstructureringspool "buiten kader" te plaatsen en de desbetreffende uitgaven af te zonderen van de exploitatielasten.

Hiertoe werd in artikel 149 van het ontwerp van programmawet de vorming van een provisie voorzien die zal worden gestijfd, naar rata van 15 miljard, door een overdracht van de op de balans van de maatschappij ingeschreven reserves en waarop de uitgaven van de herstructureringspool zullen worden aangerekend.

Op deze wijze zullen vanaf het boekjaar 1988 de exploitatieuitkomsten getrouwer de economische realiteit van de onderneming weergeven. Dit zal tot uiting moeten komen na de gezondmaking die volgt uit de herziening van het kader.

Het onderbrengen van het overtollige personeel in een pool belet overigens niet dat andere tijdelijke of definitieve oplossingen kunnen gezocht worden om dit personeel met produktieve opdrachten te belasten binnen de N.M.B.S. (herstellingswerken bijvoorbeeld) of onder te brengen in andere openbare organismen die behoefte hebben aan personeel.

1.1.3. *Kas voor Geneeskundige Verzorging*

Sedert haar oprichting beschikt de N.M.B.S. over een eigen systeem van ziekteverzekering. In het kader van de normalisering van de rekeningen compenseert de Staat het tekort van de Kas voor Geneeskundige Verzorging, zijnde het verschil tussen de ontvangsten aan werknemers- en werkgeversbijdragen en de uitgaven aan terugbetaling van de verzorging. Ontvangsten en uitgaven worden berekend op dezelfde voet als voor het algemeen stelsel. De laatste jaren, met name in 1988, werden de kredieten voor de sector geneeskundige verzorging geblokkeerd

déficit de la Caisse. Le solde est donc pris en charge par le compte d'exploitation, alors même que celui-ci est déjà déficitaire.

En 1987, par exemple, le compte d'exploitation, déjà en déficit de 2,8 milliards, a pris en charge un solde négatif de la Caisse des Soins de Santé pour un montant de 1,2 milliard.

Il est clair qu'il faut mettre fin à cette situation malsaine. D'une part, parce qu'elle entretient une confusion des réalités économiques et financières de l'entreprise, et donc, masque les problèmes réels ; d'autre part, parce qu'elle constitue un frein au rétablissement de l'équilibre financier de l'entreprise, en chargeant anormalement l'exploitation de l'activité ferroviaire, de coûts qui lui sont étrangers.

C'est pourquoi, dès 1989, l'on en reviendra à une application correcte d'une décision gouvernementale prise en 1986, à savoir un financement de la Caisse, identique à celui du système commun, c'est-à-dire une subvention de l'Etat égale à 80% des dépenses VIPO. Le crédit en faveur de la Caisse passera ainsi de 2.504 millions en 1988 à 3.779 millions en 1989, laissant toutefois un déficit prévisible de 470 millions environ.

D'autre part, il conviendra d'examiner, dans les mois qui viennent, les possibilités de donner à la Caisse des Soins de Santé un statut financier et institutionnel plus indépendant de la S.N.C.B. de manière à éviter que la société n'ait à supporter, dans son compte d'exploitation, les charges de soins de santé de son personnel.

1.1.4. Hausses tarifaires

Une hausse du niveau tarifaire des transports publics de 4,8% doit intervenir dès le 1er janvier 1989.

Il s'agit en fait de l'application de l'Arrêté Royal numéroté 174 qui établit le principe d'une liaison des tarifs à l'évolution de paramètres représentatifs des coûts de transport.

Indépendamment de l'application de cette réglementation, la hausse des tarifs paraît justifiable.

L'on ne peut en effet ignorer que les coûts constituent une réalité incontournable du transport public comme de toute activité économique. Ce que les voyageurs ne paient pas, c'est la collectivité, et donc les contribuables, qui doit le supporter.

Il faut dès lors admettre qu'un certain équilibre doit exister entre les contributions des usagers et celles de la collectivité.

S'il est difficile d'établir exactement la part que prennent les usagers dans la couverture des coûts ferroviaires, en raison de l'existence de charges communes aux différents secteurs d'activité (voyageurs, marchandises en wagons complets, envois de détail), on peut cependant l'estimer à 35 %, ce qui signifie que les 65 % restants sont à charge de la collectivité.

en volstaan zij niet meer om het tekort van de Kas volledig te dekken.

In 1987 bijvoorbeeld heeft de exploitatierekening, die reeds afsloot met een tekort van 2,8 miljard, een negatief saldo overgenomen van de Kas voor Geneeskundige Verzorging ten belope van 1,2 miljard.

Aan die ongezonde toestand moet een einde komen, omdat hierdoor verwarring blijft bestaan omtrent de economische en financiële realiteiten van het bedrijf en aldus de werkelijke problemen worden verdoezeld en ook omdat het herstel van het financieel evenwicht van het bedrijf erdoor geremd wordt, aangezien de exploitatie van de spooractiviteit abnormaal belast wordt met kosten die haar vreemd zijn.

Daarom zal vanaf 1989 worden teruggekeerd naar een correcte toepassing van de regeringsbeslissing van 1986, te weten een financiering van de Kas zoals bij het algemeen stelsel, met name een staatstoelage ten belope van 80 % van de uitgaven W.I.G.W. Het krediet ten bate van de Kas wordt aldus 3.779 miljoen in 1989 in plaats van 2.504 miljoen in 1988. Er blijft evenwel nog een tekort over van 470 miljoen.

Overigens zal in de komende maanden worden onderzocht wat de mogelijkheden zijn om de Kas een financieel en institutioneel statuut te verlenen dat autonoom t.o.v. de N.M.B.S. zou staan. Op die manier zou worden vermeden dat de lasten van de gezondheidszorgen van het personeel de exploitatierekening van de maatschappij verder bezwaren.

1.1.4. Tariefverhogingen

Op 1 januari 1989 wordt het tariefniveau bij het openbaar vervoer met 4,8 % verhoogd.

Het betreft in feite de toepassing van koninklijk besluit nr 174 dat het principe vastlegt van de koppeling van de tarieven aan de evolutie van representatieve parameters van de vervoerkosten.

Afgezien nog van de toepassing van deze reglementering is deze tariefverhoging in ieder geval verantwoord.

Er kan inderdaad niet over het hoofd worden gezien dat het beschikbaar stellen van het openbaar vervoer, zoals iedere economische activiteit, kosten met zich brengt. Wat de reizigers daarvan niet betalen, komt ten laste van de gemeenschap en dus van de belastingbetalers.

Er dient dan ook te worden aangenomen dat er een zeker evenwicht moet bestaan tussen de bijdragen van de gebruikers en die van de gemeenschap.

Al is het moeilijk nauwkeurig te bepalen in hoeverre de gebruikers bijdragen tot de dekking van de spoorwegkosten — omwille van de gemeenschappelijke lasten voor de verschillende activiteitssectoren (reizigers, wagenladingen, stukgoederen) — kan deze bijdrage op 35 % worden geschat, wat betekent dat de overige 65 % ten laste van de gemeenschap is.

Dans la mesure où l'Etat cherche lui-même à alléger, pour l'ensemble des activités publiques, les contributions des citoyens, il serait mal venu de modifier le rapport cité ci-avant en n'adaptant pas les tarifs. D'autant plus qu'aucune hausse n'est intervenue depuis trois ans et qu'elle reste malgré cela, à un niveau modéré.

1.1.5. *Adaptation des instruments de gestion*

1.1.5.1. *Assainissement bilantaire*

Dans le contexte qui était le sien, la S.N.C.B. n'a pu, au cours des derniers exercices, clôturer ses comptes en équilibre.

Les pertes cumulées, qui atteignent, au 31 décembre 1987, 15,2 milliards, peuvent être, quant à leurs origines, décomposées en quatre rubriques :

- amortissements exceptionnels (restructuration) : 0,7 milliard;
- déficit non couvert de la Caisse des Soins de Santé : 2,4 milliards;
- pertes reportées antérieures à 1983 : 7,4 milliards;
- pertes d'exploitation de 1983 à 1987 : 4,7 milliards.

Il a semblé important, au moment où la Société entame une nouvelle période quinquennale, d'autoriser un apurement de ces pertes du passé.

C'est à cette fin qu'une disposition de la loi-programme (art. 149) permet d'affecter une partie des réserves à l'effacement des pertes cumulées au 31 décembre 1988.

Une autre mesure inscrite au même article de la loi-programme concerne l'accroissement du capital.

Celui-ci s'élevait à l'origine (en 1926) à 11 milliards, correspondant à la valeur de l'apport, par l'Etat, du droit d'exploitation. L'amortissement de ce dernier sur la durée de la concession a entraîné un amortissement parallèle du capital ; le solde restant du capital (3.146 millions) ne finance en tout état de cause qu'un bien immatériel, et non pas les investissements réels.

En réalité, en l'absence de bénéfices, la société ne dispose pas des fonds propres nécessaires à l'accroissement de ses actifs; ses investissements sont financés, soit par des emprunts, soit par des subsides de l'Etat dans le cadre du programme d'investissements publics; ces dernières années, une partie de ces subsides ont été accordés sous forme de prêts sans intérêts.

Cette structure de financement n'apparaît pas saine : si, dans le passé, certains mécanismes d'auto-financement permettaient à la société de couvrir une partie de ses besoins par des fonds propres, ils ont

Nu de Staat zelf, voor het geheel van de overheidsactiviteiten, de lasten voor de burgers probeert te verlichten, lijkt het ook weinig opportuun hier deze lasten weer te gaan verhogen door geen tarief-aanpassing door te voeren, des te meer omdat in een periode van drie jaar geen tariefaanpassing plaats had en het verhogingspercentage vrij beperkt is.

1.1.5. *Aanpassing van de beheersinstrumenten*

1.1.5.1. *Sanering van de balans*

In de gegeven omstandigheden is de N.M.B.S. er niet in geslaagd tijdens de voorgaande boekjaren haar rekeningen in evenwicht te brengen.

De zich opstapelende verliezen, die op 31 december 1987, 15,2 miljard bedroegen, kunnen naar gelang van hun oorsprong in vier rubrieken worden onderverdeeld :

- uitzonderlijke afschrijvingen (herstructurering) : 0,7 miljard;
- ongedekt deficit van de Kas voor Geneeskundige Verzorging : 2,4 miljard;
- overgenomen verliezen van vóór 1983 : 7,4 miljard;
- exploitatieverliezen van 1983 tot 1987 : 4,7 miljard.

Het leek van belang, op het moment dat de maatschappij een nieuwe periode van vijf jaar ingaat, een aanzuivering van de schulden uit het verleden toe te staan.

Hiertoe werd een bijzondere bepaling in de programmawet (artikel 149) opgenomen waardoor het mogelijk wordt een deel van de reserves te besteden aan de uitwissing van gecumuleerde verliezen op 31 december 1988.

Een andere maatregel voorzien in hetzelfde artikel van de programmawet betreft de verhoging van het kapitaal.

Het maatschappelijk kapitaal van de N.M.B.S. bedroeg aanvankelijk (in 1926) 11 miljard en stemde overeen met de waarde van het door de Staat ingebrachte exploitatierecht. De afschrijving van dit recht op de concessieduur heeft een daarmee gelijklopende afschrijving van het kapitaal tot gevolg gehad ; het overblijvende saldo van het kapitaal (3.146 miljoen) financiert hoe dan ook alleen maar immateriële activa en niet de reële investeringen.

Bij ontstentenis van winsten beschikt de maatschappij in feite niet over de nodige eigen fondsen voor de vermeerdering van haar activa; haar investeringen worden gefinancierd, hetzij door leningen, hetzij door staatssubsidies in het kader van het programma van openbare investeringen; de laatste jaren werd een deel van die toelagen toegekend in de vorm van leningen zonder intrest.

Deze financieringsstructuur lijkt niet gezond te zijn : vroeger waren er bepaalde mechanismen van auto-financiering waarbij de maatschappij haar behoeften gedeeltelijk met eigen fondsen kon dekken,

aujourd'hui disparu ; de la sorte, la société est entièrement dépendante des crédits de l'Etat, y compris pour les renouvellements, puisque, pour les investissements financés par subsides, les règles comptables et fiscales n'autorisent pas la constitution d'amortissements destinés à financer le renouvellement.

Aussi, pour modifier cette situation, il convenait d'accroître le capital :

— dans l'immédiat, en convertissant des créances de l'Etat, ce qui donne à la société, la garantie qu'elle disposera en propre et de façon permanente de ces capitaux prêtés (soit 26 milliards);

— dans les années à venir, en convertissant au fur et à mesure, les crédits d'investissements de l'Etat; ceux-ci n'ayant plus la qualité de "subsides en capital", la société sera amenée à pratiquer les amortissements normaux sur les biens immobilisés et donc à reconstituer les fonds d'origine.

Grâce à cette modification dans les relations financières structurelles entre l'Etat et la société, une plus grande autonomie de celle-ci apparaîtra progressivement dans les décisions d'investissements de renouvellement et de gestion; à plus long terme, l'Etat ne devrait intervenir dans le financement des investissements que pour des grands travaux de modernisation ou d'extension, et ne le faire que par l'apport des capitaux et non plus en se substituant aux organes de gestion dans l'exécution des programmes convenus.

1.1.5.2. *Droit d'aliénation des biens immobiliers*

En vue de permettre à la S.N.C.B de gérer plus activement le patrimoine immobilier que lui a confié l'Etat, l'article 152 de la loi-programme autorise la société à vendre les immeubles qui ne sont plus nécessaires à son exploitation ou à concéder sur ceux-ci des droits réels.

N'étant pas tenue d'appliquer les règles et procédures prévues par la loi sur l'alinéation des immeubles domaniaux, la société devrait pouvoir tirer un meilleur parti de son patrimoine immobilier, d'une part en agissant directement et plus rapidement, et d'autre part, en participant à des opérations de promotion immobilière sur des terrains jouxtant les installations ferroviaires.

Cette mesure élargit l'autonomie de la société et doit permettre une mobilisation de ressources actuellement non utilisées.

1.1.5.3. *Formules de financement alternatif*

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

mais die bestaan tegenwoordig niet meer; de maatschappij is bijgevolg geheel afhankelijk van de staatskredieten, ook voor de vernieuwingen, aangezien voor de investeringen gefinancierd door toelagen, de fiscale- en boekhoudregels geen afschrijvingen voor de financiering van vernieuwingen toestaan.

Om deze situatie te wijzigen was het nodig het kapitaal te verhogen :

— in een nabije toekomst, door de omzetting van schuldvorderingen van de Staat, wat de maatschappij de waarborg biedt permanent over die geleende kapitalen (zijnde 26 miljard) in eigendom te kunnen beschikken;

— in een verdere toekomst, door de investeringskredieten van de Staat geleidelijk aan om te zetten; aangezien deze de hoedanigheid van "kapitaalsubsidies" niet meer hebben, zal de maatschappij ertoe gebracht worden de normale afschrijvingen op de onroerende goederen toe te passen en aldus het oorspronkelijke vermogen opnieuw samen te stellen.

Dank zij die wijziging in de structurele financiële relaties tussen de Staat en de maatschappij zal deze geleidelijk een grotere autonomie verkrijgen in de beslissingen inzake vernieuwings- en beheersinvesteringen; op langere termijn zou de Staat in de financiering van de investeringen slechts moeten tussenbeide komen voor grote moderniserings- of uitbreidingswerken, en alleen maar door de inbreng van kapitalen en niet meer door in de plaats te treden van de beheersorganen in de uitvoering van de overeengekomen programma's.

1.1.5.2. *Recht tot vervreemding van de onroerende goederen*

Teneinde de N.M.B.S. de mogelijkheid te geven het haar door de Staat toevertrouwd onroerend vermogen actiever te beheren, machtigt artikel 152 van de programmawet de maatschappij ertoe onroerende goederen die zij niet meer voor haar exploitatie behoeft, te verkopen of zakelijke rechten op die goederen te verlenen.

Daar zij niet verplicht is de regels en procedures waarin voorzien is door de wet op de vervreemding van onroerende domeingooderen toe te passen, zou de maatschappij haar onroerend vermogen beter moeten benutten door, enerzijds, rechtstreeks en sneller te handelen en, anderzijds, door deel te nemen aan bouwontwikkelingsprojecten op gronden die palen aan de spoorweginstallaties.

Deze maatregel dient te worden geplaatst in de ruimere context van de autonomie van de maatschappij.

1.1.5.3. *Formules van alternatieve financiering*

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

Aujourd'hui, les formules de financement par leasing, sale and rent back, sale and lease back ou autres, présentent certains avantages dont il serait anormal de priver la S.N.C.B.

Les obstacles à la conclusion de telles opérations pour la société, notamment en raison de la structure de financement des investissements (principalement par des crédits de l'Etat), et des limitations à son droit d'aliéner le matériel, seront levés par les nouvelles dispositions des articles 151 et 152 de la loi-programme.

1.1.5.4. *Contrat de gestion*

L'établissement de relations dans la confiance et la clarté devra se concrétiser dans un contrat de gestion entre l'Etat et la société.

D'une part, l'Etat devra y préciser les services publics imposés à la société, et les conditions économiques et financières, notamment budgétaires, dans lesquelles elle mènera ses activités.

D'autre part, la société indiquera les objectifs qu'elle poursuivra, en tant qu'entreprise, et les moyens qu'elle mettra en oeuvre pour les atteindre.

S'agissant d'un "contrat", il est important qu'un dialogue s'instaure entre les deux partenaires, non seulement avant sa conclusion, mais également pour évaluer ensemble les résultats périodiquement. Un groupe de travail au sein du département prépare actuellement ce document, de sorte que sa conclusion par les organes de la société et l'autorité de tutelle puisse intervenir rapidement.

Un tel contrat de gestion s'inscrira évidemment dans le cadre du projet de loi en préparation, relative à l'autonomie des entreprises publiques.

De cette manière, l'on évitera à l'avenir les soubresauts des changements de cap successifs dans les objectifs politiques, mais aussi la dérive des coûts que l'on a connue, en l'absence d'une vision clairvoyante des objectifs à moyen et long terme.

1.2. *TRANSPORTS EN COMMUN SECONDAIRES*

Les sociétés de transports intercommunaux et la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux ont, elles aussi, été invitées ces dernières années à fournir d'importants efforts d'économie dans le cadre de l'assainissement des finances publiques.

Soumises comme la S.N.C.B. à l'obligation d'établir, en 1983, un plan d'assainissement sur base de subventions réduites d'un pour cent chaque année jusqu'à 1988, les sociétés urbaines et vicinales ont été amenées à revoir périodiquement leur plan. En effet, l'objectif budgétaire annoncé était en réalité imprécis, puisque ce pourcentage de réduction ne portait ni sur un

Momenteel zijn er financieringsformules zoals leasing, sale and rent back, sale and lease back, e.a. die bepaalde voordelen bieden die men de N.M.B.S. niet mag ontfangen.

De hinderpalen voor het afsluiten van dergelijke operaties door de Maatschappij, vooral omwille van de financieringsstructuur van de investeringen (voornamelijk door Staatskredieten) en de beperkingen inzake het recht op vervreemding van materieel zullen door de nieuwe bepalingen van de artikelen 151 en 152 van de programmawet worden opgeheven.

1.1.5.4. *Beheerscontract*

Het aanknopen van een vertrouwensrelatie tussen de Staat en de maatschappij zal moeten worden vastgelegd in een beheerscontract.

De Staat zal, wat hem betreft, de aan de maatschappij opgelegde openbare diensten daarin nader moeten omschrijven, alsook de economische en financiële — inzonderheid budgettaire — voorwaarden waarin zij haar activiteiten moet uitoefenen.

De maatschappij zal, van haar kant, de doelstellingen als onderneming bepalen en de middelen die zij zal inzetten om deze te bereiken.

Aangezien het gaat over een "contract", is het belangrijk dat tussen de twee partners een dialoog tot stand komt, niet alleen om het contract af te sluiten, maar ook om samen periodiek de resultaten ervan te evalueren. Een werkgroep die werd opgericht in de schoot van het departement bereidt thans dit document voor zodat het sluiten van het contract door de organen van de maatschappij en de voogdijoverheid spoedig kan gebeuren.

Hierbij dient opgemerkt dat dit beheerscontract kadert binnen het in voorbereiding zijnde ontwerp van wet betreffende de autonomie van de overheidsbedrijven.

Zodoende zal worden voorkomen dat de beleidsdoelinden keer op keer worden gewijzigd en zal ook de kostenexplosie, die het gevolg is van een gebrek aan duidelijk inzicht in de doelstellingen op middellange en lange termijn, tot het verleden behoren.

1.2. *STADS- EN STREEKVERVOER*

De maatschappijen voor intercommunaal vervoer en de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen werden de jongste jaren op hun beurt verzocht ernstige bezuinigingsinspanningen te doen in het kader van de sanering van de overheidsfinanciën.

De stedelijke maatschappijen en de N.M.V.B. die net als de N.M.B.S. onderworpen waren aan de verplichting om in 1983 een saneringsplan op te maken op basis van subsidies die tot 1988 van jaar tot jaar met 1 % zouden worden verminderd, werden ertoe gebracht hun plan periodiek te herzien. De aangekondigde budgettaire doelstelling was in feite onduide-

montant indexé, ni sur un montant nominal des crédits, mais un montant adapté en fonction de l'évolution des crédits courants de l'Etat hors dette publique.

L'effort réel qui fut de la sorte imposé aux sociétés a représenté finalement 3,5% par an en moyenne, si l'on se base sur le montant indexé des subsides.

D'une manière générale, l'on doit reconnaître que les sociétés ont atteint cet objectif financier sans pour autant porter atteinte à la qualité globale des services offerts.

Il ne paraît pas inutile de tirer, a posteriori, certaines conclusions qui se dégagent de cette expérience.

1. Pour la première fois dans le secteur, l'Etat a assigné aux sociétés de transport des objectifs de gestion. Même si ceux-ci ne se précisaient que dans le court terme (l'exercice budgétaire suivant), le seul fait qu'il y ait des objectifs a eu pour effet de mobiliser les dirigeants des entreprises, et a permis de mettre fin à une dérive continue des coûts que l'on connaissait depuis le début des années 60.

2. Une grande autonomie de gestion a été laissée aux sociétés; la tutelle a consisté, en dehors de ses missions légales ou réglementaires (tarifs, désignation des membres du Conseil,...) en un "follow up" des plans d'assainissement, mais sans intervention directe.

L'on doit constater que les responsables des sociétés, tant les conseils que les directions, ont su assumer pleinement les responsabilités qui leur avaient été confiées.

Ceci démontre, si besoin en était que l'autonomie dans le cadre d'objectifs clairs, peut constituer une solution efficace au problème de la gestion du secteur public.

Il est symptomatique de constater, à cet égard, que la situation financière des sociétés, malgré les réductions budgétaires, s'est améliorée dans la plupart des cas, comme en témoigne par exemple la diminution de 14% de l'endettement à plus d'un an, de 83 à 87, pour l'ensemble du secteur. Ceci indique que les responsables des sociétés ne se sont pas contentés de suivre plus ou moins passivement l'évolution des crédits pour prendre les mesures de rationalisation, mais ont géré plus activement leur société en se basant sur les possibilités réelles d'économie et d'amélioration de la productivité.

3. Enfin, il faut constater que, sans remettre en cause la justification économique et sociale du transport public, la charge qu'il peut, à ce titre, entraîner pour la communauté, peut être maîtrisée dans un

lijik, aangezien de 1 % vermindering noch op een geïndexeerd bedrag, noch op een nominaal bedrag van de kredieten betrekking had, maar op een bedrag aangepast volgens de evolutie van de lopende kredieten van de Staat buiten de openbare schuld.

De werkelijke inspanning die aldus aan de maatschappijen werd opgelegd, vertegenwoordigde uiteindelijk een gemiddelde van 3,5 % per jaar, zo men steunt op het geïndexeerde bedrag van de subsidies.

Algemeen beschouwd, moet worden toegegeven dat de maatschappijen deze financiële doelstelling hebben bereikt zonder dat daarbij de globale kwaliteit van de geboden diensten eronder te lijden had.

Daarbij is het nuttig om een aantal conclusies te trekken, die uit wat voorafgaat, naar voren komen.

1. Voor het eerst in die sector heeft de Staat de vervoermaatschappijen beleidsdoelstellingen opgelegd. Zelfs al waren deze maar duidelijk op korte termijn (het volgende begrotingsjaar), heeft het feit alleen al dat er doelstellingen waren, tot gevolg gehad dat de leiding van die ondernemingen werd gemobiliseerd en werd de mogelijkheid geschapen een einde te maken aan de voortdurende stijging van de kosten die men sinds het begin van de jaren '60 had gekend.

2. Aan de maatschappijen werd een grote beheersautonomie gelaten; de voorgedij bestond, buiten haar wettelijke en reglementaire opdrachten (tarieven, aanduiding van de leden van de Raad, ...) in een "follow up" van de saneringsplannen, maar zonder directe tussenkomst.

Vastgesteld wordt dat de verantwoordelijken voor de maatschappijen, de raden zowel als de directies, de hun toevertrouwde verantwoordelijkheden ten volle hebben gedragen.

Zulks toont voor zover nodig aan dat de autonomie in het kader van duidelijk omschreven objectieven, een doelmatige oplossing kan zijn voor het probleem van het beheer van de openbare sector.

Dienaangaande is het symptomatisch vast te stellen dat de financiële toestand van de maatschappijen er, ondanks begrotingsbeperkingen, in de meeste gevallen op verbeterd is, zoals blijkt bijvoorbeeld uit de vermindering met 14 % van de schuldenlast op meer dan een jaar, van 1983 tot 1987, voor het geheel van de sector. Zulks geeft aan dat de verantwoordelijken van de maatschappijen er zich niet mee vergenoegd hebben om min of meer passief de evolutie van de kredieten te volgen en op basis daarvan rationaliseringsmaatregelen te nemen, maar hun maatschappij actiever hebben beheerd, gebruik makend van de werkelijke mogelijkheden tot bezuiniging en opvoering van de produktiviteit.

3. Tenslotte wordt geconstateerd dat, zonder de economische en sociale rechtvaardiging van het openbaar vervoer in het gedrang te brengen, de last die uit dien hoofde voor de gemeenschap voortvloeit, kan

contexte de confiance et de clarté, tel que défini ci-avant pour la S.N.C.B.

Il y a tout lieu de penser que la conclusion de contrats de gestion avec les sociétés de transport en commun pourrait encore améliorer cette situation. C'est aux Régions qu'il reviendra de préparer et de conclure de tels contrats, prenant en compte, d'une part les services qu'elles estiment nécessaires pour satisfaire les besoins de déplacement de leurs habitants et d'autre part, les moyens financiers qu'elles sont prêtes à allouer à cette activité.

2. R.T.M.

Depuis la constitution de la Régie, le résultat d'exploitation avant amortissement a toujours — sauf en 1981 — été positif.

De 1972 à 1980, il y eut une légère perte mais néanmoins, un cash-flow positif. De 1981 à 1985, les pertes étaient considérables, de 400 à 500 millions par an.

En 1986, la perte a pu être ramenée à 181 millions et en 1987 à 86 millions. Le cash-flow était toutefois positif de 250 à 330 millions.

Les mesures d'assainissement prises en 1984 ont permis de consolider les revenus (augmentation de la capacité navale) et de limiter les dépenses en diminuant le nombre de voyages et l'effectif du personnel (de 2.027 le 31 décembre 1981 à 1.488 le 31 décembre 1987).

La structure du bilan de la Régie sera quelque peu améliorée par la remise de la dette de 1.500 millions de la Régie envers le S.C.D.F. Cette mesure est d'ailleurs ratifiée par la loi-programme.

2.1. BUDGET 1988

Initialement, les revenus maritimes étaient évalués à 4.889 millions et l'on s'attendait à un bénéfice de 203 millions. Les dernières prévisions ramènent les chiffres à 4.475 millions pour les revenus maritimes, et à 102 millions pour le bénéfice.

Le résultat définitif sera fortement influencé par l'imputation de l'effet de la grève chez le partenaire (P&O European Ferries) à cause de laquelle, malgré une hausse significative du trafic sur la ligne Ostende-Douvres, l'ensemble du groupe P&O E.F./R.T.M. a enregistré une baisse du trafic. Aucun accord n'a encore été conclu à ce sujet entre P&O et la R.T.M.

2.2. TRAFIC EN 1987

Partenariat (Ostende-Douvres, Zeebrugge-Douvres, Zeebrugge-Felixstone)

worden gedrukt in een context van vertrouwen en duidelijkheid, zoals hierboven aangegeven voor de N.M.B.S.

De beheerscontracten met de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer zullen deze toestand zeker en vast nog kunnen verbeteren. Het behoort nu aan de Gewesten om dergelijke contracten voor te bereiden en af te sluiten, daarbij rekening houdend met de diensten die zij nodig achten om in de verplaatsingsbehoeften van de bewoners te voorzien en met de financiële middelen die zij bereid zijn aan die activiteit te verlenen.

2. R.M.T.

Sinds haar oprichting heeft de Regie steeds - 1981 uitgezonderd - vóór afschrijving een positief exploitatieresultaat gerealiseerd.

Van 1972 tot 1980 was er een licht verlies doch niettemin een positieve cash-flow. Van 1981 tot 1985 waren er zware verliezen - van 400 à 500 miljoen per jaar.

In 1986 werd het verlies herleid tot 181 miljoen en in 1987 tot 86 miljoen. Een positieve cash-flow van 250 en 330 miljoen werd verwezenlijkt.

De saneringsmaatregelen getroffen in 1984 hebben de inkomsten weten te consolideren (verhogen van de scheepscapaciteit) en de uitgaven gedrukt door vermindering van het aantal uitgevoerde reizen en van het personeelseffectief (van 2.027 op 31 december 1981 tot 1.488 op 31 december 1987).

De kapitaalsstructuur van de Regie zal enigszins worden verbeterd door het kwijtschelden van de schuld van de Regie t.o.v. de C.D.V.U. van 1.500 miljoen. Deze maatregel zal met de programmawet van 1988 worden bekrachtigd.

2.1. BEGROTING 1988

De maritieme ontvangsten werden aanvankelijk geraamd op 4.889 miljoen en een winst van 203 miljoen werd vooropgezet. Een herrekening herleidt deze cijfers als volgt : maritieme ontvangsten : 4.475 miljoen, winst : 102 miljoen.

Het definitief resultaat zal sterk beïnvloed worden door de verrekening van de staking bij de partner (P & O European Ferries) waardoor, ondanks een trafikstijging op de Oostende-Doverroute, een trafikdaling ontstond voor het geheel van de groep P & O E.F./R.M.T. Tussen P & O en R.M.T. werd hierover nog geen akkoord bereikt.

2.2. VERKEERSRESULTATEN IN 1987

Partnership (Oostende-Dover, Zeebrugge-Dover, Zeebrugge-Felixstone)

Passagers 3.444.781 (-2,0 % 1986)
 Voitures 497.374 (-6,4 % 1986)
 Cargaison 404.154 (+2,0 % 1986)
 Ostende-Douvres
 Passagers 1.928.651 (-5,5 % 1986)
 Voitures 232.883 (+2,5 % 1986)
 Cargaison 109.247 (-9,1 % 1986)

2.3. POLITIQUE COMMERCIALE

Comme suite à l'accord de pool entre la R.T.M. et P & O European Ferries, les recettes des lignes Ostende-Douvres (R.T.M.) et Zeebrugge-Douvres et Zeebrugge-Felixstone (P & O) ont été mises en commun. Pour le 1er septembre 1989 au plus tard, il faudra décider de prolonger, d'adapter ou de mettre un terme à cet accord.

Lors des négociations sur la poursuite de la coopération, la R.T.M. tiendra compte notamment des facteurs suivants :

- le maintien et le renforcement de sa position en Grande Bretagne (le trafic via les ports belges peut être ventilé comme suit : 50% en provenance du R.U., 20% de l'Allemagne, 15% de la Belgique, 10% des Pays-Bas, 5% d'autres pays);
- l'incidence commerciale du nom de la firme P & O European Ferries;
- la limitation de la concurrence;
- la répartition de certains coûts (manutention dans les ports, marketing, réservation);
- l'influence indirecte de la politique menée par P & O sur ses routes françaises.

2.4. PROBLEMATIQUE A MOYEN TERME

Les prochaines années la R.T.M. se verra confrontée, tout comme les autres transporteurs franchissant la Manche, à :

- l'ouverture du tunnel sous la Manche;
- la réaction des autres opérateurs transmanche envers ce nouveau concurrent : la réaction se situera au niveau des tarifs et du confort offert;

— la suppression éventuelle de la vente de biens hors taxes à bord des navires, après l'unification du marché européen.

Un manque à gagner de l'ordre de 600 millions de francs par an peut ainsi apparaître dès 1993.

2.5. ACTION PREVUE

— renouvellement de la flotte par la commande immédiate d'un navire, à livrer au début de 1991 (capacité de cargaison 1800 Lane Meters avec option sur un deuxième navire, pour en venir en 1992/1993

Passagiers 3.444.781 (-2,0 % t.o.v. 1986)
 Personenwagens 497.374 (-6,4 % t.o.v. 1986)
 Vracht 404.154 (+2,0 % t.o.v. 1986)
 Oostende-Dover
 Passagiers 1.928.621 (-5,5 % t.o.v. 1986)
 Personenwagens 232.883 (+2,5 % t.o.v. 1986)
 Vracht 109.247 (-9,1 % t.o.v. 1986)

2.3. COMMERCIELE POLITIEK

Ingevolge het poolakkoord tussen R.M.T. en P & O European Ferries worden de inkomsten van de routes Oostende-Dover (R.M.T.) en Zeebrugge-Dover en Zeebrugge-Felixstone (P & O) samengevoegd. Uiterlijk op 1 september 1989 zal moeten beslist worden om het akkoord te verlengen, aan te passen of stop te zetten.

Bij het negociëren over het verder zetten van de poolsamenwerking zal de R.M.T. zich laten leiden door o.m. :

- het vrijwaren en bestendigen van haar positie in Engeland (de trafiek die via de Belgische routes verscheept wordt is voor circa 50 % afkomstig uit het Verenigd Koninkrijk, 20 % Duitsland, 15 % België, 10 % Nederland, 5 % overige landen);
- de impact van de merknaam P & O European Ferries;
- het beperken van de concurrentie;
- de verdeling van sommige kosten (behandeling in de havens, marketing, reservatie);
- het onrechtstreeks beïnvloeden van de commerciële politiek gevoerd door P & O op haar Franse routes.

2.4. PROBLEMATIEK OP HALFLANGE TERMIJN

De R.M.T. zal, zoals ook de andere kanaalrederijen, in de komende jaren geconfronteerd worden met :

- de opening van de kanaaltunnel;
- de reactie van de kanaalrederijen tegenover deze nieuwe concurrent — de reactie zal zich situeren op het vlak van de tarieven en van het aangeboden comfort;
- de eventuele afschaffing van de verkoop van taksvrije goederen aan boord van de schepen na de éénmaking van de Europese markt.

Een minderinkomen van de orde van 600 miljoen B.F. per jaar kan hierdoor ontstaan vanaf 1993.

2.5. VOORZIENE ACTIE

— vlootvernieuwing doorvoeren beginnende met onmiddellijke bestelling van 1 schip te leveren begin 1991 (vrachtcapaciteit 1800 Lane Meters) met optie voor een tweede schip om in ± 1992/1993 te komen tot

à une flotte comprenant deux nouveaux navires (2 x 1800 L.M.) et 2 navires existants (850 et 920 L.M.) au lieu de 5 navires (380 x 3 + 850 + 920 L.M.). De ce fait, 3 navires actuellement en service pourront être vendus;

— réduction du nombre de traversées (de 2.500 aller et retour actuellement, à $\pm$ 2.000 aller et retour) avec une augmentation de la capacité de cargaison;

— travaux d'aménagement dans le port d'Ostende afin de pouvoir accueillir de plus grands navires.

Ces mesures doivent permettre l'assainissement de la R.T.M. et maintenir sa viabilité.

3. TRAFIC AERIEN

3.1. LA LIBERATION DU TRAFIC AERIEN

Dans la perspective du marché européen unifié, les 12 ministres des Communications ont franchi un pas important dans la voie d'une libéralisation complète du trafic aérien, en signant l'accord du 7 décembre 1987. Cet accord vise à ouvrir le marché jusqu'à présent fermé (accords tarifaires mutuels, répartition de la capacité) en imposant un assouplissement en matière de conditions d'accès au marché, de tarifs, et de concurrence. Ces mesures ne constituent cependant qu'un premier pas, bien que non négligeable, vers une politique aérienne européenne intégrée et la libéralisation du trafic aérien.

Mais dans le secteur du transport aérien de personnes, la libéralisation seule n'offre aucune garantie pour l'avenir. Certes la libéralisation de ce trafic aura un effet favorable sur la formation des prix européens - puisque l'on sait à présent que les tarifs aériens sont très élevés en Europe pour ne pas dire trop élevés, et qu'ils sont donc dans une certaine mesure une entrave à l'accroissement du transport aérien.

Cependant l'expérience de la libéralisation du trafic aérien aux Etats-Unis a révélé quelques dangers. Il faut dès lors veiller à ne pas commettre les mêmes erreurs. La dérégulation complète y a eu comme première réaction, la création de toute une série de nouvelles sociétés aériennes qui, en pratiquant des prix très bas, se sont lancées dans une concurrence effrénée sur les lignes et les destinations les plus rentables.

La conséquence fut non seulement que les lignes moins rentables ne furent plus desservies, mais qu'un processus d'assainissement s'est spontanément produit après quelque temps, de sorte que, finalement, seuls quelques géants ont survécu.

een vloot bestaande uit 2 nieuwe schepen (2 x 1800 L.M.) en 2 bestaande schepen (850 + 920 laanmeter) in plaats van 5 schepen (380 x 3 + 850 + 920 L.M.). Drie thans in dienst zijnde schepen zouden dan kunnen verkocht worden;

— verminderen van aantal overvaarten (van 2.500 heen en terug nu, tot $\pm$ 2.000 heen en terug) waarbij de vrachtcapaciteit echter toeneemt;

— aanpassingswerken in de haven van Oostende om de grotere schepen te kunnen ontvangen.

Deze maatregelen moeten het mogelijk maken de R.M.T. financieel gezond te maken en de bedrijfszekerheid te bestendigen.

3. LUCHTVERKEER

3.1. DE LIBERALISERING VAN HET LUCHTVERKEER

In het vooruitzicht van de éénmaking van de Europese markt werd met het oog op een volledige liberalisering van het luchtverkeer reeds een eerste principiële stap gezet door de op 7 december 1987 door de 12 Verkeersministers ondertekende overeenkomst. Dit akkoord beoogt de tot nog toe gesloten markt (onderlinge prijsafspraken, verdeling van de capaciteit) open te maken door versoepelingen op te leggen inzake capaciteit, toegang tot de markt, tarieven en concurrentie. Deze maatregelen betekenen evenwel slechts een eerste, zij het principiële een niet-onbelangrijke stap naar een volledig geïntegreerde Europese luchtvaartpolitiek en de liberalisatie van het luchtverkeer.

Nochtans biedt in de sector van het personenluchtverkeer de liberalisatie alléén geen garantie voor de toekomst. Zeker, de liberalisatie van het luchtverkeer zal een gunstig effect hebben op de prijsvorming in Europa — daar waar nu algemeen geweten is dat de Europese luchtvaarttarieven nog zeer, om niet te zeggen, te hoog liggen en dus in zekere mate een belemmering vormen voor de toename van het personenvervoer per vliegtuig.

De ervaring met de liberalisatie van het luchtverkeer in de Verenigde Staten heeft echter ook een aantal gevaren bloot gelegd. Er moet dan ook over gewaakt worden dat niet dezelfde fouten begaan worden. De volledige deregulering heeft hier in een eerste reactie de oprichting tot gevolg gehad van een hele reeks nieuwe luchtvaartmaatschappijen die, tegen zeer scherp berekende prijzen, elkaar zijn gaan concurreren op de meest rendabele lijnen en bestemmingen.

Het gevolg hiervan was niet alleen dat minder rendabele lijnen niet meer werden aangevlogen, maar dat zich na zekere tijd een spontaan saneringsproces in gang heeft gezet dat er uiteindelijk toe heeft geleid dat nog enkele megacarriers zijn overgebleven.

L'on peut craindre à présent que ceux-ci ne dominent le marché et ne déterminent les prix sans que la concurrence ne puisse encore jouer.

En outre, la dérégulation a entraîné un glissement dans l'utilisation de l'espace aérien : la structure d'organisation de ces grands transporteurs a entraîné la création de quelques grands centres de distribution, de plus en plus confrontés à la saturation de l'espace aérien. Par ailleurs, la forte concurrence a donné lieu à une croissance considérable du trafic (+40%) au cours des cinq dernières années avec une utilisation croissante d'avions de moindre capacité (en moyenne 147 sièges en 1987 pour 151 en 1983). Ceci donne lieu à une sursaturation, alors qu'il faudrait viser l'objectif inverse.

Enfin, n'oublions pas non plus que la dérégulation a provoqué une érosion des tarifs, ce qui menace d'hypothéquer le pouvoir financier des compagnies à un moment où d'énormes sommes doivent être investies dans l'achat de nouvelles générations d'avions. C'est donc à la lumière de cette situation qu'il faut comprendre les efforts que consentent actuellement les compagnies aériennes européennes pour renforcer leur compétitivité. Rien d'étonnant donc que des petites compagnies surtout soient très actives dans ce domaine, en raison aussi du fait qu'elles craignent que dans une Europe unifiée elles n'entrent plus en ligne de compte comme interlocuteurs valables au cas où la C.E.E. entamerait des discussions bilatérales avec, par exemple, les Etats-Unis ou le Japon.

3.2. LA SABENA DANS LE TRAFIC AERIEN LIBERALISE

Cette question se pose aussi à la Société Anonyme Belge de Navigation Aérienne, la SABENA. En raison du marché intérieur très restreint — en comparaison avec des pays comme l'Allemagne et la France, — la SABENA ne peut que conclure une forme quelconque de collaboration avec une ou plusieurs compagnies aériennes pour parvenir à une extension de son réseau.

Pour réaliser une telle opération, il faut créer un cadre juridique adéquat. En effet, la SABENA doit pouvoir conclure juridiquement des accords de collaboration sans risquer d'être elle-même absorbée en tant que société-mère.

Un arrêté royal autorisant la SABENA à créer une filiale a été approuvé à cette fin : celle-ci assurera le trafic aérien et les activités connexes telle que l'assistance aéroportuaire.

Het gevaar bestaat nu inderdaad dat zij de markt gaan beheersen en de prijzen gaan bepalen zonder dat de concurrentie kan spelen.

Bovendien heeft de deregulering een verschuiving meegebracht in de gebruikspatronen van het lucht-ruim : de hubvorming van deze megacarriers heeft enkele zeer grote distributiecentra in het leven geroepen, die steeds meer geconfronteerd worden met saturatie in het luchtruim. Anderzijds heeft de felle concurrentiestrijd geleid tot een aanzienlijke toename van het verkeer (+ 40 %) gedurende de laatste 5 jaar, waarbij steeds meer vliegtuigen met kleinere capaciteit werden gebruikt (gemiddeld 147 zetels in 1987 tegenover meer dan 151 in 1983). Dit leidt dan tot oververzadiging, daar waar het omgekeerde doel zou moeten worden nagestreefd.

Tenslotte mag ook niet uit het oog worden verloren dat de deregulering een uitholling heeft meegebracht van de gemiddelde tarieven, wat een hypotheek dreigt te leggen op de financiële draagkracht van de maatschappijen en dit op het ogenblik dat enorme bedragen moeten worden geïnvesteerd in de aankoop van de nieuwe generatie vliegtuigen. In het licht van deze toestand zijn dan ook de inspanningen te begrijpen die Europese luchtvaartmaatschappijen momenteel aan de dag leggen om hun concurrentiepositie te verstevigen. Het is dan ook niet verwonderlijk dat vooral kleinschalige maatschappijen op dit vlak zeer actief zijn, ook omwille van het feit dat zij bevreesd zijn in de eengemaakte Europese markt niet in aanmerking te zullen worden genomen als geldige gesprekspartners voor het geval de E.G. zelf bilaterale besprekingen zou gaan voeren met bv. Amerika of Japan.

3.2. SABENA IN HET GELIBERALISEERDE LUCHTVERKEER

Deze ijver wordt ook aan de dag gelegd door de Belgische Nationale Luchtvaartmaatschappij SABENA. Ingevolge de zeer beperkte thuismarkt — bijvoorbeeld tegenover landen als Duitsland en Frankrijk — ligt de enige mogelijkheid voor SABENA om tot een redelijke schaalvergroting te komen, in een of andere vorm van samenwerking met een of meerdere andere luchtvaartmaatschappijen.

Om deze operatie te kunnen realiseren dient een aangepast wettelijk kader gecreëerd te worden. SABENA moet immers de juridische mogelijkheid hebben samenwerkingsakkoorden aan te gaan zonder het gevaar te lopen zelf als moedermaatschappij opgeslorpt te worden.

Teneinde hieraan tegemoet te komen werd de goedkeuring gehecht aan een koninklijk besluit waarbij SABENA gemachtigd wordt een zustermaatschappij op te richten, die zal instaan voor de uitvoering van het luchtverkeer en hierop betrekking hebbende nevenactiviteiten, zoals het verlenen van luchthavenbijstand.

En outre, la condition explicite en est que la SABENA doit être et rester le seul actionnaire de cette filiale, de sorte que les pouvoirs publics gardent la possibilité d'approuver ou de désapprouver les accords préconisés par la SABENA.

Remarquons encore qu'il n'est pas exclu, dans un proche avenir, que le principe de nationalité, fondement de la plupart des accords aériens, ne devienne une notion évolutive. On peut admettre que dans un contexte européen, les normes actuelles de nationalité s'estompent progressivement, de sorte que la création de sociétés de droit européen devienne possible.

4. MARINE MARCHANDE ET MARINE DE PECHE

4.1. LA MARINE MARCHANDE

Conformément au plan temporaire de la marine marchande, d'importants crédits SNCI avec garantie de l'Etat et 3 % de subside d'intérêt ont été accordés en 1987-1988 en vue de financer l'empavillonnement. Ceci a permis de maintenir l'emploi de près de 2.000 marins à la marine marchande.

En exécution de l'accord de gouvernement, des propositions structurelles sont à l'examen en vue de comprimer les frais d'exploitation des navires battant pavillon belge. La concurrence internationale dans la navigation maritime est en effet si forte que faute de mesures draconiennes, il ne sera économiquement plus possible d'exploiter des navires battant pavillon belge.

Il a été proposé au Conseil des Ministres de

— créer un Conseil de la marine marchande belge qui remplira une fonction d'organe consultatif. De sa propre initiative ou à la demande du Ministre des Communications, ce Conseil rendra des avis sur des questions de navigation maritime;

— neutraliser dans une mesure importante les écarts de coûts d'exploitation. Pour apporter une solution structurelle à ce problème, deux possibilités existent :

a) comprimer les frais salariaux bruts par une forte réduction des charges fiscales et sociales;

b) autoriser les armateurs à exploiter des navires belges sous un double registre d'empavillonnement (autorisation de battre pavillon étranger), et rendre ainsi possible le maintien de l'emploi des marins belges à bord de ces navires, sur la base de la réglementation en vigueur pour le pavillon étranger mais en

Overigens werd hierbij als uitdrukkelijke voorwaarde gesteld dat de N.V. SABENA de enige aandeelhouder moet zijn en blijven van deze zustermaatschappij, zodat de overheid over de middelen blijft beschikken om de eventueel door SABENA gepreconiseerde akkoorden goed of af te keuren.

Terloops weze in dat verband toch nog opgemerkt dat het in de nabije toekomst niet uitgesloten is dat "het nationaliteitsbeginsel" waarop de meeste luchtvaartakkoorden zijn gebaseerd, een evolutief begrip zou worden. Er mag worden aangenomen dat, in Europees verband, de nu geldende enge nationaliteitsnormen geleidelijk aan zullen vervagen, zodat uiteindelijk de oprichting van maatschappijen naar Europees recht zou mogelijk worden.

4. KOOPVAARDIJ EN ZEEVISSERIJ

4.1. DE KOOPVAARDIJ

In toepassing van het tijdelijk koopvaardijplan voor 1987-1988 werden belangrijke NMKN-kredieten toegekend met staatswaarborg en 3% rentesubsidie, ter financiering van een reeks "invlaggingen". Hierdoor kon de tewerkstelling in de Belgische koopvaardij op peil worden gehouden op een niveau van om en bij de 2.000 zeelieden.

In uitvoering van het Regeerakkoord liggen momenteel voorstellen ter discussie om op structurele wijze de exploitatiekosten te drukken voor schepen varende onder Belgische vlag. De internationale concurrentie in de scheepvaart is inderdaad zo scherp, dat het zonder indringende maatregelen bedrijfs-economisch onmogelijk wordt nog schepen onder Belgische vlag uit te baten.

Aan de Ministerraad werden volgende voorstellen geformuleerd :

— een Raad voor de Belgische Koopvaardij op te richten die de functie van adviesorgaan zal vervullen. Deze Raad zal op eigen initiatief of op vraag van de Minister van Verkeerswezen adviezen uitbrengen omtrent scheepvaartangelegenheden;

— het vastgestelde exploitatiekostverschil in belangrijke mate te neutraliseren. Om een structurele oplossing te geven aan dit probleem zijn er twee mogelijkheden :

a) door een sterke vermindering van de fiscale- en sociale lasten kunnen de bruto loonkosten worden gedrukt;

b) door de reders de toelating te geven de Belgische schepen te exploiteren onder een dubbele vlagregistratie (= toelaten een buitenlandse vlag te voeren) kunnen de Belgische zeelui aan boord van deze schepen tewerkgesteld blijven, tegen de reglementering geldend voor de vreemde vlag, maar met behoud

préservant leur salaire net. Ce second pavillon pourrait éventuellement être le pavillon luxembourgeois.

Si l'on veut maintenir et, si possible, augmenter l'emploi des marins belges, il faudra choisir l'une ou l'autre des deux solutions précitées.

Avant la fin de l'année, le Conseil des Ministres devra prendre une décision;

- en concertation avec les interlocuteurs sociaux examiner dans quelle mesure l'effectif de l'équipage peut être réduit sans compromettre la sécurité. On prévoiera en même temps la possibilité d'admettre sur des navires belges, des marins n'appartenant pas à des pays de la C.E.E., aux gages de leur pays d'origine;

- permettre d'employer des marins belges sous un statut social acceptable sur des navires ne battant pas pavillon belge et notamment des navires empavillonnés par des armateurs belges;

- de dresser un registre d'empavillonnement belge : en conséquence un navire ne tombera plus automatiquement et de plein droit sous pavillon belge lorsqu'il est pour plus de la moitié la propriété de belges ou d'une société belge. Ainsi, le Ministre des Communications devra admettre chaque navire et pourra déterminer le nombre de navires naviguant sous pavillon belge.

4.2. LE FONDS DES CREDITS MARITIMES

Depuis 1986, le Fonds des Crédits Maritimes ne reçoit plus de dotations.

Il doit s'autofinancer sur la base du remboursement des crédits accordés.

En application de la loi du 8 août 1988, le Fonds des Crédits Maritimes est régionalisé. Les créances existantes sur les armateurs sont transférées à l'Exécutif flamand. De ce fait, l'Exécutif flamand, à l'intérieur des possibilités de financement du Fonds, dispose des moyens nécessaires pour exercer ses nouvelles compétences.

Les autorisations d'engagement d'un montant de 5.750.000.000 F.B. ont été inscrits au budget de 1988.

Des décisions importantes ont été prises en exécution du plan temporaire pour la marine marchande (mise sous pavillon de 4 bateaux avec crédits maritimes) et dans le but de préserver l'emploi dans les chantiers belges (crédit maritime pour la construction d'un bateau LPG et d'un cablier chez Boelwerf).

D'ici là fin de l'année une proposition de crédit maritime pour la construction d'un second navire (LPG chez Boelwerf) sera introduit en Conseil des Ministres.

Ce montant est élevé, un mouvement de rattrapage de 1987 s'étant produit en 1988. En effet, en 1987, les dépenses du Fonds ne sont élevées qu'à 2.057 millions, par suite surtout des circonstances économi-

van hun netto loon. Deze tweede vlag zou eventueel de Luxemburgse vlag kunnen zijn.

Wil men de tewerkstelling van Belgische zeelui behouden en mogelijk opvoeren, zal voor één van voormelde regelingen dienen geopteerd.

Voor het einde van het jaar zal de Ministerraad een beslissing dienen te nemen;

- in overleg met de sociale partners na te gaan in welke mate de bemanningsomvang kan worden verminderd, zonder de veiligheid in het gedrang te brengen. Tevens zal de mogelijkheid worden voorzien om een aantal niet EG-zeelieden, aan de gages van hun land van herkomst, te aanvaarden op Belgische zeeschepen;

- het mogelijk te maken Belgische zeelieden onder een aanvaardbaar sociaal statuut tewerk te stellen op niet onder Belgische vlag varende schepen, en namelijk op schepen die door Belgische reders werden uitgevlagd;

- een Belgisch vlagregister in te stellen : dit zal voor gevolg hebben dat een schip niet meer automatisch en van rechtswege onder Belgische vlag komt wanneer het voor meer dan de helft eigendom is van Belgen of van een Belgische vennootschap. Aldus zal de Minister van Verkeerswezen elk schip dienen te aanvaarden en kan hij het aantal schepen bepalen dat onder Belgische vlag vaart.

4.2. FONDS VOOR SCHEEPSKREDIET

Sinds 1986 worden er geen dotaties meer naar het Fonds voor scheepskrediet overgeheveld.

Het Fonds dient zelffinancierend te zijn op basis van de terugbetaling van de uitstaande kredieten.

In toepassing van de wet van 8 augustus 1988 zal het Fonds voor het scheepskrediet worden geregionaliseerd. De op de rederijen uitstaande vorderingen zullen hiertoe aan het Vlaamse Gewest worden overgedragen. Aldus zal het Vlaamse Gewest, binnen de zelffinancieringsmogelijkheden van het Fonds, over de nodige middelen beschikken om de nieuwe bevoegdheid uit te oefenen.

In 1988 worden in de begroting vastleggingsmachtigingen ingeschreven voor een bedrag van 5.750.000.000 BF.

Belangrijke beslissingen werden genomen in uitvoering van het tijdelijk koopvaardijplan (invlagging met scheepskrediet van 4 schepen) en teneinde de tewerkstelling op de Belgische werven te vrijwaren (scheepskrediet voor de bouw van een LPG-schip en een kabelleggingsschip bij Boelwerf).

Voor het einde van het jaar zal een voorstel voor scheepskrediet voor een volgende LPG-schip, te bouwen bij Boelwerf, aan de Ministerraad worden voorgelegd.

Dit bedrag is vrij belangrijk omdat er zich voor 1988 een soort inhaalbeweging voordoet t.o.v. 1987. In 1987 bedroegen de uitgaven van het Fonds inderdaad slechts 2.057 MBF, dit vooral ingevolge de moeilijke

ques difficiles auxquelles les grands chantiers navals ont été confrontés.

4.3. PECHE MARITIME

Par décision du 11 décembre 1987 de la Commission de la C.E.E. la Belgique doit, pour le 31.12.1991 au plus tard, réduire sa capacité de pêche à 21.340 tonnes brute registrées (TBR) et à une puissance moteur totale de 69.242 kilowatt (94.080 CV).

Pour réaliser ces objectifs au cours de la période 1988-1991 les mesures d'accompagnement suivantes ont été proposées à la Commission de la C.E. :

4.3.1. Limitation de la flotte

4.3.1.1. Délivrance d'autorisations, en exécution de l'A.R. du 28.1.88 du Ministère de l'Agriculture portant des mesures nationales complémentaires en matière de conservation et de gestion des ressources de pêche, aux navires immatriculés au 4.2.1988 sur la "Liste officielle des navires de pêche belges" ainsi qu'aux bateaux de pêche pour lesquels un crédit maritime a été octroyé avant le 4.2.1988 par le Ministre des Communications en application de la loi du 23.8.1948.

4.3.1.2. Le remplacement d'un bateau auquel une autorisation a été décernée, par un bateau appartenant à la même catégorie (CV) que ce bâtiment retiré définitivement de la pêche maritime belge, soit de 0 à 300 CV ou de 301 à 1.200 CV.

4.3.1.3. Octroi de primes d'arrêt définitif dont le niveau a été relevé au montant mentionné à l'annexe 5 de la directive C.E.E. 4028/86.

4.3.2. Modernisation de la flotte

4.3.2.1. Octroi d'un crédit maritime avec une subvention nationale équivalente à 10 % pour la modernisation de bateaux de pêche de moins de 20 ans pour autant que ni les TB ni les CV du bâtiment ne soient augmentés.

4.3.2.2. Octroi d'un crédit maritime garanti par l'Etat avec une subvention d'intérêt de 3 % pour la modernisation de :

— bâtiments de moins de 20 ans sans augmentation de la puissance CV mais pour lesquels une augmentation TB est justifiée en raison des exigences de sécurité en matière de stabilité;

— bâtiments de plus de 20 ans sans augmentation de TB ou CV pour autant que la nécessité de l'aide se justifie pour la survie de l'armement.

4.3.3. Remplacement par de nouveaux bateaux

Octroi d'un crédit maritime de 80 % à une charge d'intérêt moyenne de 3 %, remboursable en 15 ans,

omstandigheden waarmee de grote zeescheepsbouw in dat jaar geconfronteerd werd.

4.3. DE ZEEVISSERIJ

Bij beschikking van de E.G.-Kommissie van 11 december 1987 werd aan België opgelegd tegen 31.12.1991 zijn visserijcapaciteit te reduceren tot 21.340 bruto registerton (BRT) en een totaal motorvermogen van 69.242 kilowatt (94.080 PK).

Teneinde deze objectieven te bereiken, tijdens de periode 1988-1991, werden aan de E.G.-Kommissie volgende beleidsmaatregelen voorgesteld :

4.3.1. Beperking van de vloot

4.3.1.1. aflevering van machtigingen, in uitvoering van het K.B. van het Ministerie van Landbouw dd. 28.1.1988, houdende aanvullende maatregelen inzake de instandhouding en het beheer van de visbestanden, aan de op 4.2.1988 op de "Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen" ingeschreven vaartuigen alsook aan de vaartuigen te bouwen of in aanbouw, waarvan het scheepskrediet, in toepassing van de wet van 23.8.1948, vóór 4.2.1988 door de Minister van Verkeerswezen is goedgekeurd;

4.3.1.2. de vervanging van een vaartuig, aan hetwelk een machtiging werd afgeleverd, dient te gebeuren door een vaartuig dat tot dezelfde categorie (PK) behoort als het definitief aan de Belgische visserij onttrokken vaartuig, namelijk van 0 - 300 PK of 301 - 1.200 PK.

4.3.1.3. Toekenning van beëindigingspremies waarvan het niveau opgetrokken wordt tot de bedragen vermeld in bijlage V van de EG-Verordening 4028/86.

4.3.2. Modernisering van de vloot

4.3.2.1. Toekenning van een scheepskrediet met een nationale steun equivalent van 10% voor de modernisering van vissersvaartuigen niet ouder dan 20 jaar voor zover noch de BT noch de PK van het vaartuig toeneemt.

4.3.2.2. Toekenning van een door de Staat gewaarborgd scheepskrediet met een rentetoelage van 3% voor de modernisatie van :

— vaartuigen niet ouder dan 20 jaar zonder PK-verhoging maar waarvoor een BT-verhoging verantwoord is ingevolge veiligheidseisen inzake stabiliteit;

— vaartuigen ouder dan 20 jaar zonder BT of PK verhoging voor zover de noodzaak van de steun zich rechtvaardigt voor de overleving van de rederij.

4.3.3. Vervanging door nieuwbouw

Toekenning van een 80% scheepskrediet aan een gemiddelde interestlast van 3%, terugbetaalbaar in

pour la construction de bâtiments pour autant qu'au plus tard à la mise en service du nouveau bâtiment, un volume en CV égal à celui du nouveau bâtiment, mais augmenté de 10 %, soit retiré directement ou indirectement de la flotte belge sans prime d'arrêt définitif.

Ces 10 % ne sont pas applicables pour le remplacement de bâtiments ayant sombré.

4.3.4. *Autres initiatives*

Des conditions de crédits appropriées seront proposées dès qu'il existera, dans le programme belge, place pour appuyer d'autres initiatives (achat de navires belges d'occasion, construction de bâtiments neufs sans remplacement).

L'ensemble de ces mesures permettra d'évoluer à terme vers une flotte de pêche moderne et productive, en équilibre avec la demande et avec les quotas de pêche accordés à la Belgique.

5. NAVIGATION INTERIEURE

5.1. *PLAN D'ASSAINISSEMENT STRUCTUREL DE LA FLOTTE INTERIEURE*

5.1.1. *Problématique*

Pour ce qui concerne la navigation intérieure, il y a dans le contexte européen un déséquilibre important entre l'offre et la demande. La capacité de fret actuelle pèse sur les prix du fret compromettant ainsi la viabilité des entreprises maritimes et la sécurité de la navigation, en différant des travaux d'entretien indispensables.

Cette situation rend un assainissement indispensable. La commission de la C.E. propose :

- d'instaurer une prime de déchirage afin de réduire la capacité des chargements secs d'un million de tonnes et la capacité des citernes de 250.000 tonnes;

- d'empêcher la mise en service de capacités supplémentaires.

5.1.3. *Principes essentiels de la proposition de la Commission de la C.E.*

- le régime de déchirage vaut tant pour le transport pour compte propre que pour celui pour compte de tiers;

- le déchirage n'est pas obligatoire;

- les propriétaires de bateaux qui exécutent des chargements supplémentaires doivent payer une cotisation;

- les primes sont perçues par un fonds national de déchirage créé dans chaque pays;

15 jaar voor de bouw van nieuwe vaartuigen, voor zover rechtstreeks of onrechtstreeks uiterlijk bij het in de vaart brengen van het nieuwe vaartuig een PK volume gelijk aan dit van het nieuwe vaartuig, vermeerderd met 10%, zonder beëindigingspremie aan de Belgische vloot wordt onttrokken.

Deze 10% gelden niet voor de vervanging van ver-gane vaartuigen.

4.3.4. *Andere initiatieven*

Van zodra binnen het Belgisch programma ruimte ontstaat voor de ondersteuning van andere initiatieven (aankoop Belgische tweedehandsschepen, nieuwbouw zonder vervanging) zullen passende kredietvoorwaarden worden voorgesteld.

Het geheel van deze beleidsmaatregelen moet het mogelijk maken op termijn te evolueren naar een moderne en produktieve visserijvloot die in evenwicht is met de vraag en met de aan België toegekende visserijkwota.

5. BINNENVAART

5.1. *PLAN TOT STRUCTURELE SANERING VAN DE BINNENVAARTVLOOT*

5.1.1. *Probleemstelling*

In Europese context bestaat er wat de binnenvaart betreft een belangrijk onevenwicht tussen vraag en aanbod naar vrachtcapaciteit. De bestaande vrachtcapaciteit drukt op de vrachtprijzen, waardoor de leefbaarheid van scheepvaartbedrijven en de veiligheid van de scheepvaart, ingevolge het uitstellen van nodige onderhoudswerken, in het gedrang komen.

Deze toestand maakt een sanering noodzakelijk. De Commissie van de E.G. stelt voor :

- een sloopregeling in te voeren teneinde de vlootcapaciteit voor droge ladingen te verminderen met circa 1 miljoen ton en deze van de tankvaart met circa 250.000 ton;

- het in dienst brengen van bijkomende capaciteit te beletten.

5.1.2. *Voornaamste principes van het voorstel van de E.G.-Commissie*

- de sloopregeling geldt zowel voor het eigen ver-voer als voor dit voor rekening van derden;

- de sloping heeft geen verplicht karakter;

- de eigenaars van de binnenschepen die verder verschepingen verrichten dienen een bijdrage te betalen;

- de bijdragen worden geïnd door een nationaal slopfonds dat in ieder land wordt ingesteld;

— le financement des primes de déchirage est à charge de la profession mais préfinancé par les Etats concernés;

— on présuppose la solidarité entre les fonds nationaux.

Au cours des discussions au sein de la Commission, les Pays-Bas et la Belgique ont insisté sur une intervention financière de la C.E.E., de l'ordre de 50 %.

Sur ces problèmes et sur la question de savoir si des bateaux d'un tonnage inférieur à 450 tonnes doivent être exclus, la concertation doit se poursuivre.

5.1.3. Contexte belge

En Belgique, la surcapacité n'existe presque exclusivement que dans le secteur des petits bateaux. Pour autant que le régime de déchirage pour ces bateaux soit exclu de la prime de déchirage prévue par la C.E., il faudra prendre une réglementation nationale, en accord avec elle.

Un tel projet pourrait répondre aux propositions contenues dans le "Plan pour l'adaptation de la flotte belge de navigation intérieure" que l'Institut du Transport par Batellerie a publié en 1986. Ce plan prévoyait l'octroi de primes pour le déchirage de vieux bateaux et l'octroi d'une intervention dans les charges d'intérêt pour l'achat de bateaux d'occasion et de travaux de modernisation.

Une première tranche de 100 millions a été prévue au budget de 1988 pour ces objectifs.

5.2. STRUCTURES DU MARCHE ET TARIFICATION

Remarquons au préalable que l'Office Régulateur de la Navigation Intérieure (ORNI) n'intervient que pour les cargaisons sèches en transport intérieur et vers la France. Pour le transport vers les Pays-Bas seul un affichage est réglementairement obligatoire. Mais en pratique un tour de rôle officieux, mis sur pied par les organisations des batelliers, existe.

Pour les citernes il n'existe pas de tour de rôle, mais un contrat type est utilisé, qui prévoit le respect d'un prix minimum

Cela signifie concrètement que près de 20 % seulement de la navigation intérieure sur les voies navigables belges est contrôlée par l'ORNI.

Compte tenu d'une tendance à une plus grande libéralisation au sein de la C.E.E., il faudra examiner dans quelle mesure le tour de rôle actuel peut être maintenu et/ou de quelle manière celui-ci peut être modernisé. Il faudra sauvegarder les intérêts de la batellerie comme ceux des chargeurs.

— de financiering van de slooppremies gebeurt ten laste van het beroep, evenwel geprefinancierd door de betrokken Staten;

— solidariteit tussen de nationale fondsen wordt vooropgesteld.

Tijdens de besprekingen in de Commissie werd door Nederland en België aangedrongen op een financiële tussenkomst van de Europese Gemeenschap ten belope van 50 %.

Omtrent dit probleem en over de vraag om al dan niet schepen met een tonnage van minder dan 450 ton uit te sluiten, dient nog verder overleg gepleegd.

5.1.3. Situering in Belgische context

Wat België betreft, is er quasi uitsluitend een overcapaciteit van kleine schepen. Voor zover deze uit de E.G. sloopregeling zouden vallen, zal er een nationale reglementering met akkoord van de E.G. noodzakelijk zijn.

Dit laatste zou kunnen inspelen op de voorstellen vervat in het "Plan voor de aanpassing van de Belgische binnenvaartvloot" dat door het Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren in 1986 werd verspreid. Dit plan voorzag in het verlenen van slooppremies voor de sloop van verouderde vaartuigen en in het toekennen van een tussenkomst in de interestenlast voor aankoop van geschikte tweedehandsvaartuigen en voor moderniseringswerken.

In de begroting 1988 werd om deze doeleinden te verwezenlijken een eerste schijf van 100 miljoen frank voorzien.

5.2. MARKTORDENING EN TARIFERING

Vooraf kan worden aangestipt dat de Dienst voor Regeling der Binnenvaart (D.R.B.) alleen tussenkomt voor het vervoer van droge ladingen in het binnenland en naar Frankrijk. Voor het vervoer naar Nederland is er reglementair uitsluitend een verplichte affichage, maar in de praktijk bestaat er een officieuze beurtregeling georganiseerd door de schippersbonden.

Voor de tankvaart is er geen beurtregeling, wel dient een type-contract gebruikt en moet er een minimumprijs worden gerespecteerd.

In concreto komt het er op neer dat slechts circa 20% van het binnenvaartvervoer over het Belgisch waterwegennet gesuperviseerd wordt door de D.R.B.

Rekening houdend met de trend naar een ruimere liberalisatie in E.G.-verband, zal dienen uitgemaakt in welke mate de bestaande beurtregeling kan worden behouden en/of op welke wijze deze kan worden gemoderniseerd. Hierbij zullen evenzeer de belangen van de schipperij als deze van de verladers moeten gevrijwaard worden.

En matière de tarification, il existe actuellement un barème officiel, fixé par un arrêté ministériel de 1953. La possibilité de déroger à ce barème et de charger à des tarifs négociés entre chargeurs et représentants de la batellerie a été prévue et est utilisée dans près de 80 % des cas. Le tarif de 1953 doit être revu puisqu'il ne correspond plus à la situation actuelle dans la batellerie. Une proposition d'adaptation sera bientôt examinée par le Bureau Central des Frets, qui comprend des représentants des chargeurs de la batellerie et des pouvoirs publics. L'intention est de conserver le système de négociation entre les représentants des chargeurs et de la batellerie et de ne maintenir qu'un tarif de référence.

6. TRANSPORTS ROUTIERS

6.1. LA POLITIQUE AU PLAN NATIONAL

Au niveau national et par analogie avec les principes adoptés en vue de la réalisation du marché unique européen pour 1992, l'objectif est de concrétiser par une modification de loi, une politique principalement axée sur l'amélioration de la qualité de l'entreprise dans le secteur du transport des marchandises par la route et la lutte contre la concurrence déloyale et de mettre fin aux limitations quantitatives.

Cela signifie concrètement :

- un renforcement des conditions qualitatives de l'accès à la profession de transporteur professionnel, c'est-à-dire, l'honorabilité, la qualification professionnelle et la solvabilité. Un grand pas a déjà été franchi en ce qui concerne cette dernière par la récente instauration d'un régime de cautionnement;

- un meilleur respect des règles dont l'infraction offre, sur le plan concurrentiel, des avantages aux entreprises de transport. Il s'agit ici, entre autres, des infractions à la législation sur les temps de conduite et de repos et sur l'application des conventions collectives de travail.

Le contrôle sera plus efficace et les infractions constatées seront également sanctionnées sur base de la législation sur les transports;

- suppression du certificat de transport et des limitations encore existantes pour l'obtention d'un nombre illimité d'autorisations nationales.

6.2. LA POLITIQUE AU PLAN EUROPEEN

Au niveau européen, tout est fait pour rendre le transport meilleur marché pour l'utilisateur par une

Inzake tarifiering geldt momenteel een officieel vrachtenbarema dat vastgelegd werd in een ministerieel besluit van 1953. De mogelijkheid om af te wijken van dit barema en te verschepen aan tarieven die genegocieerd werden tussen verladers en vertegenwoordigers van de schipperij bestaat en wordt in circa 80% van de gevallen toegepast. Het tarief van 1953 is aan herziening toe vermits het helemaal niet meer in overeenstemming is met de huidige toestand in de binnenvaart. Een voorstel tot aanpassing zal eerlang besproken worden in het Centraal Vrachtencomité waar vertegenwoordigers van de verladers, de schipperij en de overheid in opgenomen zijn. Het is de betrachting het systeem van negotiaties tussen vertegenwoordigers van de verladers en de schipperij te bestendigen en alleen een referentietarief te behouden.

6. WEGVERVOER

6.1. HET BELEID OP NATIONAAL VLAK

Op nationaal vlak bestaat de intentie om, naar analogie met de principes die zijn aangenomen met het oog op de realisatie van de Europese eenheidsmarkt tegen 1991-1992, via een wetwijziging te komen tot de concretisering van een beleid dat hoofdzakelijk gericht is op de verhoging van de kwaliteit van het ondernemen in de sector van het goederenvervoer over de weg en op het bestrijden van concurrentievervalsend marktgedrag en dat anderzijds een einde stelt aan de kwantitatieve beperkingen.

In concreto betekent dit :

- een verstrenging van de kwalitatieve voorwaarden van toegang tot het beroep van beroepsvervoerder, met name de eerbaarheid, de vakbekwaamheid en de financiële draagkracht. Wat dit laatste betreft, werd door de recente invoering van het borgtochtenstelsel reeds een belangrijke stap gezet;

- betere naleving van de regels die, bij overtreding, op concurrentieel vlak niet geringe voordelen bieden aan de vervoerondernemers. Het gaat hier o.m. om de overtredingen op de wetgeving inzake rijen rusttijden en inzake toepassing van de collectieve arbeidsovereenkomsten.

Er zal meer doelgericht gecontroleerd worden en de vastgestelde overtredingen zullen ook via de vervoerswetgeving gesanctioneerd worden;

- afschaffing van het vervoerbewijs en van de nog bestaande beperkingen voor het bekomen van nationale vergunningen in onbeperkt aantal.

6.2. HET BELEID OP EUROPEES VLAK

Op Europees vlak wordt alles erop gericht om het vervoer voor de gebruiker beterkoop te maken door

hausse correspondante de la productivité pour les transporteurs.

C'est ainsi qu'en juin 1988, le Conseil a décidé de poursuivre la libéralisation du transport des marchandises par route. Ainsi, le contingent communautaire de 1988 et 1989 est cumulativement augmenté chaque année de 40% avec l'engagement ferme de suppression de tous les contingents pour la phase finale à partir du 1er janvier 1993. Ces conditions qualitatives sont déjà en voie de préparation en fixant l'accès à la profession suivant des règles uniformes d'honorabilité, solvabilité et de qualification professionnelle.

On s'efforcera de parvenir à un accord pour une meilleure harmonisation des poids et dimensions des véhicules utilitaires. Il en résultera une hausse sensible de la productivité dans les transports internationaux.

Un autre point très important réside dans la possibilité d'effectuer des transports intérieurs dans un autre Etat membre que celui où le transporteur est établi. Cette liberté de prestation de services, appelée cabotage, reviendra à l'ordre du jour de la prochaine réunion du Conseil et transformera les kilomètres improductifs en des retours en charge.

Dans le même ordre d'idées, l'on tentera aussi de résoudre le problème du transit par les pays tiers (Autriche, Suisse et Yougoslavie), d'encourager davantage le transport combiné et d'accorder une aide financière communautaire à des projets d'infrastructure de transports d'intérêt européen.

6.3. LES TAXIS

En ce qui concerne les taxis, la politique en matière de réglementation sera axée en premier lieu sur la suppression des abus, particulièrement de ceux qui faussent la concurrence. Il s'agit entre autres de mesures contre le travail en noir. Actuellement un projet est à l'étude, qui subordonne le nombre d'autorisations au nombre de jours/homme prestés ou assimilés et déclarés à la sécurité sociale.

6.4. LE SECTEUR DES AUTOCARS

Dans le secteur des autocars, un assouplissement sérieux a déjà été introduit. Il s'accompagne d'un renforcement des conditions de solvabilité, par le système des cautionnements. Il faut encourager davantage l'amélioration de la qualité et du confort des autocars belges par le système des étoiles, qui doit rester flexible et adapté à l'évolution en ce domaine en Europe.

een overeenkomstige produktiviteitsstijging voor de vervoerders te bewerkstelligen.

Zo heeft de Raad in juni 1988 tot de verdere liberalisatie in het goederenvervoer over de weg besloten. Hierdoor wordt het communautair contingent voor 1988 en 1989 cumulatief jaarlijks met 40 % verhoogd, met een duidelijke verbintenis voor de finale fase vanaf 1 januari 1993 tot afschaffing van alle contingenten, met uitsluitend kwalitatieve vereisten in de plaats. Deze laatste worden nu reeds voorbereid, door de toegang tot het beroep te bepalen volgens uniforme regelen inzake betrouwbaarheid, financiële draagkracht en vakbekwaamheid.

Bovendien zal ook getracht worden om over de verdere harmonisatie van afmetingen en gewichten van bedrijfsvoertuigen een akkoord te bereiken, waardoor de produktiviteit in het internationaal vervoer gevoelig zal stijgen.

Van het grootste belang is ook de opening van de mogelijkheid om binnenlands vervoer te verrichten in een andere Lidstaat dan waar de vervoerder gevestigd is. Deze vrijheid van dienstverlening, cabotage genoemd, wordt in de volgende raadszitting opnieuw aan de orde gesteld en zal ertoe leiden dat heel wat onproductieve ledige kilometers in volle retourzendingen kunnen worden omgezet.

In dezelfde gedachtengang zal tevens gepoogd worden de transitproblematiek door derde landen (Oostenrijk, Zwitserland en Joegoslavië) op te lossen, het gecombineerd vervoer verder aan te moedigen en communautair financiële hulp te verstrekken aan vervoersinfrastructuurprojecten van Europees belang.

6.3. TAXIS

Wat de taxi's betreft zal het beleid op het vlak van de reglementering erin de eerste plaats op gericht zijn de misbruiken uit te sluiten, inzonderheid degene die concurrentievervalsing werken. Het betreft hier o.m. maatregelen tegen sluikwerk. Op dit ogenblik ligt een project ter studie waarbij het aantal machtigingen afhankelijk wordt gesteld van een aantal gepresenteerde of geassimileerde man-dagen die aan de sociale zekerheid worden aangegeven.

6.4. AUTOCARSECTOR

In de autocarsector is reeds een verregaande versoepeling doorgevoerd, die gepaard gaat met een versterking van de voorwaarden inzake de financiële draagkracht via het borgtochtensysteem. Er wordt verder gestreefd naar een verhoging van de kwaliteit en het comfort van de Belgische autocar via het sterrensysteem dat flexibel moet blijven en aangepast aan de evolutie op dit gebied in Europa.

IV. UN TRANSPORT CONVIVIAL

Le besoin économique et social de moyens de mobilité a donné lieu à la construction d'une énorme infrastructure de transports et à une augmentation massive du volume de la circulation.

Dans le passé, l'on a peu ou pas tenu compte des implications sociales, écologiques et d'aménagement territorial de cet accroissement de mobilité.

La protection de l'environnement, la rareté de l'espace public, des transports respectueux de l'environnement et de la qualité de vie justifient l'intervention de la communauté dans le domaine du transport.

Signalons aussi que notre pays a le réseau routier le plus dense d'Europe. Etendre davantage cette infrastructure ne peut qu'occuper davantage les zones vertes et les régions agricoles.

Cette considération vaut également pour d'autres grandes infrastructures de transport. L'option selon laquelle le T.G.V. ne doit pas occasionner une nouvelle saignée territoriale dans les régions confrontées à une relative rareté en zones agricoles ou d'habitat, ou dans les régions fortement urbanisées, suit parfaitement cette ligne de conduite.

Enfin, il est indispensable d'effectuer des études d'impact sur l'environnement tant pour la conception et la planification que pour l'exécution de toute nouvelle infrastructure importante de transport.

1. LE TRANSPORT ROUTIER

1.1. RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

Il est clair que la croissance de la circulation automobile a atteint la limite de la tolérance en beaucoup d'endroits. La circulation motorisée est ressentie comme peu sûre et invivable. Les piétons sont encore à peine tolérés et n'osent presque plus traverser la rue. Il y a beaucoup de bruit et d'odeurs désagréables. Vivre en ville est devenu peu attrayant. Le paysage urbain est enlaidi par l'omniprésence de la voiture et les panneaux de signalisation.

La voie publique a trop longtemps été réservée à la circulation motorisée; la priorité est accordée à la fluidité du trafic et à l'utilisation maximale des places de stationnement; il n'y a plus de place pour la circulation non motorisée: piétons et cyclistes; la qualité de la vie sociale risque finalement de disparaître.

Des changements heureusement s'annoncent: le besoin d'un nouvel équilibre entre les intérêts du transport d'une part et les besoins de la vie urbaine,

IV. LEEFBAAR VERKEER

De economische en maatschappelijke behoefte aan mobiliteitsmogelijkheden heeft aanleiding gegeven tot de uitbouw van een enorme vervoersinfrastructuur en een massale toename van het verkeersvolume.

In het verleden werd echter weinig of geen rekening gehouden met de maatschappelijke, ruimtelijke of ecologische implicaties van deze verhoogde mobiliteit.

De bescherming van het leefmilieu, de schaarste van de openbare ruimte, de verkeersleefbaarheid en een kwalitatief omgevingsleven rechtvaardigen de tussenkomst van de gemeenschap in het verkeersgebeuren.

Met betrekking tot de openbare ruimte kan nogmaals worden aangestipt dat ons land zowat het dichtste wegennet van Europa heeft. Een verdere uitbreiding van de wegeninfrastructuur kan enkel een nog groter beslag leggen op de al schaarse openbare ruimte van groenzones, landbouw- en woongebieden.

Deze redenering geldt eens te meer voor andere grootschalige vervoersinfrastructuur. De optie dat de S.S.T. geen nieuwe doorsnijdingen van het landschap in gebieden met een relatieve schaarste aan landbouw- en woongebieden of in dichtbevolkte gebieden mag veroorzaken, past volledig in deze visie.

Tenslotte moet de zogenaamde Milieu-Effect-Rapportering een absolute voorwaarde zijn zowel bij de conceptie en de planning als de uitvoering van elke grootschalige vervoersinfrastructuur.

1. HET WEGVERKEER

1.1. VERKEERSLEEFBAARHEID

De toename van het wegverkeer heeft op vele plaatsen de verdraagzaamheidsgrens bereikt. Het gemotoriseerd verkeer wordt als onveilig en onleefbaar ervaren. Voetgangers worden nog slechts met moeite gedoogd en kunnen haast de straat niet meer oversteken. Er is de lawaai- en stankhinder. Wonen in de stad is onaantrekkelijk geworden. Het stedelijk landschap wordt ontsierd door de alomtegenwoordigheid van de auto en de daarbij horende verkeerssignalisatie.

De openbare ruimte werd immers al te lang beschouwd als de gemotoriseerde verkeersruimte, waar de verkeersdoorstroming en de optimale parkeerbenutting als primordiaal worden gesteld, waar geen plaats meer is voor het niet-gemotoriseerd verkeer van voetgangers en fietsers en waar de kwaliteit van het maatschappelijk leven dreigt verloren te gaan.

Daarin komt gelukkig ook verandering: de laatste jaren is het besef gegroeid dat er een nieuw evenwicht moet worden gevonden tussen de belangen van het

d'autre part, est apparu de plus en plus au cours des dernières années. C'est ainsi que, dans les zones où la fonction résidentielle est prépondérante, et où se déroulent un certain nombre d'activités de quartier, comme le trafic piétonnier et cycliste dans les quartiers d'habitations, les rues commerçantes, les centres de jeux et de rencontres, ou encore à proximité des écoles, le trafic motorisé doit perdre de son importance, sans toutefois rendre ces zones inaccessibles aux voitures.

1.1.1. *La zone 30*

La détérioration croissante du cadre de vie dans les zones résidentielles urbaines et rurales a nécessité l'instauration urgente de la zone 30.

Cette réglementation crée le cadre légal auquel les villes et les communes peuvent recourir pour augmenter la sécurité routière dans leurs centre et zones résidentielles. Ainsi, une limitation de vitesse à 30km/heure peut être imposée dans les zones résidentielles à l'aide d'un panneau spécial.

Les zones d'habitation dont il est question englobent des rues, des places, des quartiers et des centres urbains, des centres commerciaux et des complexes scolaires qui attirent quotidiennement de nombreux piétons et cyclistes, et dans lesquels les activités riveraines doivent dominer tandis que le trafic automobile doit être limité à une circulation d'intérêt local.

Dans ces périmètres d'habitat, les conducteurs doivent adapter leur vitesse à la présence des piétons, cyclistes, enfants, personnes âgées, ... qui doivent quant à eux jouir d'une certaine liberté de mouvement.

L'instauration d'une zone 30 doit toutefois s'inscrire dans une vision d'ensemble de l'espace public et de ses fonctions sociales, faisant référence à l'Aménagement du territoire, à la Rénovation urbaine ou rurale et à l'Environnement.

L'imposition d'une limitation de vitesse n'est pas, en elle-même, suffisante. On sait aujourd'hui que la conduite automobile est directement influencée par la disposition et l'aspect de la voie publique. La ligne droite incite à la vitesse. Un automobiliste circule avant tout en fonction du champ de visibilité : plus il voit loin, plus vite il roule. En morcelant sa visibilité, on morcelle son élan.

Il faudra donc, dans une zone 30, prendre les mesures d'infrastructure susceptibles d'empêcher que la vitesse ne dépasse 30km/h. C'est à dessein toutefois que la réglementation nouvelle est relativement souple, de manière à ce que chaque administration communale soit à même de créer une ou plusieurs zones en

verkeer enerzijds en de behoeften van de verblijfsomgeving anderzijds. Dat komt erop neer dat in die gebieden, waar de verblijfsfunctie overwegend is en waar zich een aantal omgevingsactiviteiten afspelen zoals het verkeer van voetgangers en fietsers in woonwijken, winkelstraten, ontmoetings- en recreatieplaatsen of bij de scholen en dergelijke, het gemotoriseerd verkeer aan belang zal moeten inboeten, zonder evenwel de bereikbaarheid van het verblijfsgebied door het autoverkeer in het gedrang te brengen.

1.1.1. *De zone 30*

De toenemende verkeersonleefbaarheid in de stedelijke en gemeentelijke verblijfsgebieden maakte de onverwijld invoering van de zone 30-reglementering noodzakelijk.

Daardoor wordt het wettelijk verkeerskader geschapen, waarvan steden en gemeenten kunnen gebruik maken om hun centra en woongebieden heel wat verkeersveiliger en leefbaarder te maken. Zoals het begrip "Zone 30" zelf aanduidt, kan er voortaan in verblijfsgebieden een snelheidsbeperking van 30 km/uur opgelegd worden door middel van een bijzonder verkeersbord.

Verblijfsgebieden zijn straten, pleinen, wijken of woonkernen, winkelcentra of schoolomgevingen, waar veel voetgangers en fietsers komen. Daar moet de woon- en omgevingsfunctie overwegend zijn en mag het autoverkeer slechts plaatsgebonden geschieden.

In deze verblijfsgebieden moeten de autobestuurders hun snelheid aanpassen aan de aanwezigheid van voetgangers, fietsers, kinderen, ouderen, ... die er over een zekere bewegingsvrijheid moeten beschikken.

De invoering ervan moet trouwens kaderen in een allesomvattende visie op de bestemming van de openbare ruimte en zijn maatschappelijke functies, waarin ook de ruimtelijke ordening, de stads- en dorpsvernieuwing, het leefmilieu en de leefkwaliteit betrokken zijn.

De invoering van een snelheidsbeperking op zich volstaat echter niet. Het besef is gegroeid dat de rijsnelheid rechtstreeks wordt beïnvloed door de aanleg en het uitzicht van de weg. Rechthoekigheid zet aan tot snelheid. Een automobilist rijdt vooral op zicht: hoe verder de weg te overzien is (het gezichtsveld) des te harder er zal worden gereden. Door de gezichtslengte te verkorten en de afstand tussen de onderbrekingen op het gevolgde traject te verkleinen, kan een aangepast rijgedrag worden afgedwongen.

In de zone 30 zullen bijgevolg zodanige infrastructurale ingrepen moeten gebeuren dat de snelheid er niet hoger ligt dan 30 km/uur. Bewust worden de inrichtingsvereisten soepel gehouden zodat elke gemeente of stad volgens eigen inzichten, behoeften en middelen één of meerdere zones kan inrichten.

fonction de ses aspirations, de ses besoins et de ses possibilités. Dans tous les cas, les mesures d'infrastructure seront conçues de telle sorte que la limitation à 30 km/h soit ressentie comme logique et normale.

La localisation d'une zone 30, son dessin et le choix des matériaux contribueront au remodelage du paysage urbain. C'est pourquoi, il est important de s'assurer les services d'un urbaniste lors de l'élaboration du projet.

La délimitation des zones 30 s'appuiera sur une étude ou sur un plan de circulation couvrant la commune ou une partie de celle-ci, définissant les fonctions de circulation et d'activité locale de chaque rue.

Dans ce cadre, on créera au sein de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière un groupe consultatif qui conseillera et suivra les communes dans la délimitation et la conception de leur zone 30.

1.1.2. *La pollution sonore*

La pollution sonore engendrée par le trafic routier est une atteinte importante à l'environnement. À côté des normes techniques des véhicules routiers, par lesquelles on combat déjà le bruit des véhicules, il convient également de limiter la surcharge sonore du trafic motorisé au moyen de mesures visant l'infrastructure : utilisation de nouvelles techniques en matière de recouvrements routiers, placement de panneaux anti-bruit, etc.

1.2. L'ENVIRONNEMENT

L'augmentation de la circulation motorisée constitue une menace réelle pour l'environnement, plus particulièrement par les gaz nocifs d'échappement qui sont responsables aussi de la pollution de l'air et du sol et des pluies acides.

Il existe une directive européenne traitant de la pollution atmosphérique par des gaz nocifs d'échappement.

Comme à partir du 1er janvier prochain l'essence sans plomb sera cinquante centimes moins chère que celle qui en contient et qu'elle sera rapidement en vente partout, la directive la concernant pourra également être appliquée en Belgique.

Toutes les nouvelles voitures de plus de 2.000 cc qui seront vendues à partir du 1er janvier 1990 devront être équipées d'un catalyseur afin de répondre aux normes d'émission. L'arrêté royal qui sera publié sous peu fixera aussi les dates pour les voitures de moindre cylindrée.

Alleszins moeten de infrastructurele maatregelen van die aard zijn dat in het verblijfsgebied een snelheid van 30 km/uur als logisch en vanzelfsprekend wordt ervaren.

De inplanting, vormgeving en materiaalkeuze van een zone 30 zullen bijdragen tot de (her)schepping van het stedelijk landschap. Daarom is het van belang om een stedenbouwkundig ontwerper bij het project te betrekken.

De afbakening van een zone 30 moet steunen op een verkeersstudie of verkeerscirculatieplan van de (deel)gemeenten, waarin de verkeers- en verblijfsfunctie van alle straten nader omschreven wordt.

In dat kader zal in de schoot van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid een adviesgroep worden opgericht, die tot taak heeft de gemeenten te begeleiden bij de afbakening en conceptie van hun Zone 30.

1.1.2. *Geluidshinder*

De geluidshinder, veroorzaakt door het wegverkeer, is een belangrijke bron van verkeersonleefbaarheid. Naast de technische normering van de motorvoertuigen, waarbij de geluidsproductie van het voertuig zelf wordt aangepakt, moet ernaar worden gestreefd om de geluidsoverlast van het gemotoriseerd verkeer te beperken door infrastructurele maatregelen : toepassing van nieuwe technieken inzake wegbedekking, de plaatsing van geluidswerende schermen, enz....

1.2. LEEFMILIEU

De toename van het gemotoriseerd verkeer is een reële bedreiging voor het leefmilieu, meer bepaald door de uitstoot van schadelijke uitlaatgassen die mede verantwoordelijk zijn voor de verontreiniging van zowel de lucht als de bodem, en voor de zure regen.

Terzake bestaat er een Europese richtlijn betreffende de emissie van schadelijke uitlaatgassen, veroorzaakt door motorvoertuigen.

Aangezien de loodvrije benzine vanaf 1 januari 1989 een halve frank goedkoper wordt dan loodhoudende benzine en in de nabije toekomst ook overal verkrijgbaar zal zijn, kan deze richtlijn ook in België worden opgelegd.

Zo zullen vanaf 1 januari 1990 alle nieuw verkochte wagens van meer dan 2.000cc met een katalysator moeten worden uitgerust om aan de emissienormen te beantwoorden. Ook voor de wagens met kleinere cilinderinhoud zullen de data terzake worden vastgelegd in een koninklijk besluit dat binnenkort zal worden gepubliceerd.

2. LE TRANSPORT PUBLIC

En matière de transport terrestre, le transport public apparaît généralement comme plus respectueux de l'environnement que le transport privé :

- une grande partie de l'énergie consommée est l'électricité, ce qui implique un moindre rejet de gaz polluants;

- pour une même capacité, il consomme moins d'espace;

- s'il est parfois bruyant, il s'avère sensiblement moins dérangeant en moyenne par unité transportée;

- il suit un itinéraire imposé et s'intègre donc mieux à une politique d'aménagement urbain.

C'est donc en menant une politique plus active en matière de promotion du transport en commun ou en soutenant financièrement les efforts de modernisation du réseau ferroviaire industriel que les pouvoirs publics peuvent espérer la meilleure maîtrise des problèmes d'environnement qui les préoccupent. Le projet de trains rapides (TGV) et le développement du transport combiné ont été abordés plus en détail au chapitre consacré à la fluidité de la circulation.

Il convient bien entendu, qu'il s'agisse du tracé du TGV ou de l'implantation des terminaux rail-route du transport combiné, de rechercher les solutions les plus appropriées pour limiter les nuisances aux habitants des zones d'implantation (bruit, démembrement agricole, expropriations,...).

Ces problèmes ne doivent cependant pas faire perdre de vue les avantages considérables que les trains à grande vitesse et le transport combiné présentent pour l'ensemble de la communauté, et non seulement pour leurs utilisateurs potentiels.

3. AVIATION - POLLUTION SONORE

L'évolution récente du trafic aérien et surtout l'expansion du marché du courrier a entraîné une augmentation notable du nombre de vols de nuit avec des conséquences néfastes pour l'environnement par la pollution sonore.

Les avions doivent répondre aux normes sonores établies par l'arrêté royal du 5 juin 1980, conformément aux directives de l'OACI et de la C.E., et adaptées par celui du 22 novembre 1984. Aux pilotes, des procédures de vol sont imposées afin de diminuer le volume de bruit en tenant compte des circonstances climatologiques.

En vue de cette augmentation du trafic de nuit, des mesures ont déjà été prises pour diminuer la pollution acoustique à court et long terme. La complexité de la

2. OPENBAAR VERVOER

Wat het vervoer te land betreft, blijkt het openbaar vervoer inzake leefmilieu over het algemeen minder problemen te stellen dan het privé-vervoer :

- een groot gedeelte van de benodigde energie is electriciteit, wat minder uitstoot van vervuilende gasen betekent;

- bij gelijke capaciteit wordt minder ruimte in beslag genomen;

- alhoewel het openbaar vervoer per vervoerde eenheid soms meer geluid produceert, is het alleszins minder storend;

- het openbaar vervoer volgt een vaste reisweg en is dus beter te integreren in de ruimtelijke ordening.

De overheid kan dus tot een betere beheersing komen van de milieuproblemen die thans gesteld zijn, door een meer actieve politiek te voeren ter bevordering van het openbaar vervoer en door financieel tussen te komen in de modernisering van het industriële spoorwegnet. Het S.S.T.-project en de ontwikkeling van het gecombineerd vervoer werden meer in detail besproken in het hoofdstuk vlot verkeer.

Alleszins moet er voor gezorgd worden, zowel wat betreft het traject van de S.S.T. als wat betreft de inplanting van spoor/weg overslagplaatsen voor gecombineerd vervoer, dat de hinder voor de bewoners van de betrokken zones tot een minimum herleid wordt (geluid, doorsnijden van landbouwgebieden, onteigeningen).

Deze problemen mogen echter de belangrijke voordelen van hoge snelheidslijnen en gecombineerd vervoer voor het geheel van de gemeenschap, en niet alleen voor de potentiële gebruikers ervan, niet uit het oog doen verliezen.

3. LUCHTVAART-GELUIDSHINDER

De recente ontwikkeling van het luchtverkeer, en inzonderheid de expansie van de koeriermarkt die een gevoelige vermeerdering van het aantal nachtvluchten tot gevolg heeft gehad, hebben evenwel ook een negatieve belasting onder de vorm van geluidshinder veroorzaakt.

Nochtans dienen alle vliegtuigen te beantwoorden aan de geluidsnormen zoals deze overeenkomstig de ICAO- en EG-richtlijnen bepaald werden door het koninklijk besluit van 5 juni 1980, gewijzigd door dit van 22 november 1984, terwijl ook aan de piloten, rekening houdend met de klimatologische omstandigheden, vliegprocedures worden opgelegd om het geluidsvolume te verminderen.

Rekening houdend met de toename van dit nachtverkeer werden inmiddels reeds een aantal maatregelen getroffen die van aard zijn om zowel op korte als op

matière ne permet malheureusement pas de prendre des mesures offrant un résultat immédiat.

Il faudra donc rechercher un équilibre économique et écologique pour sauvegarder l'expansion ultérieure du trafic aérien. D'importants investissements seront nécessaires à cette fin et des mesures politiques devront aussi être imposées. Pour limiter la pollution sonore, des mesures suivantes ont déjà été prises entre-temps.

3.1. MESURES A COURT TERME

3.1.1. Procédures d'atterrissage et de décollage

3.1.1.1. Durant la nuit, des atterrissages quasi simultanés seront autorisés sur les pistes parallèles 25L et 25R;

3.1.1.2. De nouvelles procédures ont été imposées pour des manoeuvres de décollage moins bruyantes.

Ces procédures ont pour but de limiter la pollution acoustique au décollage et pendant l'élévation, c'est-à-dire au moment où le moteur développe le plus de puissance. Ces procédures peuvent être résumées de la façon suivante :

- les avions doivent monter le plus vite possible à une altitude de 1.000 mètres en appliquant les techniques les moins bruyantes;

- les avions à hélice gardent la puissance maximale d'envol jusqu'à 400 m. et montent sous un angle maximum. La plupart des types d'avions utilisés pour le trafic de nuit, atteignent cette altitude avant de dépasser les limites de l'aéroport. A partir de 400 m. la puissance est réduite à la puissance d'élévation et la montée continue à puissance réduite et vitesse constante jusqu'à 1000 m. Une fois au-dessus des 1000 m. on accélère graduellement jusqu'à la vitesse d'élévation en route;

- des procédures pour diminuer le bruit lors des configurations d'atterrissage et d'approche ont aussi été établies;

- enfin on a soumis les opérations au sol qui ont lieu à l'aéroport entre 22 heures et 6 heures à des règlements plus stricts, e.a. en interdisant le freinage avec force motrice inversée. Les procédures permettant de tester le moteur restent limitées à celles nécessaires pour le décollage.

3.1.2. Interdiction d'essai de moteurs

L'interdiction d'essai de moteurs d'avions entre 22 heures et 8 heures a été rappelée. Les mêmes instructions ont été données à l'aviation militaire.

longe termijn de geluidsoverlast te verminderen. De complexiteit van deze materie laat spijtig genoeg niet toe maatregelen te nemen met onmiddellijk voelbaar resultaat.

Om de verdere expansie van het luchtverkeer te vrijwaren zal dan ook naar een ecologisch en economisch evenwicht moeten worden gezocht. Hiertoe zullen belangrijke investeringen vereist zijn, terwijl ook beleidsmaatregelen dienen opgelegd te worden. Om de geluidshinder te beperken werden inmiddels reeds volgende maatregelen genomen.

3.1. MAATREGELEN OP KORTE TERMIJN

3.1.1. Vliegprocedures

3.1.1.1. Gedurende de nacht worden quasi - simultane landingen toegestaan op de *parallele banen* 25L en 25 R;

3.1.1.2. Nieuwe procedures voor geluidsbeperkende *opstijgmanoeuvres* werden opgelegd.

Deze procedures hebben als doel om de lawaaihinder bij vertrek en gedurende het klimmen, t.t.z. op het ogenblik dat de meeste motorkracht ontwikkeld wordt, te beperken. Deze kunnen als volgt worden samengevat :

- de vliegtuigen moeten hierbij zo vlug mogelijk naar een hoogte van 1.000 m doorklimmen met toepassing van die vliegtechnieken die het minst geluidslast veroorzaken;

- schroefvliegtuigen behouden tot op 400 m het volle opstijgvermogen en klimmen onder een maximale hoek. De meerderheid van vliegtuigtypes in gebruik voor het nachtverkeer, bereikt deze hoogte binnen de omschrijving van de luchthaven. Vanaf 400 m wordt het vermogen teruggebracht tot het klimvermogen en wordt eerder verder geklommen tot 1.000 m met deze beperkte kracht en constante snelheid. Eenmaal boven de 1.000 m wordt geleidelijk versneld tot de en-route klimsnelheid;

- ook voor de naderings- en landingsconfiguraties werden procedures ter vermindering van het geluid uitgeschreven;

- tenslotte werden de grond-operaties op de luchthaven tussen 22.00 u. en 06.00 u. lokale tijd onderworpen aan strengere bepalingen, o.m. door verbod op te leggen af te remmen met omgekeerde motorkracht terwijl ook motortest procedures, beperkt worden tot deze nodig voor vertrek.

3.1.2. Verbod tot proefdraaien

Het verbod tot het proefdraaien der motoren gedurende de periode van 22.00 u. tot 8.00 u. werd nogmaals aan de gebruikers in herinnering gebracht. Hetzelfde verbod werd inmiddels aan de militaire vliegtuigen opgelegd.

3.2. MESURES A LONG TERME

3.2.1. Installation de sonomètres

En collaboration avec l'Administration de l'Aéronautique et le "Labo voor Akoestiek en warmtegeleiding" de la KUL, on installera un réseau de sonomètres dans les zones bruyantes pour mesurer 24 heures sur 24 le niveau sonore. Ceci nécessitera un investissement de près de 70 millions. Les résultats obtenus seront, avec d'autres données, analysés par un ordinateur pour déterminer l'émission acoustique produite par chaque avion.

L'analyse sera enregistrée de cinq manières : sur disque dur, sur diskette, bande magnétique, papier et écran.

L'analyse comprend :

- l'identification de l'avion (numéro de vol, numéro d'immatriculation et/ou type);
- les coordonnées géographiques de l'appareil;
- la procédure suivie au décollage et la piste d'atterrissage utilisée;
- les données météorologiques : vitesse et direction du vent, humidité, hauteur et densité de la couverture nuageuse;
- le niveau sonore lors de la mesure;
- le niveau sonore équivalent au cours de cette période;
- le niveau sonore équivalent au cours de toute la période de mesure, par exemple 24 h.;
- le niveau sonore moyen du fond sonore.

On prévoit que ce système entrera en vigueur en même temps que le nouveau centre de contrôle du trafic (CANAC), c'est-à-dire au cours de 1990.

3.2.2. Dispositions réglementaires

3.2.2.1. Il va de soi que cette installation ne peut avoir d'effet à moins qu'on établisse aussi un *système d'exploitation*. Celui-ci peut consister en :

*un système de primes : p.ex. une diminution de la taxe d'atterrissage pour les avions peu bruyants;

*un système d'amendes : sur base des données communiquées par un système sophistiqué de mesure du niveau sonore, les pilotes pourront être détectés lorsqu'ils ne respectent pas les procédures de protection sonore. Sur base de ces données, des amendes pourront être infligées, allant même jusqu'à une interdiction de vol.

3.2.2.2. Des dispositions législatives sont en cours d'élaboration pour interdire dans un délai économiquement acceptable le *décollage nocturne* aux types d'avions les plus bruyants. De cette manière unique-

3.2. MAATREGELEN OP LANGERE TERMIJN

3.2.1. Installatie van geluidsmeters

In samenwerking met het Bestuur der Luchtvaart en het Labo voor Akoestiek en Warmtegeleiding van de K.U.L., zal worden overgegaan tot de installatie van een geluidsmetnet. Hiermede zal een zeer belangrijke investering gepaard gaan van ongeveer 70 miljoen fr. Dit zal bestaan uit een net van geluidsmeters die in lawaaierige zones worden geplaatst om 24 uur op 24 uur het geluidsniveau te meten. De resultaten hiervan zullen dan gekoppeld worden aan meteo-, radar- en andere infogegevens en door een computer worden geanalyseerd teneinde van elk vliegtuig de geproduceerde geluidsdruk te bepalen.

De analyse zal geregistreerd worden op vijf wijzen, nl. op harde schijf, diskette, magneetband, papier en beeldscherm.

De analyse omvat :

- de herkenning van het vliegtuig (vluchtnummer, inschrijvingsnummer en/of type);
- de geografische coördinaten van het vliegtuig;
- de gevolgde procedure bij opstijgen of de gebruikte baan bij nadering;
- de meteogegevens : snelheid en richting van de wind, de vochtigheid, hoogte en dichtheid van het wolkendek;
- de positie van het meetpunt;
- het verloop van het geluidsniveau tijdens de meetperiode;
- het equivalente geluidsniveau over die periode;
- het equivalente geluidsniveau over de totale meetperiode, bv. 24 u.;
- het gemiddeld geluidsniveau van het achtergrondgeluid.

Er wordt verwacht dat dit systeem tegelijk met het nieuw verkeersleidingscentrum (CANAC) in werking zal worden gesteld, t.t.z. in de loop van 1990.

3.2.2. Reglementaire bepalingen

3.2.2.1. Het spreekt vanzelf dat de installatie van deze apparatuur slechts effect kan sorteren voor zover dienaangaande ook een *exploitatie-systeem* op punt wordt gesteld. Dit kan bestaan uit :

*een premiesysteem : bv. een vermindering op de landingsvergoeding voor geluidsarme vliegtuigen;

*een boetesysteem : aan de hand van gegevens verstrekt door het gesofisticeerde systeem van geluidsmeting zullen de piloten kunnen opgespoord worden, die de verplichte geluidsvriendelijke procedure niet volgen. Op basis van deze gegevens zullen boeten kunnen opgelegd worden, gaande tot eventueel vliegverbod.

3.2.2.2. Wettelijke bepalingen worden uitgewerkt om binnen een economisch redelijke termijn *nachtelijk startverbod* op te leggen aan de vliegtuigtypen die het meeste geluid produceren. Aldus zouden op ter-

ment des avions peu bruyants fréquenteront à terme l'aéroport.

3.2.2.3. Instauration temporaire d'une interdiction d'établissement des entreprises de courrier. Ainsi des sociétés déjà établies ont toutes les garanties d'extension prévues, permettant la mise en service d'avions plus grands mais aussi moins bruyants.

Dans cette perspective on recherche une possibilité de "co-loading" qui permettrait de réduire le nombre de vols de nuit.

3.2.2.4. Enfin, observons encore que la Commission Européenne examine actuellement la possibilité de décréter des normes de bruit plus sévères, en vue d'interdire complètement le vol d'avions de type plus ancien. Il va de soi que la Belgique les appliquera immédiatement, dès qu'elles auront été adoptées par la Commission Européenne.

3.2.3. *Panneaux anti-bruit*

On examine également la possibilité de placer des panneaux anti-bruit.

V. LE MINISTRE DES COMMUNICATIONS DANS LA REGIONALISATION

Le Département des Communications est très étroitement associé à la régionalisation par le transfert d'importantes compétences aux Communautés et aux Régions, surtout celles concernant les transports urbains et régionaux, les services de pilotage et de balisage de et vers les ports, l'aide à la marine marchande, la pêche maritime et la navigation intérieure, les aéroports régionaux et l'enseignement maritime.

De ce fait, environ la moitié des effectifs en personnel et un tiers du budget des dépenses du département seront mis à la disposition des Régions et des Communautés.

1. PORTEE DES COMPETENCES TRANSFEREES

1.1. *TRANSPORT URBAIN ET REGIONAL*

Le transfert des compétences en matière de transport urbain et régional implique :

*le transfert d'un montant de 19.102,4 MF de subside d'exploitation répartis comme suit :

Flandre : 6.768,6 MF

Wallonie : 5.546,8 MF

Bruxelles : 6.787,0 MF

*le transfert d'un montant de 5.842,0 M pour les investissements d'infrastructure (en engagements) :

mijn nog enkel geluidsarme vliegtuigen de luchthaven aandoen.

3.2.2.3. Tijdelijke invoering van een *vestigingsstop* voor koerierbedrijven. Hierdoor worden aan de reeds gevestigde maatschappijen alle waarborgen geboden voor de voorziene ontwikkeling, waarbij steeds grotere, maar ook geluidsarmere vliegtuigen in gebruik zullen worden genomen.

In dit perspectief worden ook de mogelijkheden onderzocht om op bestaande bestemmingen aan "co-loading" te gaan doen waardoor het aantal nachtvluchten zou kunnen verminderd worden.

3.2.2.4. Tenslotte weze hierbij ook nog opgemerkt dat de Europese Commissie momenteel de mogelijkheden onderzoekt om nog *strengere geluidsnormen* uit te vaardigen met de bedoeling de oudere types van vliegtuigen volledig vliegverbod op te leggen. Het spreekt vanzelf dat België deze nieuwe normen, van zodra ze door de Europese Commissie zullen opgenomen zijn, ze ook onmiddellijk zal doen toepassen.

3.2.3. *Geluidsabsorberende schermen*

De mogelijkheid tot het aanbrengen van geluidsabsorberende schermen wordt momenteel onderzocht.

HET MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN EN DE STAATSHERVORMING

Het departement van Verkeerswezen is zeer nauw bij de regionalisering betrokken door de overheveling van een aantal belangrijke bevoegdheden naar de Gemeenschappen en Gewesten, voornamelijk deze over het stads- en streekvervoer, de loodsdiensten en de bebakeningsdiensten van en naar de havens, de steunverlening aan de koopvaardij, de zeevisserij en de binnenvaart, de regionale luchthavens en het zeevaartonderwijs.

Daardoor zullen vrijwel de helft van de personeelsleden en een derde van de uitgavenbegroting van het departement naar de Gemeenschappen en Gewesten worden overgedragen.

1. DRAAGWIJDTE VAN DE OVERGEHEVELDE BEVOEGDHEDEN

1.1. *STADS- EN STREEKVERVOER*

De overheveling van de bevoegdheid inzake stads- en streekvervoer houdt de overdracht in van

*een bedrag van 19.102,4 miljoen aan exploitatiesubsidies verdeeld als volgt :

Vlaanderen : 6.768,6 miljoen

Wallonië : 5.546,8 miljoen

Brussel : 6.787,0 miljoen

*een bedrag van 5.842,0 miljoen voor de investeringen in infrastructuur (in vastleggingen)

Flandre Wallonie Bruxelles

frais de fonctionnement 114,1 M 117,1 M 388,7 M
investissements

proprement dits 1.315,4 M 1.312,2 M 2.594,0 M

*le transfert intégral aux Régions du service de la Promotion des Transports urbains (47 agents), service qui au sein de l'Administration des Transports est chargé de la planification et du suivi des travaux de métro dans les grandes agglomérations, ainsi que les services spéciaux d'étude qui sont associés aux sociétés de transports intercommunaux pour le même objet;

*que les Régions exerceront aussi la tutelle sur les sociétés de transports urbains et régionaux, qui occupent quelques 17.000 agents, services affermés compris;

*la S.N.C.V. sera partagée : son personnel et son matériel seront transférés aux Régions.

1.2. COMPETENCES DANS LE SECTEUR DE LA MARINE ET DE LA NAVIGATION INTERIEURE

1.2.1. Le transfert à la Région flamande des services de pilotage et de balisage, les services de sauvetage et de remorquage en mer, implique le transfert de près de 970 des 1.250 agents de l'Administration de la marine et de la navigation intérieure, de toute la flotte des 39 bateaux de service et de la chaîne de radar le long de l'Escaut occidental, qui est en voie d'installation. La Région flamande recevra, en outre, les recettes des droits de pilotage et de remorquage, d'un montant de 1.520 M.

1.2.2. L'aide à la marine marchande et à la pêche maritime dans le cadre de la loi sur le crédit maritime est transférée à la Région flamande. Comme le fonds pour le crédit maritime est endogène, seul sont transférés les crédits pour les subventions d'intérêt (495 M) ainsi que les recettes CEE pour la pêche.

1.2.3. Un crédit de 100 M destiné à la réalisation d'un plan d'assistance au secteur de la navigation intérieure est également transféré (Flandre : 77 millions, Wallonie 22 millions, Bruxelles : 1 millions).

1.2.4. Le transfert de l'enseignement maritime à la Communauté flamande implique un transfert budgétaire de 189,6 millions de dépenses courantes et 15 millions d'engagements.

1.3. AEROPORTS REGIONAUX ET AERODROMES PUBLICS

Pour le transfert de la responsabilité aux Régions en matière d'équipement et d'exploitation des aéroports régionaux et des aérodromes publics, une solution spécifique sera élaborée en se fondant sur un

Vlaanderen Wallonië Brussel

werkingskosten 114,1 M 117,1 M 388,7 M
eigenlijke

investeringen 1.315,4 M 1.312,2 M 2.594,5 M

*de Dienst Bevordering van het Stedelijk Vervoer (47 personeelsleden), welke binnen het Bestuur van het Vervoer belast is met de planning en de opvolging van de metrowerken in de grote agglomeraties, alsook de bijzondere studiediensten welke, met hetzelfde oogmerk, verbonden zijn aan de Maatschappijen voor Intercommunaal Vervoer, worden integraal naar de Gewesten overgeheveld;

*de Gewesten zullen eveneens de voogdij uitoefenen over de Maatschappijen voor stads- en streekvervoer die, met inbegrip van de verpachte diensten, circa 17.000 werknemers tellen;

*de N.M.V.B. zal worden ontbonden en personeel en materieel worden overgedragen aan de Gewesten.

1.2. BEVOEGDHEDEN IN DE SECTOR VAN HET ZEEWEZEN EN DE BINNENVAART

1.2.1. De overheveling naar het Vlaamse Gewest van de loodsdiensten en de bebakingsdiensten van en naar de zeehavens, alsmede de reddings- en sleepdiensten op zee, impliceert de overdracht van circa 970 op 1.250 personeelsleden van het Bestuur van het Zeewezen en de Binnenvaart, van de volledige vloot van 39 dienstvaartuigen en van de uitgebreide walradarketen langs de Westerschelde, welke thans in aanbouw is. Daarnaast zal het Vlaamse Gewest ook de inkomsten ontvangen uit de loodsgelden en de sleeprechten, voor een bedrag van 1.520 miljoen.

1.2.2. De steunverlening aan de koopvaardij en de zeevisserij, in het kader van de wet op het scheepskrediet, wordt overgeheveld naar het Vlaamse Gewest. Aangezien het Fonds voor het scheepskrediet zelfbedruipend is, worden alleen de kredieten voor de intreestussienkomst (495 miljoen), alsook de E.G.-ontvangsten voor de zeevisserij, overgeheveld.

1.2.3. Een krediet van 100 miljoen, bestemd voor de verwezenlijking van een steunplan voor de binnenvaartsector, wordt eveneens overgeheveld (Vlaanderen : 77 miljoen, Wallonië : 22 miljoen, Brussel : 1 miljoen).

1.2.4. De overheveling van het Zeevaartonderwijs naar de Vlaamse Gemeenschap impliceert een kredietoverdracht van 189,6 miljoen lopende uitgaven en 15 miljoen vastleggingen.

1.3. REGIONALE LUCHTHAVENS EN OPENBARE VLEGVELDEN

Voor de overdracht van de verantwoordelijkheid van de Gewesten voor de uitrusting en de exploitatie van de regionale luchthavens en de openbare vliegvelden zal een specifieke oplossing worden uitge-

transfert des recettes et du personnel chargé de l'exploitation.

En ce qui concerne les recettes, un projet de modification de la loi relative aux statuts de la Sabena sera déposé. Celui-ci visera à accorder plus de possibilités à l'extension du trafic sur les aéroports régionaux.

D'autre part, en ce qui concerne le personnel d'exploitation, un nombre restreint d'agents sera transféré aux Régions avec les services auxquels ils sont affectés. Sous le Gouvernement précédent, un groupe de travail a en effet jugé à l'unanimité qu'il y avait trop de personnel occupé dans les aéroports régionaux et les aérodromes publics. On pourrait donc limiter le nombre d'agents à transférer. L'effectif en surnombre sera réaffecté au sein de la R.V.A. même. Le personnel chargé du contrôle de la sécurité aérienne restera à la Régie des Voies Aériennes. Les frais n'en seront pas récupérés auprès des Régions, pour autant que les prestations demandées puissent être assurées par l'effectif jugé suffisant, après concertation avec les Régions, pour garantir des services convenables.

1.4. SERVICES GENERAUX

Une cinquantaine d'agents appartenant aux administrations générales de coordination (Administration des Transports et Services du Secrétaire Général) sont également concernés par la régionalisation.

1.5. IMPACT BUDGETAIRE

Globalement, du budget 1989 des Communications, 28,4 milliards et 1.070 agents sont transférés aux Régions.

2. ACCORDS DE COOPERATION

La réussite sur le plan pratique du transfert des compétences exigera la conclusion d'accords de coopération entre les Régions ou entre l'Etat et les Régions, principalement pour :

— les services de transports urbains et régionaux qui franchissent les limites régionales. En vue de ce transfert :

*toutes les lignes de la STIB ont été transférées à la Région bruxelloise;

*toutes les lignes de la SNCV qui pénètrent dans Bruxelles, ont été attribuées à la Région d'origine;

werkt, uitgaande van een overheveling, zowel van de inkomsten en van het personeel belast met de exploitatie.

Wat de inkomsten betreft zal een ontwerp tot wijziging van de wet betreffende de statuten van SABENA worden ingediend waarbij beoogd wordt meer mogelijkheden te geven tot ontwikkeling van het verkeer op de regionale luchthavens.

Wat, anderzijds, het exploitatiepersoneel betreft, zal een verminderd aantal personeelsleden, samen met de diensten waarin zij zijn tewerkgesteld, in hun geheel naar de Gewesten overgeheveld worden. Een werkgroep onder de vorige Regering was inderdaad unaniem van oordeel dat er op de regionale luchthavens en openbare vliegvelden te veel personeel is. Men zou dus het aantal over te hevelen personeelsleden kunnen beperken. Het overtollig effectief, daarentegen, zal binnen de R.L.W. zelf gereffectueerd worden. Het personeel belast met de beveiliging van het luchtverkeer, daarentegen, zal verder blijven behoren tot de Regie der Luchtwezen. De kosten daarvan zullen niet bij de Gewesten worden gerecupereerd, voor zover dit beperkt blijft tot het aantal effectieven dat, na overleg met de Gewesten, voldoende wordt geacht om een goede dienstverlening te waarborgen.

1.4. ALGEMENE DIENSTEN

Een vijftigtal ambtenaren behorend tot de algemene coördinerende besturen (Bestuur van het Vervoer en Diensten van de Secretaris-generaal), zijn eveneens bij de regionalisering betrokken.

1.5. BUDGETTAIRE IMPACT

Globaal worden uit de begroting 1989 van Verkeerswezen 28,4 miljard en 1.070 personeelsleden overgedragen naar de Gewesten.

2. SAMENWERKINGSAKKOORDEN

Teneinde de overdracht van bevoegdheden ook op het praktische vlak te doen slagen, zal het afsluiten van een aantal samenwerkingsakkoorden, tussen de Gewesten onderling of tussen de Staat en de Gewesten, noodzakelijk zijn, vooral voor :

— de diensten van stads- en streekvervoer die de gewestgrenzen overschrijden. Met het oog op deze overdracht werden :

*alle lijnen van de M.I.V.B. volledig aan het Brusselse Gewest toegewezen;

*alle in Brussel penetrerende lijnen van de N.M.V.B. toegewezen aan het Gewest van waaruit ze vertrekken;

*toutes les lignes (sauf 4) de la SNCV qui franchissent les limites régionales F-W ont été attribuées à la Région où l'exploitation est la plus importante;

*une gestion commune entre les deux Régions est proposée pour quatre lignes de la SNCV.

— les services extérieurs de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure : la police maritime, l'inspection maritime et le service de jaugeage qui ressortiront encore à la compétence nationale. Moyennant paiement, la police maritime à Anvers fera appel aux bâtiments de service et à leurs équipages qui sont transférés aux Régions pour des raisons pratiques. A cet effet, un contrat de service sera conclu;

— la sécurité du trafic aérien sur les aéroports régionaux : un accord de collaboration sera conclu avec les Régions respectives pour fixer le nombre d'agents nécessaires. Afin de transférer ces aéroports nationaux dans de bonnes conditions, la R.V.A. inscrira à son budget de 1988 un crédit de 300 millions afin de réaliser par priorité quelques investissements extraordinaires qui seront déterminés en concertation avec les Régions.

3. STRUCTURES DE CONCERTATION

Outre des formes de collaboration technique, il convient de créer quelques formes structurées de concertation et de collaboration en vue de l'exercice coordonné de la compétence de chacun. Un Comité ministériel sera donc créé. Il sera composé de ministres nationaux et régionaux chargés des compétences en matière d'infrastructure et de transports et il fixera les lignes de forces globales de la politique de mobilité indispensable au pays.

En ce qui concerne plus particulièrement les transports en commun, on créera un Institut pour la promotion des transports en commun, en raison de la suppression de la fonction de coordination du Ministère des Communications. La S.N.C.B. et toutes les sociétés de transports urbains et régionaux et leurs autorités de tutelle respectives y seront représentées. Il sera conçu comme un forum pour donner forme à la coordination tant nécessaire de tous les transports en commun.

Enfin, les Régions seront représentées à l'Institut belge de la sécurité routière. Vu leurs nouvelles compétences en matière d'infrastructure routière, il est évident qu'elles doivent participer à la définition de la politique de sécurité routière.

*alle lijnen van de N.M.V.B. (behalve vier) die de gewestgrens V/W overschrijden, volledig toegewezen aan dat Gewest waar het zwaartepunt van de exploitatie ligt;

*voor vier N.M.V.B.-lijnen wordt een gemeenschappelijk beheer tussen de twee Gewesten voorgesteld;

— de buitendiensten van het Bestuur van het Zee- en van de Binnenvaart : de zeevaartpolitie, de zeevaartsinspectie en de scheepsmeetdienst zullen onder nationale bevoegdheid blijven. Daarbij zal de zeevaartpolitie te Antwerpen, tegen betaling, beroep doen op de dienstvaartuigen en hun bemanning welke, om praktische redenen, naar de Gewesten worden overgeheveld. Hiertoe zal een contract van dienstverlening worden afgesloten;

— de beveiliging van het luchtverkeer op de regionale luchthavens : een samenwerkingsakkoord met de respectieve Gewesten zal worden afgesloten om het aantal hiertoe vereiste personeelsleden te bepalen. Teneinde de regionale luchthavens in goede omstandigheden over te hevelen, zal de R.L.W. op haar begroting 1988 nog een krediet van 300 miljoen inschrijven om hier bij voorrang nog enkele buitengewone investeringen te realiseren die in overleg met de Gewesten zullen worden bepaald.

3. OVERLEGSTRUCTUREN

Naast deze technisch noodzakelijke vormen van samenwerking, is het voor de goede en gecoördineerde uitoefening van ieders bevoegdheid aangewezen een aantal gestructureerde vormen van overleg en samenwerking in het leven te roepen. Alsdus zal een Interministeriële Conferentie worden opgericht, bestaande uit de nationale- en gewestministers belast met de bevoegdheden inzake infrastructuur en vervoer, dat de globale krachtlijnen van het voor het land noodzakelijke mobiliteitsbeleid moet vaststellen.

Wat meer bepaald de sector van het gemeenschappelijk vervoer betreft zal, gelet op het wegvallen van de coördinerende functie van het Ministerie van Verkeerswezen, worden overgegaan tot de oprichting van een "Institut voor de bevordering van het Gemeenschappelijk Vervoer" waarin de N.M.B.S. samen met alle maatschappijen voor stads- en streekvervoer en hun respectievelijke voogdijoverheden zijn opgenomen en dat zal worden uitgebouwd als forum om de zo noodzakelijke coördinatie binnen het hele openbaar vervoer vorm te geven.

Tenslotte zullen de Gewesten in het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid worden opgenomen. Gelet op hun nieuwe bevoegdheid voor de weginfrastructuur is het immers evident dat zij, vanuit deze optiek, mede het beleid inzake verkeersveiligheid moeten kunnen bepalen.

4. MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS APRÈS LA RÉGIONALISATION

4.1. Après le transfert des compétences précitées, la mission du département des Communications sera surtout axée sur la tutelle et la gestion — sous diverses formes — d'institutions et d'entreprises publiques de transports (S.N.C.B., R.T.M., R.V.A., O.R.N.I.) et sur la réglementation et la police de la circulation et du transport.

Les compétences nationales restantes seront :

* Les Chemins de fer

* En matière de transport par route des personnes et des marchandises :

- la réglementation technique et le contrôle des véhicules;
- l'immatriculation des véhicules;
- le règlement général de la circulation et la sécurité routière;
- la réglementation et le contrôle du transport des marchandises par route;
- la réglementation générale et la police sur le transport rémunéré de personnes par route;
- l'accès à la profession et au marché.

* En matière de politique de la navigation aérienne, la compétence actuelle du département des Communications n'est pas modifiée, sauf en ce qui concerne l'exploitation et l'équipement des aéroports régionaux et les aérodromes publics.

* En matière de navigation maritime, le pouvoir national reste compétent pour la police maritime, l'inspection maritime, et le jaugeage des navires, l'enregistrement ainsi que pour la politique maritime nationale et internationale.

* En matière de navigation intérieure, le pouvoir national reste compétent pour la réglementation et l'organisation du marché.

4.3. Vu le grand impact de la S.N.C.B., les crédits prévus au budget du Ministère des Communications, concerneront surtout les Chemins de fer.

4.4. Au département des Travaux Publics également, un certain nombre de compétences et de services ayant trait aux infrastructures et au transport resteront nationaux, notamment les services d'exploitation des voies maritimes, les réseaux de télécommunications et de contrôle, la détermination de normes techniques minimales de sécurité en matière de construction et d'entretien des infrastructures de transport, la délivrance d'autorisation pour transports exceptionnels et la recherche scientifique concernant les routes, les voies navigables et leurs installations.

4. HET MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN NA DE REGIONALISERING

4.1. De opdracht van het Departement van Verkeerswezen zal zich, na de overheveling van de voornoemde bevoegdheden, vooral toespitsen op de algemene normering, reglementering en politie inzake verkeer en vervoer en, daarnaast, op de voogdij en het beheer — onder verschillende vormen — van een aantal instellingen en overheidsbedrijven in de sector van het vervoer (N.M.B.S., R.M.T., R.L.W., D.R.B.).

4.2. Meer in detail zijn deze resterende nationale bevoegdheden de volgende :

* De spoorwegen.

* Wat het personen- en goederenvervoer over de weg betreft, blijven onder nationale bevoegdheid :

- de technische reglementering en controle van de voertuigen;
- de inschrijving van motorvoertuigen;
- de verkeersreglementering en de verkeersveiligheid;
- de reglementering van en de controle op het goederenvervoer over de weg;
- de algemene reglementering en politie op het bezoldigd personenvervoer over de weg;
- de toegang tot het beroep en tot de markt.

* Wat het luchtvaartbeleid betreft, wordt de huidige bevoegdheid van Verkeerswezen niet gewijzigd, behalve wat de uitrusting en exploitatie van de regionale luchthavens en openbare vliegvelden betreft.

* Inzake het zeescheepvaartbeleid blijft de nationale overheid bevoegd voor de zeevaartpolitie, zeevaartinspectie en scheepsmeting, de registratie van de vaartuigen, alsook voor het nationaal en internationaal zeescheepvaartbeleid.

* Inzake de binnenvaart wordt de algemene reglementerende en marktordenende bevoegdheid nationaal gehouden.

4.3. Budgettair gezien zullen, gelet op het grote impact van de N.M.B.S., de kredieten voorzien op de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen vooral op de spoorwegen betrekking hebben.

4.4. Ook op het Departement van Openbare Werken zullen een aantal bevoegdheden en diensten, welke verband houden met de verkeersinfrastructuur en het vervoer, nationaal blijven, namelijk de Exploitatie van de Scheepvaartwegen, de netwerken voor telecommunicatie, telecontrole, het vaststellen van minimale technische veiligheidsnormen inzake het bouwen en onderhouden van vervoersinfrastructuren, de afgifte van vergunningen voor uitzonderlijk vervoer en het wetenschappelijk onderzoek aangaande de wegen, de waterwegen en hun installaties.

Il importe de réunir en une seule main l'ensemble des compétences qui restent au niveau national en matière de transport et de circulation :

* il est d'un intérêt grandissant de rendre la répartition des compétences au niveau national aussi transparente que possible ;

* les Régions ont la faculté de réunir les compétences qui, en matière de travaux publics et de transport, leur ont été transférées; cette compétence d'exécution devra se fonder sur une concertation et une collaboration intenses avec le pouvoir national, qui conserve une compétence normative et réglementaire;

* l'interaction entre la compétence nationale et européenne sur les plans normatif et réglementaire augmente sans cesse ; compte tenu de l'aspect international du problème, il paraît important de s'orienter vers une structure des compétences nationales qui soit le plus possible calquée sur celle en vigueur dans les autres pays de la C.E.E. où les compétences nationales en cette matière sont en général réunies.

La représentation de la Belgique dans les institutions internationales (C.E.E., C.E.M.T., Commission Economique pour l'Europe de l'O.N.U.,...) peut être organisée d'une manière plus efficace si un seul département national regroupe toutes les compétences nationales en matière de circulation et de transport.

L'on trace ainsi un parallélisme logique dans l'exercice de compétences relatives aux diverses branches de transport, ce qui ne peut que profiter à l'activité des transports.

Het is aangewezen dat deze resterende nationale bevoegdheden omtrent verkeer en vervoer in één hand worden samengebracht en dit vanuit een drievoudige optiek :

* het is steeds van belang de bevoegdheidsverdeling op nationaal vlak zo doorzichtig mogelijk te maken;

* aan de gewesten wordt de mogelijkheid geboden de overgehevelde bevoegdheden inzake openbare werken en vervoer samen te brengen; deze vooral uitvoerende bevoegdheid zal moeten steunen op intens overleg en samenwerking met de nationale overheid die een normerende en reglementaire bevoegdheid behoudt;

* de wisselwerking tussen de resterende nationale en Europese bevoegdheid inzake reglementering en normering wordt steeds groter ; gelet op het internationaal aspect is het van belang te streven naar een structuur van de nationale bevoegdheden die zoveel mogelijk is afgestemd op deze gangbaar in de overige E.G.-landen, waar de nationale bevoegdheden op dit vlak meestal zijn samengevoegd.

De vertegenwoordiging van België in de internationale instellingen (E.E.G., E.C.M.T., Economische Commissie Europa van de U.N.O., ...) kan op de meest doelmatige wijze worden georganiseerd vanuit een nationaal departement dat alle nationale bevoegdheden inzake verkeer en vervoer groepeeret.

Op deze wijze wordt een logisch parallellisme in de uitoefening van bevoegdheden m.b.t. de verschillende vervoertakken mogelijk gemaakt, hetgeen de vervoerbedrijvigheid zelf alleen maar kan ten goede komen.

B. — DISCUSSION GENERALE

1. Généralités-Options

a) Interventions des membres

Les différents intervenants marquent leur satisfaction devant le caractère global de la réflexion qui a conduit à la rédaction de la note de politique.

*
* *

M. De Croo replace la problématique des transports et, d'une manière plus générale, de la demande de déplacements, dans son contexte historique, et met l'accent sur les mutations économiques et sociologiques qui ont engendré une modification de cette demande durant les trente dernières années. La décentralisation de l'activité économique — sauf dans le cas du secteur public, centré sur Bruxelles — et l'éclatement de la concentration de l'habitat ont rendu inadéquate l'offre de transport public, ancrée dans l'organisation qui prévalait au siècle dernier, et ont créé une vive demande d'infrastructures routières. A une mutation de société d'une telle ampleur, il est insuffisant de s'opposer que des palliatifs comme le système du « car-pooling » : le phénomène est beaucoup plus profond et a eu pour conséquence d'investir la voiture privée d'une valeur telle que la modicité du coût du transport public pour l'utilisateur n'est plus un incitant suffisant pour pousser celui-ci à recourir à ce mode de transport.

Un phénomène similaire frappe le domaine du transport des marchandises.

En conséquence, il y a saturation des infrastructures routières, dont l'utilisation est en outre concentrée sur les mêmes axes, aux mêmes moments.

Les solutions déjà envisagées pour remédier à cet état des choses — raccourcissement des journées scolaires, de manière à ce que écoliers et étudiants ne se déplacent pas aux mêmes heures que les travailleurs, étalement des vacances scolaires, etc. — se sont heurtées à de très vives réticences. Il est clair que les mesures répressives ou les impositions diverses qui sont considérées maintenant n'ont guère de chances d'être suivies d'effets.

D'une manière plus générale, déclare l'intervenant, la problématique de la demande de déplacements ne se prête guère à une approche dirigiste.

Il est virtuellement impossible d'élaborer une planification globale en la matière.

*
* *

M. Draps se réjouit de ce que le Ministre semble vouloir mettre en œuvre une politique volontariste, qui permette de rationaliser les choix dans une approche coordonnée de la mobilité.

B. — ALGEMENE BESPREKING

1. Algemeen - Beleidskeuze

a) Opmerkingen van de leden

De diverse leden spreken hun voldoening uit over de globale visie die bij het opstellen van de beleidsnota voorgezeten heeft.

*
* *

De heer De Croo plaatst het probleem van het vervoer en meer algemeen dat van de vraag naar transportmogelijkheden in een historische context en legt de nadruk op de economische en sociologische kenteringen die de afgelopen dertig jaar een wijziging van die vraag veroorzaakt hebben. De decentralisering van de economische bedrijvigheid — behalve in de overheidssector die op Brussel is gericht — en de uiteenspatting van de woonconcentratie hebben het aanbod van openbaar vervoer, waarvan de organisatie nog uit de vorige eeuw dateerde, ontoereikend gemaakt en een dringende behoefte aan wegeninfrastructuur tot gevolg gehad. Voor een omwenteling van dergelijke afmetingen zijn lapmiddelen, zoals « carpools », ontoereikend : het verschijnsel zit veel dieper en heeft tot gevolg dat men gaat investeren in een eigen auto die een zo grote waarde vertegenwoordigt dat de geringe prijs die de gebruiker van het openbaar vervoer moet betalen, geen toereikende stimulans meer is om de reiziger aan te sporen er zijn toevlucht toe te nemen.

Een gelijkaardig verschijnsel is waar te nemen op het gebied van het goederenverkeer.

Het gevolg van dat alles is een verzadiging van de wegeninfrastructuur die op dezelfde grote verkeersaders en op dezelfde tijdstippen wordt gebruikt.

De reeds overwogen oplossingen om die toestand te verhelpen — inkorting van de schooldag zodat scholieren en studenten niet op dezelfde uren als de werknemers op stap gaan, spreiding van de schoolvakantie, enzovoort, zijn op veel weerstand gestuit.

Het ligt voor de hand dat de repressieve maatregelen of de diverse belastingen waaraan thans gedacht wordt, geen kans hebben om effect te sorteren.

Steeds volgens het lid kan het probleem van de vraag naar transport vrijwel niet op een dirigistische manier worden benaderd.

Het is zo goed als onmogelijk daarvoor een globale planning op te maken.

*
* *

Het verheugt *de heer Draps* dat de Minister schijnt te streven naar een voluntaristisch beleid dat het mogelijk maakt het vervoerprobleem op een gecoördineerde manier en een rationele keuze te maken.

Il regrette toutefois que ce passage à un concept global de la problématique du transport s'effectue au moment même où la régionalisation va entraîner un dépeçage des compétences en la matière. Il y a dès lors tout lieu de craindre que la note de politique du nouveau titulaire du département des Communications, ne reste qu'une déclaration d'intentions.

*
* *

M. Derycke demande quelles sont les priorités établies parmi les différents projets décrits dans la note de politique.

*
* *

M. Van Peel relève que la note de politique du Ministre semble signifier l'arrêt de mort du transport public souterrain (voir Exposé introductif, point 3.3 « Le transport public souterrain : une solution inefficace »).

Or, Anvers dispose de beaucoup d'infrastructures souterraines, jusqu'à présent mal utilisées. La position qui est adoptée maintenant ne va-t-elle pas hypothéquer l'optimalisation de l'usage de cette infrastructure anversoise, qui serait pourtant bien nécessaire?

*
* *

M. Van Elewycx partage ce point de vue et demande quelle attitude on adoptera en ce qui concerne celles des infrastructures souterraines dont l'exécution a déjà été entamée ou programmée.

D'autre part, étant donné que le Ministre a cité le tunnel sous Anvers en exemple des infrastructures à construire pour le double bénéfice du TGV et du réseau ferroviaire existant (voir ci-après : « Le TGV »), n'y a-t-il pas là contradiction avec sa prise de position générale contre le transport public souterrain?

*
* *

M. Van Peel partage par ailleurs l'analyse de *M. Derycke* (voir : « Sécurité ») en ce qui concerne la nécessité pour les rendre attractifs, d'une baisse des prix des transports publics, à tout le moins dans le long terme. Il estime que ce problème mériterait de toute manière une analyse macro-économique.

*
* *

M. Van Rompaey attire l'attention sur le fait qu'un accroissement de l'autonomie des sociétés de transport présente, à côté d'avantages certains, un danger

Hij betreurt evenwel dat die overgang naar een globale aanpak van het vervoerprobleem uitgerend gebeurt op het moment dat de gewestvorming in een versnippering van de desbetreffende bevoegdheden aan het uitmonden is. Er zijn dan ook redenen te over om te vrezen dat de beleidsnota van de nieuwe Minister van Verkeerswezen slechts een intentieverklaring blijft.

*
* *

De heer Derycke vraagt welke van de diverse projecten die in de beleidsnota worden opgesomd, de voorrang heeft.

*
* *

De heer Van Peel merkt op dat de beleidsnota van de Minister het doodvonnis van het ondergronds openbaar vervoer schijnt te betekenen (zie inleiden-de uiteenzetting, punt 3.3 « Het ondergronds openbaar vervoer, een ondoeltreffende oplossing »).

Welnu, Antwerpen bezit veel tot nu toe slecht gebruikte ondergrondse infrastructuur. Zal het thans ingenomen standpunt geen hypotheek leggen op het optimaal gebruik van die nochtans noodzakelijke Antwerpse infrastructuur?

*
* *

De heer Van Elewycx deelt dat standpunt en vraagt welke houding men zal aannemen tegenover de ondergrondse infrastructuur waarvan de uitvoering reeds aangevat of geprogrammeerd is.

Bestaat er, aangezien de Minister de tunnel onder de stad Antwerpen anderzijds als voorbeeld aangehaald heeft, van de infrastructuur treinwerken die zowel voor de supersnelle trein als voor het bestaande spoorwegnet noodzakelijk zijn (zie hierna « de SST »), geen tegenstrijdigheid met zijn algemene stellingname tegenover het ondergronds openbaar vervoer?

*
* *

De heer Van Peel deelt overigens de analyse van *de heer Derycke* (zie : « Veiligheid ») luidens welke de prijzen van het openbaar vervoer, althans toch op lange termijn, moeten dalen om het aantrekkelijk te maken. Dat vraagstuk vergt hoe dan ook een macro-economische aanpak.

*
* *

De heer Van Rompaey vestigt er de aandacht op dat meer autonomie voor de vervoermaatschappijen, naast onmiskenbare voordelen, ook een mogelijk ge-

possible : comment en effet, dans une telle hypothèse, le contrôle du Parlement peut-il encore s'exercer?

Le même intervenant met également en garde contre le danger de mesures d'assainissement fonctionnant de manière linéaire. Dans les chemins de fer, par exemple, une telle politique touche en premier lieu les maillons faibles, c'est-à-dire le plus souvent ceux où des investissements sont en réalité d'autant plus nécessaires qu'ils se sont fait attendre.

Tel est le cas des liaisons ferroviaires Anvers-Neerpelt et Anvers-Hasselt, où l'électrification n'est toujours pas réalisée, alors que l'on en parle pourtant depuis de longues années déjà.

L'adaptation du réseau au concept IC-IR n'a fait qu'amplifier les difficultés constatées sur ces deux relations, car les problèmes de correspondance semblent découler en grande part des contraintes engendrées par le caractère obsolète de l'équipement.

b) Réponses du Ministre

Le Ministre partage pour l'essentiel l'analyse de M. De Croo sur l'évolution historique, économique et sociologique qui a bouleversé la demande de déplacements.

Il estime toutefois que l'automobile, loin d'être un facteur parmi d'autres, a en fait été à la base même de l'évolution intervenue. En fonction de ceci, il convient maintenant de redéfinir et d'adapter le rôle du transport public.

*
* *

Les baisses tarifaires des transports publics réclamées par certains membres ne sont en fait qu'un élément parmi d'autres dans le choix du consommateur entre le transport public et le transport privé.

Le Ministre estime que l'aspect organisationnel de l'offre de transport public joue un rôle beaucoup plus important.

Ce n'est pas tant le niveau de l'offre de prix que sa rigidité qui handicape la gestion commerciale de la SNCB et des autres sociétés de transports publics. Les décisions linéaires et les ristournes sans nuances du passé, souvent considérées par les bénéficiaires comme des droits acquis, laissent peu de marge de manœuvre en matière de politique tarifaire. (Les réponses spécifiques à la SNCB figurent ci-après, voir : « SNCB »).

*
* *

En ce qui concerne l'infrastructure de liaison entre les deux rives de liaison à Anvers, le Ministre déclare avoir fait le nécessaire pour que la liaison destinée à la MIVA ne connaisse pas de retard; les décisions concernant la MIVA reviendront toutefois dorénavant à la Région flamande.

vaar oplevert : hoe kan in een dergelijke veronderstelling het Parlement nog zijn controle uitoefenen?

Hetzelfde lid waarschuwt voorts voor het gevaar van lineair opgevatte saneringsmaatregelen. Bij de spoorwegen bijvoorbeeld tast een dergelijk beleid in de eerste plaats de zwakke schakels aan, met name in de meeste gevallen die waar de investeringen in werkelijkheid des te noodzakelijker zijn naarmate zij uitgebleven zijn.

Dat is onder meer het geval met de spoorwegverbindingen Antwerpen-Neerpelt en Antwerpen-Hasselt die nog altijd niet geëlektrificeerd zijn, ofschoon daar al jarenlang sprake van is.

De invoering van het IC en IR-concept heeft de op die beide verbindingen geconstateerde moeilijkheden alleen maar verergerd, aangezien de overstapproblemen grotendeels het gevolg schijnen te zijn van vervelende dwangmatigheden die op hun beurt het gevolg van een verouderde uitrusting zijn.

b) Antwoorden van de Minister

De Minister is het in grote lijnen eens met de analyse van de heer De Croo over de historische, economische en sociologische ontwikkeling die het probleem van de verplaatsingen totaal gewijzigd heeft.

Volgens hem ligt de wagen, in plaats van één factor te zijn tussen andere, aan de basis zelf van de ontwikkeling die wij nu kennen. Uitgaande van dat feit moet de rol van het openbaar vervoer opnieuw gedefinieerd en aangepast worden.

*
* *

De daling van de tarieven van het openbaar vervoer die door sommige leden geëist wordt, is in feite slechts één van de elementen die bepalend is voor de keuze van de consument tussen het openbaar en het privé-vervoer.

De Minister meent dat het organisatorisch aspect van het openbaar vervoersaanbod een veel grotere rol speelt.

Het is niet zozeer het prijsniveau, dan wel hun strikte regelingen die een handicap vormen voor de NMBS en de andere openbare vervoerbedrijven. Ingevolge de in het verleden genomen lineaire beslissingen en de zonder enige nuance toegekende gunsttarieven welke door de begunstigden vaak als een verkregen recht worden beschouwd, bestaat er nog slechts weinig marge om een tariefbeleid te voeren (de specifieke antwoorden van de NMBS komen hieronder voor onder het hoofdstuk « NMBS »).

*
* *

In verband met de infrastructuur voor de verbinding van de beide oevers te Antwerpen, verklaart de Minister dat hij het nodige gedaan heeft opdat de verbinding met de MIVA geen vertraging zou oplopen; de beslissingen met betrekking tot de MIVA zullen voortaan echter tot de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest behoren.

2. La sécurité

a) Interventions des membres

M. De Croo rappelle qu'un effort important a déjà été consenti dans le domaine de la sécurité, par exemple par l'intermédiaire de campagnes de sensibilisation.

La persistance du problème appelle la mise sur pied d'une approche nouvelle. Ne conviendrait-il pas de consacrer une étude psychologique au comportement suicidaire de certains?

*
* *

Cet élément psychologique dans la problématique de la sécurité est également souligné par *M. Derycke*, qui estime par ailleurs les mesures proposées en matière de circulation routière assez radicales, par leur caractère répressif. L'intervenant n'est pas opposé à une telle approche, mais il insiste sur le fait qu'elle doit aller de pair avec une politique qui rende attractif le recours à l'autre branche de l'alternative en matière de transport, c'est-à-dire le transport public. Ceci suppose non seulement l'amélioration de l'infrastructure existante, mais également une politique tarifaire séduisante pour l'utilisateur.

Or, il semble au contraire qu'un relèvement des tarifs soit prévu. Il y a là un certain manque de cohérence.

L'intervenant attire par ailleurs l'attention sur le fait qu'une politique répressive consistant en l'imposition d'amendes n'est jamais dissuasive que pendant un court laps de temps, après lequel un phénomène d'adaptation de la part du public se fait jour. En outre, le poids relatif d'une même amende varie considérablement en fonction des revenus de la personne pénalisée.

Il convient dès lors de donner une dimension individualisée à toute approche répressive, si l'on veut que celle-ci soit effective.

Enfin, *M. Derycke* plaide pour une approche prudente du problème de la sécurité, si aigu soit-il et insiste sur la nécessité d'un large débat préalable.

*
* *

M. Van Peel approuve les mesures de sécurité proposées.

Il fait observer que les pressions des organisations de jeunesse à l'encontre de celles de ces mesures qui visent les jeunes conducteurs doivent être mises en balance avec le sentiment des parents, qui les approuvent au contraire. La position de ces derniers ne fait pas l'objet de l'attention des médias, mais il ne fait pas de doute qu'il y a là une majorité silencieuse.

*
* *

2. Veiligheid

a) Opmerkingen van de leden

De heer De Croo herinnert eraan dat op het stuk van de veiligheid heel wat inspanningen werden gedaan, bijvoorbeeld de sensibiliseringscampagnes.

Aangezien het probleem blijft bestaan, moet een nieuwe studie worden gemaakt. Verdient het geen aanbeveling een psychologische studie op te stellen in verband met het zelfmoordgedrag van sommige bestuurders?

*
* *

Ook *de heer Derycke* wijst op het psychologisch element van het veiligheidsprobleem en meent trouwens dat de in verband met het wegverkeer voorgestelde maatregelen vrij radicaal zijn omdat zij een repressief karakter hebben. Spreker is niet gekant tegen een dergelijke studie, maar meent dat deze gepaard moeten gaan met een beleid dat erop gericht is het beroep op het alternatief inzake vervoer, dit wil zeggen het openbaar vervoer, aantrekkelijker te maken. Dit impliceert niet alleen de verbetering van de bestaande infrastructuur, maar eveneens een tariefbeleid dat voor de gebruiker aantrekkelijk is.

Nu blijkt integendeel dat een verhoging van de tarieven in uitzicht gesteld is. Een dergelijk beleid mist elke coherentie.

Spreker vestigt trouwens de aandacht op het feit dat een repressief beleid dat erin bestaat geldboeten op te leggen, nooit lang een afschrikkend effect heeft; na enige tijd past het publiek zich aan. Bovendien verschilt de zwaarte van eenzelfde geldboete aanzienlijk naargelang van het inkomen van de persoon die wordt bestraft.

Elk repressief beleid moet dus een bepaalde individuele dimensie krijgen indien men wil dat het zijn doel bereikt.

Tot slot pleit *de heer Derycke* voor een voorzichtige aanpak van het probleem van de veiligheid, hoe nijpend dit ook is, en dringt hij aan op de noodzaak van een ruim debat vooraf.

*
* *

De heer Van Peel keurt de voorgestelde veiligheidsmaatregelen goed.

Hij merkt op dat de pressie van de jongerenorganisaties ten aanzien van die maatregelen die betrekking hebben op de jonge bestuurders, moet worden afgewogen tegen het standpunt van de ouders, die aan die maatregelen integendeel hun goedkeuring hechten. Wat de ouders denken wordt door de media onbesproken gelaten, maar het lijdt geen twijfel dat het om een zwijgende meerderheid gaat.

*
* *

Cette analyse est partagée par M. Vervae. Ce dernier souhaiterait cependant que les mesures proposées s'accompagnent de mesures positives, comme l'encouragement à recourir au transport public durant les week-ends. Des initiatives locales en ce sens ont d'ailleurs déjà eu lieu, visant à faire rencontrer des besoins spécifiques par le transport public.

Le même intervenant fait observer que les mesures proposées en ce qui concerne le retrait du permis de conduire pour le jeune conducteur risquent de pénaliser en fait davantage les parents que les jeunes, puisque ce sont souvent les parents qui supportent les frais de l'écolage.

M. Vervae est encore d'avis que l'instauration de la zone 30 est susceptible d'apporter une amélioration dans les localités petites et moyennes, mais qu'elle ne répond pas aux problèmes spécifiques des grandes agglomérations. Dans ces dernières, la solution, ne peut venir que de l'élaboration de plans de circulation, à l'instar de ce qui a été fait aux Pays-Bas et en RFA.

Des mesures en ce sens sont-elles prévues? Le département envisage-t-il d'élaborer un document à cet effet? Enfin, y a-t-il des contacts dans ce but avec le département des Travaux publics et les administrations locales?

b) Réponses du Ministre

Le Ministre partage l'analyse de MM. De Croo et Derycke en ce qui concerne le problème de la psychologie de l'automobiliste.

Il estime cependant qu'il faut malgré tout développer une politique volontariste, qui tente de canaliser la circulation routière.

Le Ministre comprend les réserves exprimées par M. Derycke en ce qui concerne le caractère répressif de plusieurs des mesures proposées. Toutefois, si une approche exclusivement répressive est exclue, il faut convenir qu'on ne peut guère attendre un changement spontané de l'état d'esprit et de l'attitude des automobilistes. Il est regrettable qu'il faille passer par la menace d'une sanction pour obtenir un effet dissuasif, mais de telles mesures sont inévitables. Il conviendra de veiller à ce que s'établisse un équilibre entre les exigences opposées de la liberté individuelle et de l'intérêt collectif.

En ce qui concerne les réactions négatives des organisations de jeunesse vis-à-vis des mesures visant spécifiquement les jeunes conducteurs, le Ministre fait observer que toute modification à une situation existante est toujours jugée discriminatoire par ceux envers qui le nouveau régime s'avérera plus sévère. Il convient dès lors de se placer dans le cadre d'une vision à plus long terme pour porter un jugement sur les mesures proposées.

Enfin, en ce qui concerne la nécessité d'une offre de transport plus souple, qui soit dès lors à même de répondre à des besoins spécifiques, le Ministre déclare partager le point de vue de M. Vervae.

Die analyse wordt gedeeld door de heer Vervae. Niettemin wenst deze dat de voorgestelde maatregelen gepaard gaan met concrete acties, zoals het aanmoedigen om tijdens de weekends met het openbaar vervoer te reizen. Op lokaal vlak zijn in dat verband trouwens reeds initiatieven genomen die tot doel hadden specifieke behoeften door het openbaar vervoer te laten dekken.

Dezelfde spreker merkt op dat de maatregelen die worden voorgesteld inzake de intrekking van het rijbewijs van jonge bestuurders in feite meer de ouders dan de jongeren zelf dreigen te bestraffen, aangezien vaak de ouders de scholingskosten betalen.

Voorts meent de heer Vervae dat met de invoering van de Zone-30 verbetering kan komen in kleine en middelgrote woonkernen maar dat daarmee niet wordt ingespeeld op de specifieke problemen van de grote agglomeraties. In die laatste kan alleen een oplossing worden aangebracht door de uitwerking van verkeersplannen, in navolging van wat in Nederland en in de BRD is gedaan.

Wordt aan maatregelen in die zin gedacht? Zal het departement daartoe een document opstellen? Zijn er tot slot contacten ter zake met het departement van Openbare Werken en de lokale besturen?

b) Antwoorden van de Minister

De Minister deelt de zienswijze van de heren De Croo en Derycke in verband met de psychologie van de automobilist.

Zijns inziens moet niettemin toch een voluntaristisch beleid worden ontwikkeld waarmee het wegverkeer in goede banen kan worden geleid.

De Minister begrijpt het voorbehoud dat de heer Derycke heeft gemaakt met betrekking tot het bestraffende karakter van verscheidene voorgestelde maatregelen. Al is een uitsluitend repressieve benadering uitgesloten, toch moet worden toegegeven dat geen spontane verandering van de ingesteldheid en het gedrag van de autobestuurders mag worden verwacht. Het is jammer dat men met straf moet gaan dreigen om een ontradend effect te verkrijgen, maar dat is nu eenmaal onvermijdelijk. Er zal moeten op worden toegezien dat individuele vrijheid kan worden verzoend met gemeenschappelijk belang.

Met betrekking tot de negatieve reacties van de jongerenorganisaties op de maatregelen die meer bepaald de jonge bestuurders betreffen, merkt de Minister op dat gelijk welke wijziging aan een bestaande toestand steeds discriminerend wordt geacht door diegenen ten aanzien van wie de nieuwe regeling het strengst blijkt te zijn. Derhalve moet men verder vooruitblikken, wil men over de voorgestelde maatregelen een oordeel vellen.

Wat tot slot de noodzaak van een soepeler, op specifieke behoeften afgestemd verkeersaanbod betreft, verklaart de Minister het eens te zijn met de zienswijze van de heer Vervae.

Il va de soi, cependant, qu'une telle souplesse ne peut être atteinte que par le biais des bus. Il y a là place pour une offre de transport spécifique, qui pourrait être développée à côté des lignes et des services réguliers et qui irait vers la clientèle.

3. Le transport routier

M. Vervaeke se demande s'il ne serait pas possible de faire en sorte que les écrans antibruit disposés aux bords des autoroutes aient un aspect esthétiquement plus satisfaisant, c'est-à-dire qu'ils s'intègrent mieux dans la nature.

(Les autres questions relatives au volet routier ont été développées ci-avant dans le cadre des « Options générales » et de « La sécurité »).

*
* *

Le Ministre déclare être personnellement d'avis que la solution la meilleure serait de combiner écran antibruit en métal ou en béton et rideau d'arbres. Cette matière sera toutefois de la compétence des Régions à partir du 1^{er} janvier prochain.

4. SNCB

a) Interventions des membres

M. Van Elewyck rappelle avoir toujours plaidé pour que la construction du tunnel de Liefkenshoek, destiné aux voitures, se double de celle d'un tunnel ferroviaire. Or, il apparaît maintenant que les principaux intéressés, c'est-à-dire les industries implantées de part et d'autre de l'Escaut, réclament vivement une telle liaison. Quelle est la position du Ministre à ce propos?

Le même intervenant attire l'attention sur l'état de délabrement extrême de la gare de formation d'Anvers-Nord, par laquelle ne transitent cependant pas moins de 30 % du trafic marchandises de la SNCB. Après avoir perdu des années à élaborer des plans jamais exécutés, il s'impose maintenant d'agir de toute urgence.

*
* *

Le même membre plaide pour une intervention dans le financement de la restauration de la gare d'Anvers-Central, qui s'impose d'autant plus que l'UNESCO a désigné la ville comme capitale européenne de la culture pour 1993.

*
* *

Het spreekt nochtans vanzelf dat die soepelheid alleen door het inzetten van autobussen kan worden bereikt. Er is daarbij ruimte voor een specifiek vervoersaanbod dat kan worden ontwikkeld naast de vaste verbindingen en diensten en gebruikersgericht behoort te zijn.

3. Het wegvervoer

De heer Vervaeke vraagt of niets kan worden gedaan om de geluidsschermen langsheen de autosnelwegen een esthetisch verantwoord aanblik te geven, zodat ze beter in de natuur opgaan.

(De overige vragen betreffende het gedeelte wegvervoer werden hiervoren behandeld onder de rubrieken « Algemeen Beleidskeuze » en « Veiligheid »).

*
* *

Zelf is *de Minister* van oordeel dat de beste oplossing erin zou bestaan een metalen of betonnen geluidsscherm te combineren met een bomenscherm. Die aangelegenheid zal vanaf 1 januari aanstaande evenwel tot de bevoegdheid van de Gewesten behoren.

4. De NMBS

a) Opmerkingen van de leden

De heer Van Elewyck herinnert eraan altijd voorstander te zijn geweest van de bouw van een spoorwegtunnel te Liefkenshoek naast die van een autotunnel. Nu blijkt echter dat de voornaamste belanghebbenden, met name de industrieën die aan beide zijden van de Schelde zijn gevestigd, met aandrang om een dergelijke verbinding verzoeken. Wat is het desbetreffende standpunt van de Minister?

Hetzelfde lid vestigt de aandacht op de uiterst bouwvallige toestand van het vormingsstation Antwerpen-Noord, niettegenstaande daar niet minder dan 30 % van het goederenverkeer van de NMBS op doorreis is. Na jaren aan de uitwerking van nooit uitgevoerde projecten te hebben verspild moet daar nu eindelijk eens dringend werk van worden gemaakt.

*
* *

Hetzelfde lid pleit voor een tegemoetkoming in de financiering van de restauratie van Antwerpen-Centraal, des te meer daar de UNESCO de stad in 1993 als Europese cultuurhoofdstad heeft aangewezen.

*
* *

M. Draps attire l'attention sur le coût excessif de l'exploitation du Centre de communication Nord à Bruxelles, conçu dans la foulée du projet du World Trade Center, mais déjà devenu excessif lors de son inauguration en 1983. Or, il apparaît que la SNCB ne paie pas sa contribution dans les frais d'exploitation, ce qui a d'ailleurs conduit le Gouvernement à introduire un amendement (Doc. n° 4/14 - 588/3, amendement n° 9) portant le crédit représentant l'intervention de l'Etat de 14,0 à 143,5 millions de francs. Pourquoi la SNCB n'exécute-t-elle pas la convention qu'elle a signée?

Par ailleurs, ne conviendrait-il pas de reconsidérer l'utilisation des infrastructures en question, de manière à en réduire les frais d'exploitation? Le redressement spectaculaire du marché de l'immobilier laisse d'ailleurs bien augurer des possibilités en la matière.

*
* *

M. Knoops attire l'attention sur les limitations qui ont été apportées à l'arrêt d'Obaix-Buzet. Après plusieurs modifications, la situation est devenue fort compliquée et en totale contradiction avec l'objectif visé initialement, c'est-à-dire l'établissement de liaisons cadencées, puisque certains trains L s'arrêtent à Obaix-Buzet et d'autres pas.

(Les remarques de *M. Van Rompaey* à propos des liaisons Anvers-Neerpelt et Anvers-Hasselt figurent ci-avant, sous la rubrique « Généralités-options »).

b) Réponses du Ministre

Il a été demandé à la SNCB d'élaborer un plan (« Rail 21 ») à long terme (± l'an 2000) qui examine le rôle et les possibilités d'avenir des chemins de fer. Ce plan à long terme devra s'intégrer dans le Plan général des transports. Ce plan constituera un contrat de gestion vis-à-vis du personnel et des usagers.

Son rôle est particulièrement important vis-à-vis du personnel de la Société, qui a pu avoir dans le passé l'impression d'être ballotté par les restructurations.

Par ailleurs, la SNCB a d'ores et déjà terminé d'élaborer une projection quinquennale 1988-1992, qui pourra être utilisée comme point de référence du plan à long terme, ainsi que dans le cadre des études de rentabilité du projet TGV.

*
* *

De heer Draps vestigt de aandacht op de buitensporige kosten van de exploitatie van het communicatiecentrum Noord te Brussel dat naar aanleiding van het project voor het World Trade Center geconcepieerd werd doch, reeds bij de inhuldiging ervan in 1983, overdreven leek. Nu blijkt echter dat de NMBS haar bijdrage in de exploitatiekosten niet betaalt, hetgeen er de Regering trouwens toe gebracht heeft een amendement in te dienen (Stuk n° 4/14-588/3, amendement n° 9) waarbij de rijkstegemoetkoming van 14 tot 143,5 miljoen frank wordt verhoogd. Waarom laat de NMBS na de door haar geparafeerde overeenkomst uit te voeren?

Overigens verdient het wellicht aanbeveling het gebruik van die infrastructuur eens opnieuw te bekijken om exploitatiekosten te kunnen drukken. De spectaculaire heropleving van de immobiliënmarkt is trouwens een goed teken voor de toekomstige mogelijkheden op dat gebied.

*
* *

De heer Knoops attendeert op de beperkingen in verband met de stopplaats van Obaix-Buzet. Na een aantal wijzigingen is de toestand daar erg ingewikkeld geworden en volkomen tegenstrijdig met de aanvankelijke doelstelling met name die van de klok-vaste verbindingen, aangezien bepaalde treinen te Obaix-Buzet stoppen en andere weer niet (de opmerkingen van de heer Van Rompaey in verband met de verbindingen Antwerpen-Neerpelt en Antwerpen-Hasselt komen hierboven voor onder de rubriek « Algemeenheden - Beleidskeuze »).

b) Antwoorden van de Minister

De NMBS werd uitgenodigd een project (« spoor 21 ») op lange termijn (± het jaar 2000) op te maken, waarbij de rol en de toekomstmogelijkheden van de spoorwegen onderzocht zouden worden. Dat project op lange termijn zal moeten passen in het algemeen vervoerplan. Dat project komt eigenlijk neer op een beheersovereenkomst met het spoorwepersoneel en met de reizigers.

De opzet ervan is uiterst belangrijk voor het personeel van de maatschappij dat in het verleden soms de indruk opdeed dat het de speelbal van al die herstructureringen was geworden.

De NMBS heeft bovendien reeds de laatste hand gelegd aan een vijfjarenplan 1988-1992 waarnaar bij de uitvoering van het lange-termijnproject, mede in het raam van de rentabiliteitsstudies en met betrekking tot het project voor de supersnelle trein, zal kunnen worden verwezen.

*
* *

En ce qui concerne les perspectives en matières de trafic marchandises, le Ministre déclare que, vu les pertes enregistrées dans ce secteur, on pourrait difficilement contester la nécessité de la rationalisation prônée par la SNCB. Quels que soient les désidérata des différentes régions, il convient de penser en termes d'analyse globale.

D'une manière générale, en ce qui concerne les différentes demandes locales, le Ministre est d'avis qu'il appartient à la SNCB d'élaborer des propositions, le Ministre n'exprimant son avis à ce sujet qu'en second.

*
* *

La rénovation de la gare d'Anvers Nord apparaît comme une priorité.

La gare d'Anvers Central doit être dans un état qui lui permette de remplir sa fonction.

Il ne va toutefois pas de soi qu'il revienne à la SNCB de financer la rénovation de l'aspect « monument historique » de la gare.

*
* *

L'augmentation des crédits destinés à l'intervention de l'Etat dans les frais d'exploitation du CCN (amendement n° 9) est compensée par une diminution équivalente à l'article 32.01 de la section 51.

La SNCB paiera donc bel et bien sa contribution, puisque la subvention qu'elle reçoit a été diminuée en proportion.

5. Les sociétés de transports intercommunaux

a) Interventions des membres

La STIB

M. Draps rappelle que l'inauguration, en octobre dernier, de l'exploitation en métro lourd de la ligne 2 de la STIB s'est effectuée sans que la société de transport dispose du nombre de rames adéquat, parce que la décision d'exploiter en métro lourd a été prise trop tardivement.

Une indécision semblable paraît régner en ce qui concerne le financement de la commande des nouvelles rames, puisqu'il apparaît maintenant qu'il n'y aura aucune intervention de l'Etat, alors que, dans un premier temps, on avait annoncé une prise en charge totale par l'Etat et, dans un deuxième temps, un financement partiel. S'il est compréhensible que les sociétés de transports intercommunaux soient appelées à assurer leur part dans les efforts d'écono-

Op het vlak van de toekomstperspectieven voor het goederenverkeer verklaart de Minister dat men, gezien de in die sector geleden verliezen, bezwaarlijk de door de NMBS aanbevolen noodzakelijke rationalisering zou kunnen aanvechten. Wat de verschillende Gewesten in dat verband ook mogen wensen, toch dient men in termen van globale analyse te denken.

Algemeen gesteld is de Minister, wat de verschillende plaatselijke desiderata betreft, de mening toegedaan dat het de taak van de NMBS is voorstellen te doen, want de Minister heeft in dezen niet het eerste woord.

*
* *

De renovatiewerken aan het station Antwerpen-Noord zijn van prioritair belang.

Het station Antwerpen-Centraal moet in orde worden gebracht om zijn functie te kunnen vervullen.

Minder voor de hand liggend is echter dat de NMBS zou moeten opdraaien voor het aspect « historisch curiosum » van haar stations.

*
* *

De verhoging van de kredieten bestemd voor de bijdrage van het Rijk in de exploitatiekosten van de CCN (amendement n° 9) wordt goedge maakt door een evenredige vermindering van de op artikel 32.01 van sectie 51 uitgetrokken kredieten.

De NMBS zal dus wel degelijk haar bijdrage betalen aangezien haar subsidie verhoudingsgewijs werd verminderd.

5. De maatschappijen voor intercommunaal vervoer

a) Opmerkingen

De MIVB

De heer Draps herinnert eraan dat de inhuldiging in oktober laatstleden van een « zware metro » op lijn 2 van de MIVB gebeurde zonder dat de maatschappij over een toereikend aantal metrostellen beschikte omdat de beslissing voor die « zware metro » veel te laat tijdig werd genomen.

Er blijkt een zelfde besluiteloosheid te bestaan voor de financiering van de bestelling van nieuwe metrostellen nu blijkt dat er van de Staat geen tegemoetkoming te verwachten valt, alhoewel aanvankelijk werd aangekondigd dat die Staat in een eerste fase alle lasten en in een tweede fase een gedeelte daarvan voor eigen rekening zou nemen. Al kan men begrijpen dat de Maatschappijen voor Intercommunaal Vervoer moeten meehelpen aan de

mies en cours, on peut par contre s'interroger sur les raisons pour lesquelles la MIVG n'aura au contraire pas à payer ses nouveaux trolleybus articulés. Il est vraiment inacceptable d'avoir contraint la STIB à une exploitation en métro lourd et de lui refuser ensuite le matériel indispensable à cette exploitation.

La STIL

M. Knoops demande où l'on en est dans la mise au point du financement du TAU (transport automatisé urbain) liégeois.

A-t-on en outre déjà établi un calendrier d'exécution?

b) Réponses du Ministre

Le Ministre fait observer que les décisions relatives aux sociétés de transports intercommunaux seront dorénavant de la compétence des exécutifs régionaux.

*
* *

En ce qui concerne le problème particulier de la comparaison entre la situation de la STIB et celle de la MIVG en matière d'achat de matériel, il fait toutefois remarquer que le financement par l'Etat de l'achat des trolleybus articulés de la MIVG doit être comparé aux crédits considérables que l'Etat a consentis à la STIB et que cette dernière a engloutis dans le métro. Il ressort d'une telle comparaison que la STIB peut difficilement s'estimer désavantagée.

6. La Régie des Transports maritimes

M. Desutter se demande s'il est bien nécessaire de continuer à vouloir considérer la Régie des Transports maritimes comme une entreprise publique, au nom d'une mission « stratégique » en temps de guerre qu'il devient de moins en moins raisonnable de défendre.

Le Ministre convient que cette notion peut en effet être discutée.

7. Le transport aérien

a) Interventions des membres

La SABENA

M. Van Elewyck signale que son parti demande que chacun des principaux partis politiques puisse trouver un écho de ses points de vue au sein de tous les organes directeurs de la SABENA.

De la même manière, il serait impensable que les points de vue de tous les partis ne soient pas représentés dans les très importantes négociations qui s'annoncent en vue de conclure des accords de collaboration entre la SABENA et d'autres compagnies aériennes.

huidige besparingen, rijst toch de vraag waarom de MIVG daarentegen niets moest uitgeven voor haar nieuwe trolleybussen. Het is gewoon onaanvaardbaar dat men de MIVB eerst dwingt een zware metro aan te leggen en haar achteraf het nodige rollend materieel weigert.

De STIL

De heer Knoops vraagt hoe het zit met de financiering van het geautomatiseerd stedelijk vervoer (TAU) te Luik.

Heeft men al een tijdsschema voor de uitvoering vastgelegd?

b) Antwoorden van de Minister

De Minister merkt op dat de besluiten betreffende de maatschappijen voor intercommunaal vervoer voortaan tot de bevoegdheid van de Gewestexecutieven behoren.

*
* *

Wat het aparte vraagstuk van de vergelijking tussen de toestand van de MIVB en die van de MIVG inzake aankoop van materieel betreft, merkt hij op dat de financiering van de aankoop van nieuwe trolleybussen door de Staat moet worden vergeleken met de aanzienlijke kredieten die de Staat aan de MIVB heeft toegestaan, en die deze laatste in de aanleg van de metro heeft gepompt. Uit die vergelijking blijkt dat de MIVB zich bezwaarlijk benadeeld kan voelen.

6. De Regie voor Maritiem Transport

De heer Desutter vraagt zich af of het nodig is de Regie voor Maritiem Transport als een overheidsonderneming te blijven beschouwen omwille van een « strategische » taak in oorlogstijd die redelijkerwijze steeds minder te verdedigen is.

De Minister geeft toe dat over dat begrip inderdaad te praten valt.

7. Het luchtverkeer

a) Opmerkingen van de leden

SABENA

De heer Van Elewyck deelt mee dat zijn partij vraagt dat de standpunten van de voornaamste politieke partijen in alle bestuursorganen van SABENA weerklink zouden vinden.

Zo zou het ook ondenkbaar zijn dat de standpunten van alle partijen niet vertegenwoordigd zouden zijn bij de op til zijnde zeer belangrijke onderhandelingen over samenwerkingsakkoorden tussen SABENA en andere luchtvaartmaatschappijen.

M. Knoops demande où en sont ces négociations à l'heure actuelle.

Où en est d'autre part le projet d'augmentation de capital?

M. De Croo insiste sur la nécessité pour la SABENA de pouvoir conclure des accords de collaboration avec une, voire plusieurs compagnies aériennes. Il craint que la manière dont semblable collaboration est envisagée ne soit trop dirigiste, comme en témoigne le fait que les pouvoirs publics veulent pouvoir garder la possibilité d'approuver ou de désapprouver les accords préconisés par la SABENA (voir « Exposé introductif », point 3.3).

*
* *

M. Knoops demande si le Ministre compte poursuivre la politique d'indépendance totale de la société en matière d'achat de matériel? C'est là une politique que l'intervenant désapprouve, estimant que la politique d'achat de matériel aéronautique doit veiller à préserver les intérêts de l'industrie nationale.

*
* *

M. Vermeiren signale l'insuffisance de personnel technique à la SABENA, aggravée par les prescriptions difficiles à rencontrer en matière de répartition linguistique des cadres. Il estime qu'il faudrait modifier ces dispositions trop contraignantes, qui sont finalement néfastes pour la SABENA.

*
* *

M. Van Elewyck attire l'attention sur la situation financière de certaines des filiales de la SABENA et demande que ce point puisse faire l'objet d'un débat ultérieur.

L'AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL

M. De Croo attire l'attention sur l'urgence des travaux de développement de l'aéroport de Bruxelles-National.

M. Vermeiren se réjouit des investissements à charge de la BATC, qui permettront de réaliser ces travaux d'extension. Il redoute cependant que l'extension du trafic qui sera ainsi rendue possible ne conduise à un encombrement des voies d'accès à l'aéroport. Il insiste dès lors sur l'urgence qu'il y a à moderniser l'infrastructure routière aux abords de l'aéroport et sur la nécessité, vu l'intérêt national de l'aéroport, de ne pas laisser le financement de ces travaux à la charge des seules communes concernées, qui ont de toute manière des difficultés techniques à

De heer Knoops vraagt hoever het met die onderhandelingen staat.

En hoever staat het met de voorgenomen kapitaalverhoging?

De heer De Croo onderstreept de noodzaak voor SABENA om met één of meer andere luchtvaartmaatschappijen samenwerkingsakkoorden te kunnen sluiten. Hij vreest dat de samenwerking waaraan wordt gedacht, al te dirigistisch zal zijn, zoals hieruit blijkt dat de overheid de mogelijkheid wil behouden om de door SABENA gewenste akkoorden goed te keuren of af te wijzen (zie « Inleidende uiteenzetting », punt 3.3).

*
* *

De heer Knoops vraagt of de Minister de politiek van volledige onafhankelijkheid van de maatschappij voor de aankoop van materiaal denkt te kunnen volhouden. Spreker vindt dat bij de aankoop van luchtvaartmaterieel de belangen van de nationale industrie in aanmerking moeten worden genomen.

*
* *

De heer Vermeiren wijst op het tekort aan technisch personeel bij SABENA, welk probleem nog erger wordt gemaakt door de moeilijk na te komen voorschriften inzake indeling van het personeel volgens de taal. Die te hinderlijke bepalingen die uiteindelijk voor SABENA noodlottig zijn, zouden volgens hem gewijzigd moeten worden.

*
* *

De heer Van Elewyck vestigt de aandacht op de financiële toestand van sommige dochterondernemingen van SABENA en vraagt aan dat punt later een bespreking te wijden.

DE LUCHTHAVEN VAN BRUSSEL-NATIONAAL

De heer De Croo vestigt de aandacht op de hoogdringendheid van de werken voor de uitbreiding van de luchthaven van Brussel-Nationaal.

De heer Vermeiren verheugt zich erover dat die uitbreidingswerken mogelijk zullen worden dank zij de door BATC gedane investeringen. Hij vreest nochtans dat de uitbreiding van het luchtverkeer die aldus mogelijk wordt gemaakt, tot een overbezetting zal leiden van de toegangswegen naar de luchthaven. Hij onderstreept dus met klem de hoogdringendheid van de modernisering van de wegeninfrastructuur rondom de luchthaven; gelet op het nationaal belang van de luchthaven mag de financiering van die werken niet uitsluitend aan de betrokken gemeenten

se rendre compte des travaux nécessaires, en raison du caractère incomplet des plans qui leur sont soumis. Il rappelle en outre qu'il semble possible de prévoir de telles enveloppes, ainsi qu'en témoignent les 80 millions de francs dont vient de bénéficier Vilvorde.

*
* *

M. Knoops fait remarquer que l'accueil des passagers, de même que les renseignements donnés à l'aéroport de Bruxelles-National laissent à désirer. Or, cet accueil a le rôle d'une carte de visite de la Belgique vis-à-vis du visiteur étranger. Il conviendrait dès lors de faire un effort de ce côté.

*
* *

M. Van Elewyck s'étonne de ce que la note de politique du Ministre peigne la situation de Brucargo sous des couleurs très optimistes. Cet optimisme est-il encore de mise, au moment où plusieurs compagnies, comme Air-Canada et Flying Cargo, se désengagent et abandonnent leur escale de Bruxelles?

LA REGIE DES VOIES AERIENNES

M. Knoops fait observer que les milieux aéronautiques se posent des questions sur l'efficacité de la RVA. N'y aurait-il dès lors pas lieu de demander un audit et d'effectuer une comparaison avec la situation à l'étranger?

D'autre part, est-il prévu de privatiser certaines des activités de la RVA?

M. Vermeiren partage l'opinion de *M. Knoops* sur les difficultés dans les relations avec la RVA et suggère qu'une table ronde, regroupant les différents milieux concernés, soit organisée.

LA POLLUTION SONORE

M.M. Vermeiren et *Draps* attirent l'attention sur la pollution sonore à laquelle sont exposées les populations de la région de Zaventem et de certaines communes de l'agglomération bruxelloise, en raison de l'augmentation notable du nombre de vols de nuit, particulièrement à la suite de l'expansion du marché du courrier.

M. Vermeiren demande que l'on rende les normes plus sévères, de manière à ce que les sociétés de courrier ne puissent plus employer les appareils les plus bruyants. Ne pourrait-on également pénaliser ceux des pilotes qui ne respectent pas les procédures de protection sonore? Ne pourrait-on réduire le nombre

worden overgelaten, te meer daar deze laatste zich hoe dan ook technisch moeilijk rekenschap kunnen geven van de nodige werken aangezien de plannen die hun worden voorgelegd, onvolledig zijn. Hij herinnert eraan dat het blijkbaar mogelijk is dergelijke enveloppes samen te stellen. Het bedrag van 80 miljoen dat Vilvoorde onlangs heeft gekregen, bewijst dat.

*
* *

Volgens de heer *Knoops* laten het onthaal op de luchthaven van Brussel-Nationaal en de aldaar verstrekte inlichtingen te wensen over. Welnu, dat onthaal is als het ware het « visitekaartje » van België voor de buitenlandse bezoekers. Ter zake zou dus iets moeten worden gedaan.

*
* *

De heer *Van Elewyck* verwondert er zich over dat de toestand van Brucargo in de beleidsnota van de Minister als erg optimistisch wordt omschreven. Is dat optimisme nog wel verantwoord nu diverse maatschappijen zoals Air Canada en Flying Tigers Brussel als landingsplaats hebben opgegeven of vermindert ten voordele van andere Europese luchthavens?

REGIE DER LUCHTWEGEN

De heer *Knoops* merkt op dat in luchtvaartkringen vragen worden gesteld over de doeltreffendheid van de RLW. Zou daarover geen audit kunnen worden gevraagd om de toestand te vergelijken met die in het buitenland?

Is er anderzijds sprake van bepaalde activiteiten van de RLW te privatiseren?

De heer *Vermeiren* is het eens met de heer *Knoops* over de moeilijkheden die zich voordoen in de betrekkingen met de RLW en stelt voor dat een ronde-tafelconferentie wordt belegd waarop de diverse betrokken kringen worden uitgenodigd.

GELUIDSHINDER

De heren *Vermeiren* en *Draps* vragen aandacht voor de geluidshinder waaronder de bevolking van de streek van Zaventem en van sommige andere gemeenten van de Brusselse agglomeratie te lijden hebben ingevolge de aanzienlijke stijging van het aantal nachtvluchten, wat inzonderheid te wijten is aan de uitbreiding van de luchthaven.

De heer *Vermeiren* vraagt dat strengere normen worden gesteld zodat de koeriersmaatschappijen niet langer toestellen met grote geluidshinder zullen kunnen gebruiken. Is het niet mogelijk de piloten te bestraffen die de beveiligingsmaatregelen inzake geluidshinder niet naleven? Kan het aantal uren tij-

d'heures au cours desquelles ces vols de nuit sont autorisés? Enfin, il convient de veiller à ce que l'interdiction d'essais de moteurs d'avions entre 22 et 8 heures soit effectivement respectée.

M. Draps plaide pour que l'on réexamine le problème de la répartition du trafic entre les différents aéroports. Est-il vraiment nécessaire de concentrer exclusivement à Zaventem l'acheminement du courrier express, alors qu'il y a sous-utilisation des aéroports régionaux et des aéroports militaires, pourtant situés à proximité de nœuds de communications?

b) *Réponses du Ministre*

La SABENA

Le Ministre confirme que, en raison du marché intérieur très restreint dont elle dispose, la SABENA devra conclure des accords de collaboration avec une ou plusieurs autres compagnies aériennes en vue d'étendre son réseau.

Pour ce qui est de la situation de certaines de ses filiales, la société devra sans doute élaborer des propositions.

L'AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL

En ce qui concerne la question des voies d'accès, le Ministre fait observer que le caractère incomplet des plans d'extension des installations de l'aéroport transmis aux autorités communales de Zaventem s'explique par le fait que la mission de la BATC est circonscrite dans une surface déterminée.

A propos de l'enveloppe de 80 millions au bénéfice de Vilvorde, le Ministre fait remarquer qu'il s'agit de crédits de reconversion destinés à bénéficier à l'ensemble de la région et non à la seule commune de Vilvorde.

En ce qui concerne la situation à Brucargo, le Ministre confirme l'existence de certains mouvements récents défavorables. Il fait toutefois observer que les désengagements constatés ne résultent pas d'un mauvais fonctionnement quelconque de Brucargo, mais d'une restructuration interne aux sociétés concernées.

Enfin, il convient de ne pas perdre de vue que le fret aérien représente une fonction très importante de l'aéroport, lequel doit être conçu comme un port, c'est-à-dire comme une infrastructure entourée d'autres activités, comme un moteur du développement économique régional.

Enfin, en ce qui concerne la qualité de l'accueil, le Ministre convient que la situation est susceptible d'être améliorée.

dens welke nachtvluchten zijn toegelaten niet worden verminderd? Ten slotte moet ervoor worden gewaakt dat het verbod om de motoren te laten proefdraaien tussen 22 en 8 uur werkelijk wordt nageleefd.

De heer Draps vraagt het probleem van de verdeling van het luchtverkeer tussen de diverse luchthavens opnieuw te onderzoeken. Is het werkelijk nodig alle koeriersvluchten uitsluitend in Zaventem te concentreren, terwijl wij onvoldoende gebruik maken van de regionale en de militaire vlieghavens, die toch dichtbij de verkeersknooppunten zijn gevestigd.

b) *Antwoorden van de Minister*

SABENA

De Minister bevestigt dat SABENA, wegens de erg kleine binnenlandse markt die zij bestrijkt, samenwerkingsakkoorden zou moeten sluiten met een of meer andere luchtvaartmaatschappijen zodat ze haar vluchtnet kan uitbreiden.

De maatschappij zal waarschijnlijk voorstellen moeten uitwerken in verband met de situatie bij sommige van haar dochters.

DE LUCHTHAVEN VAN BRUSSEL-NATIONAAL

Met betrekking tot de toegangswegen merkt de Minister op dat de onvolledigheid van de aan het gemeentebestuur van Zaventem overgezonden plannen tot uitbreiding van de luchthaveninstallaties kan worden verklaard doordat de opdracht van de BATC tot een welbepaalde oppervlakte is beperkt.

In verband met de enveloppe van 80 miljoen voor Vilvoorde merkt de Minister op dat het hier gaat om kredieten voor omschakeling, waarvan de hele regio en niet alleen de gemeente Vilvoorde kan profiteren.

Inzake de situatie bij Brucargo bevestigt de Minister dat zich recent een aantal ongunstige trends hebben ontwikkeld. Hij merkt evenwel op dat de ontslagen die er gevallen zijn niet het resultaat zijn van een slecht functioneren van Brucargo maar wel van een interne herstructurering bij de betrokken vennootschappen.

Tot slot mag niet uit het oog worden verloren dat luchtvracht een belangrijke rol speelt op de luchthaven, die echt als een haven moet worden opgevat, dit wil zeggen als een infrastructuur die omringd wordt door andere activiteiten, een motor voor de gewestelijke economische ontwikkeling.

Ten slotte vindt de Minister dat inderdaad iets kan worden gedaan om de kwaliteit van de ontvangst te verbeteren.

La RVA

Le Ministre déclare qu'un audit de la RVA pourrait éventuellement s'avérer utile. Il signale toutefois qu'il a jusqu'à présent une impression positive du fonctionnement de la Régie.

La pollution sonore

Le Ministre attire l'attention sur les retombées économiques importantes de la fonction courrier et poste express de l'aéroport, principale responsable des plaintes pour pollution sonore.

Dans ces conditions, il a pris l'option de maintenir cette activité, qui s'est fortement implantée à Bruxelles-National au cours des cinq dernières années, mais en veillant à prendre des mesures destinées à rendre cette activité principalement nocturne compatible avec les intérêts de la population avoisinante (voir l'exposé introductif, point IV, 3).

Parmi les mesures prises ou à l'étude et énumérées dans l'exposé introductif, il convient de signaler l'installation de sonomètres permettant de déterminer l'émission acoustique de chaque avion, qui seront opérationnels dans le courant de 1990, simultanément à la mise en service du nouveau centre de contrôle du trafic (le projet CANAC). Le Ministre déplore que la précaution d'installer des sonomètres n'ait pas été prise dès le début du développement des activités de courrier; en l'absence de cette infrastructure, il n'est pas possible, à l'heure actuelle, d'identifier ceux qui ne respectent pas les normes prescrites.

Enfin, l'évolution globale des activités de courrier devrait entraîner une réduction des désagréments sonores occasionnés, car l'expansion de ce marché et les investissements qu'effectuent maintenant les compagnies présentes à Bruxelles-National se traduiront par l'utilisation d'avions plus grands, plus modernes, et dès lors moins bruyants.

8. Marine marchande et marine de pêche - Navigation intérieure

a) Interventions des membres

M. Van Peel manifeste son inquiétude en ce qui concerne les mesures structurelles qui, en exécution de l'accord de gouvernement, doivent être prises en vue de comprimer les frais d'exploitation des navires battant pavillon belge. La décision du Conseil des Ministres que la note de politique annonce pour la fin de l'année, doit effectivement être prise dans les plus brefs délais, vu l'importance et l'ancienneté du problème.

*
* *

De RLW

Volgens de Minister kan een doorlichting van de Regie der Luchtwezen nuttig blijken te zijn. Hij wijst er nochtans op dat hij voorlopig nog altijd een positieve indruk heeft van de werking van de Regie.

Geluidshinder

De Minister vestigt de aandacht op de belangrijke economische weerslag van de koerier- en snelpostfunctie van de luchthaven die de voornaamste oorzaak vormt van de klachten wegens geluidsoverlast.

Hij heeft dan ook besloten die activiteit, die de afgelopen vijf jaar een hoge vlucht heeft genomen op de luchthaven van Zaventem, te behouden maar hij wil wel de nodige maatregelen treffen om ze overwegend 's nachts te laten plaatshebben, wat moet te verzoenen zijn met de belangen van de omwonenden (zie Inleidende uiteenzetting, IV, 3).

Onder de reeds getroffen of nog ter studie liggende maatregelen die in de inleidende uiteenzetting worden opgesomd, moet de installatie worden vermeld van geluidmeters waarmee de geluidsemissie van elk vliegtuig kan worden gemeten en die in de loop van 1990 operationeel zullen worden, gelijktijdig met de indienstneming van het nieuwe centrum voor luchtverkeersleiding (het CANAC-project). De Minister betreurt dat men niet van bij de aanvang van de koeriersactiviteiten de voorzorg heeft genomen om die sonometers te plaatsen; aangezien de infrastructuur voorlopig nog ontbreekt, kunnen de toestellen die de voorgeschreven normen niet nakomen momenteel nog niet worden geïdentificeerd.

Tot slot zou de globale ontwikkeling van de lucht-koeriersactiviteiten op termijn moeten leiden tot een vermindering van de geluidshinder, aangezien de expansie van die markt en de investeringen die thans worden gedaan door de op de luchthaven van Brussel-Nationaal aanwezige maatschappijen zullen leiden tot het inzetten van grotere, modernere en bijgevolg geluidsarmere vliegtuigen.

8. Koopvaardij en zeevisserij - Binnenvaart

a) Opmerkingen van de leden

De heer Van Peel maakt zich ongerust over de structurele maatregelen die ter uitvoering van het regeerakkoord moeten worden genomen om de exploitatiekosten van de onder Belgische vlag varende schepen te drukken. De in de beleidsnota tegen eind dit jaar aangekondigde beslissing van de Ministeraad dient inderdaad zo spoedig mogelijk te worden genomen, aangezien het hier om een belangrijk vraagstuk gaat dat niet van gisteren dateert.

*
* *

M. Desutter approuve les décisions qui ont été prises en ce qui concerne le plan temporaire pour la marine marchande, mais fait observer que ce type de dossier doit également passer devant un comité technique. Est-il prévu de régionaliser ce dernier?

*
* *

En ce qui concerne la pêche maritime, *M. Desutter* demande que l'on uniformise les normes en vigueur en matière de remplacement de bateaux. Si l'objectif visé reste dans tous les cas la limitation de la flotte, les normes retenues pour le réaliser diffèrent en effet, selon qu'elles ont été établies par le Ministère des Communications, par celui de l'Agriculture ou par la CEE.

*
* *

M. Van Peel observe que rien n'est prévu au budget 1988 pour la liaison par bac entre Hoboken et Kruibeke, bien que ce service ait fonctionné en 1988. Cela revient à hypothéquer l'avenir de cette liaison.

b) Réponses du Ministre

Le Ministre confirme qu'en ce qui concerne les mesures structurelles à prendre en vue de comprimer les frais d'exploitation des navires battant pavillon belge, une décision sera prise avant la fin de l'année.

*
* *

Quant au crédit pour la liaison par bac entre Hoboken et Kruibeke, il sera inscrit au feuillet d'ajustement du budget de 1988, pour un montant de 75 millions de francs. L'exploitant a cependant été averti que la poursuite de ce service s'effectuerait à ses risques et périls.

9. Régionalisation

a) Interventions des membres

M. De Croo s'inquiète de ce que le morcellement des compétences découlant de la division des compétences en matière d'infrastructures entre deux départements — les Communications et les Travaux publics —, déjà déplorée à de nombreuses reprises, sera encore augmenté par la régionalisation. L'intervenant émet d'ailleurs des doutes quant à la possibilité d'organiser une concertation effective

De heer Desutter hecht zijn goedkeuring aan de beslissingen die in verband met het tijdelijk plan voor de koopvaardij werden genomen, maar hij merkt toch op dat dergelijke dossiers in een technisch comité aan de orde moeten komen. Zal dat comité worden geregionaliseerd?

*
* *

In verband met de zeevisserij wenst de heer Desutter meer eenvormigheid inzake de vigerende normen voor de vervanging van schepen. Ofschoon men nog steeds, hoe dan ook, de beperking van de vloot op het oog heeft, zijn de normen die voor het bereiken van dat oogmerk worden gehanteerd immers verschillend naargelang die door de Verkeersminister dan wel door zijn collega van Landbouw of door de EEG werden vastgesteld.

*
* *

De heer Van Peel merkt op dat op de begroting 1988 niets uitgetrokken is met betrekking tot de overzetdienst tussen Hoboken en Kruibeke, hoewel die dienst in 1988 fungeerde. Een en ander betekent een hypotheek op de toekomst van die verbinding.

b) Antwoorden van de Minister

De Minister bevestigt dat vóór eind dit jaar een beslissing zal worden genomen betreffende de structurele maatregelen die noodzakelijk zijn om de exploitatiekosten van de onder Belgische vlag varende schepen te beperken.

*
* *

Anderzijds zal het krediet voor de overzetdienst tussen Hoboken en Kruibeke, ten bedrage van 75 miljoen frank, op het bijblad van de begroting voor 1988 worden uitgetrokken. Aan de exploitant werd echter medegedeeld dat, als hij wil blijven varen, hij dat op eigen risico zal moeten doen.

9. Regionalisering

a) Toespraken van de leden

De heer De Croo vreest dat de versnippering van de bevoegdheden als gevolg van de verdeling van de bevoegdheden inzake infrastructuur over twee departementen — Verkeerswezen en Openbare Werken — die al herhaaldelijk werd betreurd, door de regionalisering nog zal toenemen. Overigens heeft hij twijfel bij de mogelijkheid om een doeltreffend overleg tussen de verschillende betrokken instanties

entre les différentes instances concernées et quant à l'intermédiation du Ministre des Communications dans ce domaine.

*
* *

M. Derycke craint que l'accent nouveau sur la réorganisation et l'intégration des différents modes de transport très heureusement introduit dans la note de politique du Ministre ne soit en réalité difficile à concrétiser, par suite de la régionalisation. Il redoute que les Régions ne développent des politiques de transport distinctes, de surcroît incompatible avec la politique nationale. Or, il importe de maintenir une politique nationale en matière de transports.

*
* *

M. Draps se demande s'il convient de continuer à subventionner le centre récréatif du Ministère des Communications à Rhode-Saint-Genèse, alors que la régionalisation videra ce département d'une bonne partie de son personnel et que le Ministère des Travaux publics, avec lequel interviendra sans doute un regroupement au niveau des différentes Régions, dispose de toute manière d'un autre centre de ce type à Woluwe-Saint-Pierre. Ne conviendrait-il pas de procéder à une rationalisation en la matière?

*
* *

En ce qui concerne la régionalisation des aéroports régionaux, *M. Van Elewycck* fait observer que les droits d'atterrissage posent un problème. Si ces droits bénéficieront aux Régions, ils n'en devraient pas moins, selon l'intervenant, continuer à être fixés au niveau national, faute de quoi une concurrence anarchique risque de s'instaurer.

MM. Desutter et *Knoops* partagent cette préoccupation.

M. Knoops ajoute que, d'une manière générale, il conviendrait de clarifier les fonctions nationales et régionales des aéroports régionaux.

En ce qui concerne les recettes, quand le projet de modification de la loi relative aux statuts de la SABENA sera-t-il déposé?

De même, pour quand peut-on attendre un protocole de répartitions des responsabilités?

te organiseren en over de bemiddeling van de Minister van Verkeerswezen in deze materie.

*
* *

De heer Derycke vreest dat de nieuwe klemtoon op de reorganisatie en de integratie van de verschillende wijzen van vervoer, die zeer tot zijn genoegen in de beleidsnota van de Minister voorkomt, in werkelijkheid moeilijk ingevolge de regionalisering ten uitvoer zal te brengen zijn. Hij vreest dat de gewesten een uiteenlopend verkeersbeleid gaan voeren, dat bovendien onverenigbaar is met het nationale beleid. Nochtans moet inzake vervoer een nationaal beleid gehandhaafd blijven.

*
* *

De heer Draps vraagt zich af of men het ontspanningscentrum van het Ministerie van Verkeerswezen te Sint-Genesius-Rode moet blijven subsidiëren, nu de regionalisering dat departement een groot gedeelte van zijn personeel zal afnemen en het Ministerie van Openbare Werken, waarmee ongetwijfeld een hergroepering op het vlak van de verschillende gewesten zal tot stand komen, hoe dan ook over een ander centrum van die aard te Sint-Pieters-Woluwe beschikt. Hoeft in dezen niet te worden gerationaliseerd?

*
* *

In verband met de regionalisering van de regionale vliegvelden merkt *de heer Van Elewycck* op dat de landingsrechten een probleem doen rijzen. Hoewel die rechten de Gewesten ten deel zullen vallen, toch zouden zij niettemin volgens spreker op nationaal vlak moeten blijven vastgesteld worden, zoniet loopt men gevaar dat er een anarchistische concurrentie wordt gevoerd.

De heren Desutter en *Knoops* delen die bezorgdheid.

De heer Knoops voegt eraan toe dat men algemeen genomen duidelijkheid zou moeten scheppen in de nationale en regionale functies van de regionale vliegvelden.

Wanneer zal, wat de ontvangsten betreft, het ontwerp tot wijziging van de wet betreffende de statuten van SABENA worden ingediend?

Wanneer mag een protocol over de verdeling van de verantwoordelijkheden worden verwacht?

b) *Réponses du Ministre*

Les critiques sur l'incohérence que la régionalisation risquerait d'introduire dans la politique des communications reposent en fait sur la supposition implicite que le fonctionnement des structures nationales actuelles serait parfait. Il suffit de penser à la division actuelle du secteur de l'Infrastructure entre les deux départements des Communications et des Travaux publics pour se rendre compte que l'on est en fait loin du compte : dans les conditions qui ont prévalu jusqu'à présent, c'est-à-dire celles d'une compétence nationale sur le secteur de l'Infrastructure, la Belgique n'est pas à même de développer une politique du transport cohérente.

La nouvelle répartition des compétences offrira aux Régions la possibilité de procéder à un regroupement des secteurs qui garantisse une plus grande coordination. Si l'on ajoute aux compétences en passe d'être transférées dans le domaine de l'infrastructure, celles qui se rapportent à d'autres matières connexes et qui soit ressortissent déjà soit ressortiront également de la compétence régionale, il apparaît que les Régions disposeront de tout un ensemble d'instruments leur permettant de développer une politique cohérente en matière de communications.

Il est évidemment indéniable que la coopération à organiser au-delà de l'échelon purement régional est susceptible de créer des difficultés. Cependant, cette situation n'est pas à proprement parler tellement différente de celle que l'on connaît actuellement, puisqu'il y a d'ores et déjà un échelon supranational qui nécessite l'intégration de la politique nationale dans un ensemble européen.

Chaque Région aura par ailleurs la possibilité de développer une politique répondant à ses problèmes et à ses besoins spécifiques. Ainsi, en ayant la maîtrise de sa politique du transport, la Région bruxelloise sera mieux à même de réaliser un équilibre adéquat entre les besoins des habitants et ceux des navetteurs que n'a pu l'être jusqu'à présent le pouvoir national : confronté à un ensemble beaucoup plus vaste de besoins, ce dernier n'a évidemment pu faire de cet équilibre la pierre angulaire de sa politique du transport à Bruxelles.

De ses diverses considérations, le Ministre conclut qu'il y a tout lieu d'envisager le transfert de compétences vers les Régions avec optimisme.

*
* *

En ce qui concerne les centres récréatifs, le Ministre déclare qu'on peut concevoir d'en privatiser certains et de rationaliser cet équipement.

*
* *

b) *Antwoorden van de Minister*

De kritiek op het gebrek aan samenhang dat de regionalisering in het verkeersbeleid zou kunnen doen ontstaan, berust in feite op de impliciete onderstelling dat de werking van de huidige nationale structuren rimpelloos verloopt. Het volstaat te denken aan de huidige opdeling van de sector Infrastructuur over de twee departementen van Verkeerswezen en van Openbare Werken, om er zich rekenschap van te geven dat men in feite verre van dat doel verwijderd is : in die omstandigheden die tot nog toe hebben geheerst, met andere woorden die van een nationale bevoegdheid in de sector Infrastructuur, is België niet in staat een coherent vervoersbeleid te ontwikkelen.

De nieuwe verdeling van de bevoegdheden biedt de Gewesten de mogelijkheid tot een hergroepering van de sectoren die een betere coördinatie waarborgt. Indien men aan de bevoegdheden die thans worden overgeheveld op het stuk van de infrastructuur, die toevoegt welke betrekking hebben op aanverwante materies en die, ofwel nu reeds ofwel binnenkort eveneens onder de gewestelijke bevoegdheid zullen ressorteren, dan is het duidelijk dat de Gewesten over een geheel aan middelen zullen beschikken dat hen in staat stelt een samenhangend beleid inzake verkeerswezen te ontwikkelen.

Uiteraard kan niet ontkend worden dat de samenwerking die over het louter gewestelijke echelon heen moet worden georganiseerd, moeilijkheden met zich zou kunnen brengen. Nochtans verschilt die toestand eigenlijk niet zo veel van wat wij nu meemaken, aangezien op een supranationaal echelon het nationaal beleid in een Europees geheel moet worden geïntegreerd.

Bovendien zal elk Gewest de kans krijgen om een beleid uit te werken dat aan zijn specifieke problemen en behoeften tegemoetkomt. Zo zal het Brusselse Gewest zodra het zijn eigen transportbeleid kan voeren, bijvoorbeeld beter in staat zijn om een evenwicht tot stand te brengen tussen de behoeften van zijn eigen inwoners en die van de pendelaars. De nationale overheid heeft van dat evenwicht nooit de hoeksteen van haar vervoerbeleid in Brussel kunnen maken, omdat zij met veel meer verschillende behoeften werd geconfronteerd.

De Minister leidt uit die beschouwingen af, dat wij de overheveling van bevoegdheden naar de Gewesten optimistisch tegemoet kunnen zien.

*
* *

Met betrekking tot de recreatiecentra, stelt de Minister dat de privatisering van sommige centra en de rationalisering van de uitrusting overwogen kan worden.

*
* *

En réponse aux préoccupations exprimées à propos des droits d'atterrissage dans les aéroports régionaux, le Ministre déclare que ces droits continueront à être fixés au niveau national.

D'autre part, le monopole de la SABENA sur les liaisons européennes sera assoupli. Un projet de loi modifiant la loi relative aux statuts de la SABENA sera déposé. Il visera à accorder plus de possibilités à l'extension du trafic sur les aéroports régionaux.

Il conviendra de passer des accords de collaboration avec les aéroports régionaux, qui seront peut-être appelés à voir leur rôle acquérir une autre dimension dans le cadre de l'expansion du trafic aérien. Pour éviter un phénomène de saturation, il faudra en effet peut-être détourner vers eux une partie du trafic actuellement destiné aux grands aéroports.

Il convient également de signaler que le contrôle de la sécurité aérienne restera à charge de la RVA, sans que les frais y relatifs ne soient normalement récupérés auprès des Régions.

10. Le TGV

a) Interventions des membres

M. Vancrombruggen estime qu'il convient de se demander si la Belgique peut se passer du TGV. A cette question, on ne peut répondre que par la négative.

Cette technique ferroviaire est en effet la seule qui soit de nature à relancer l'intérêt du rail, et sa viabilité. Ensuite, force est de constater que le TGV Nord est un projet clairement européen et qu'il serait absurde de s'en isoler, à l'heure de la construction européenne, à l'heure où l'on défend l'idée de Bruxelles-Capitale de l'Europe. Si la Belgique ne saisit pas cette chance, au nom de querelles internes, elle sera écartée par des partenaires déjà lassés par ses lenteurs.

La rencontre de Francfort du 20 octobre 1988 a permis de faire progresser le dossier de façon sensible.

Néanmoins, bien des questions peuvent encore se poser sur le plan interne. Car, même en adoptant comme on semble le faire un projet « optimisé » comportant des sections de ligne nouvelle et des sections de ligne sur site existant, demeure le danger d'un phasage du projet qui consisterait à faire Paris-Bruxelles en 1993, avec connexion sur le transmanche, et à s'arrêter là ensuite.

L'intervenant demande dès lors que l'on garantisse le caractère global du projet tel qu'il est défini dans la déclaration gouvernementale.

In antwoord op de vragen van leden die zich zorgen maken over de landingsrechten in de regionale luchthavens, stelt de Ministers dat die ook in de toekomst nog op nationaal vlak zullen worden vastgesteld.

Wel zal het monopolie van SABENA inzake de Europese luchtverbindingen versoepeld worden. Er zal een wetsontwerp worden ingediend tot wijziging van de wet betreffende de statuten van SABENA. Dat ontwerp zal een uitbreiding van het luchtverkeer via regionale luchthavens mogelijk maken.

Bijgevolg moeten er samenwerkingsakkoorden worden gesloten met de regionale luchthavens. Hun rol zal in het kader van de uitbreiding van het luchtverkeer misschien een andere dimensie krijgen. Om verzadiging te vermijden, moet een deel van het luchtverkeer dat momenteel voor de grote luchthavens bestemd is, wellicht naar die regionale luchthavens worden afgeleid.

In dat verband zij opgemerkt dat de RLW toezicht blijft uitoefenen op de veiligheid in de lucht, zonder dat de daaraan verbonden kosten van de Gewesten worden teruggevorderd.

10. SST

a) Uiteenzettingen van de leden

De heer Vancrombruggen meent dat men zich moet afvragen of België wel zonder de SST kan. Die vraag kan gerust ontkennend worden beantwoord.

Dat nieuwe soort treinen is immers het enige middel dat de spoorwegen nieuw leven kan inblazen en weer leefbaar maken. Voorts moet worden gesteld dat de SST-Noord een duidelijk Europees project is en dat het absurd zou zijn zich er buiten te houden, nu aan Europa wordt gebouwd en de idee van Brussel-Hoofdstad van Europa wordt verdedigd. Indien België die kans niet aangrijpt wegens interne twisten, dan zal het terzijde worden geschoven door partnerlanden die de Belgische besluiteloosheid nu al beu zijn.

De ontmoeting in Frankfurt op 20 oktober 1988 heeft het dossier beduidend doen vooruitgaan.

Toch zijn er nog vragen die op intern vlak kunnen rijzen. Want zelfs wanneer een « geoptimaliseerd » project wordt aanvaard, zoals men nu lijkt te doen, met nieuwe baanvakken en met baanvakken op bestaande spoorbeddingen, dan nog blijft het gevaar bestaan dat het in fasen wordt opgedeeld en dat men Parijs-Brussel tegen 1993 gaat afwerken, met aansluiting naar de Chunnel, en het daarbij dan maar zal laten.

Spreker vraagt dan ook dat men het project in zijn geheel aanneemt, zoals in de regeringsverklaring staat.

Une deuxième série de questions concerne le partage du financement. L'accord gouvernemental prévoit un partage du financement entre le budget de l'Etat et le projet TGV pour les parties du réseau sur site existant servant à la fois au TGV et au réseau intérieur. Néanmoins, le danger du phasage déjà dénoncé fait craindre que l'on n'engage, au delà de Bruxelles, que des travaux de modernisation du réseau existant, à charge du budget, sans garantie quant à la poursuite du réseau vers l'Allemagne, ce qui ferait porter tout le poids des infrastructures nouvelles sur le Hainaut occidental. Une telle situation serait inacceptable.

L'intervenant souligne que le projet de TGV ne sera accepté par les populations concernées que sous plusieurs conditions :

- le projet doit être complet, c'est-à-dire rejoindre la Hollande et la RFA au-delà de Bruxelles. Le poids des infrastructures nouvelles ne doit pas être supporté par une seule région;

- les régions doivent être associées aux discussions de manière étroite. Où en est-on à ce propos, en dehors du problème des études d'incidences ?

- le projet doit s'accompagner de retombées favorables, telles que, par exemple, l'électrification de la ligne Tournai-Lille, l'amélioration de la dorsale wallonne et sa connexion avec le réseau à grande vitesse, l'équilibre entre les investissements ferroviaires destinés au projet et ceux destinés au réseau existant;

- des retombées industrielles liées au projet, ou même, le cas échéant, des retombées d'autre nature en dehors du projet lui-même, doivent être garanties.

M. Vancrombruggen insiste pour que les négociations internes progressent rapidement. Il fait remarquer qu'il y a urgence, si l'on veut assurer la simultanéité entre l'ouverture du tunnel transmanche et celle de la ligne en 1993. Tout retard pénaliserait la SNCB toute entière, qui ne bénéficierait pas des avantages attendus du projet et serait en outre, en application de l'accord triangulaire SNCF-SNCB-British Railways, très fortement pénalisée en matière de partage des recettes.

*
* *

M. De Croo et Draps plaident également pour la mise en œuvre d'un réseau TGV qui s'étende au delà de Bruxelles.

*
* *

M. Vermeiren demande que les décisions en matière de tracé soient prises rapidement. Il fait remarquer que l'incertitude actuelle entrave les choix des

Een tweede reeks vragen heeft betrekking op de gedeelde financiering. Het regeerakkoord voorziet in een gedeelde financiering tussen de Rijksbegroting en het SST-project voor de gedeelten van het net op bestaande bedding, die zowel door de SST als door het binnenlandse net zullen worden gebruikt. Toch bestaat wegens die mogelijke opdeling in fasen de vrees dat men voorbij Brussel ten laste van de begroting alleen moderniseringswerken aan het bestaande net uitvoert, zonder enige waarborg voor het doortrekken van het net in de richting Duitsland. Daardoor zou het hele gewicht van de nieuwe infrastructuur op West-Henegouwen komen te liggen. Dat zou onaanvaardbaar zijn.

Spreeker beklemtoont dat het SST-project door de betrokken bevolkingsgroepen slechts zal worden aanvaard op verscheidene voorwaarden :

- het project moet volledig zijn, dat wil zeggen dat het verder loopt dan Brussel en dat Nederland en de BRD worden aangedaan. De last van de nieuwe infrastructuur mag niet door één Gewest worden gedragen;

- de Gewesten moeten nauw bij de besprekingen betrokken worden. Hoever staat men in dat verband, afgezien van de kwestie van het onderzoek naar het milieueffect ?

- het project moet gepaard gaan met een aantal compensaties, zoals bijvoorbeeld de elektrificatie van de lijn Doornik-Rijsel, de verbetering van de Waalse spoorwegas en de aansluiting daarvan op het SST-net, en het evenwicht tussen de investeringen in het snelspoorproject en die in het bestaande net;

- aan het project gekoppelde industriële compensaties of desnoods zelfs andere compensaties buiten het project om, moeten worden gegarandeerd.

De heer Vancrombruggen vraagt met aandrang dat spoed wordt gezet achter de binnenlandse onderhandelingen. Hij merkt op dat de tijd dringt zo men de gelijktijdige opening van de Kanaaltunnel en de snelspoorlijn in 1993 wil garanderen. Elke vertraging zou de hele NMBS benadelen, aangezien ze de van het project verwachte voordelen zou mislopen en bovendien — krachtens het driehoeksakkoord SNCF-NMBS-British Railways — zeer sterk zou worden benadeeld bij de verdeling van de ontvangsten.

*
* *

De heren De Croo en Draps pleiten ook voor de aanleg van een SST-net dat zich verder dan Brussel uitstrekt.

*
* *

De heer Vermeiren vraagt dat de beslissingen in verband met het tracé snel worden genomen. Hij merkt op dat de huidige onzekerheid de gemeenten,

communes, lesquelles devraient maintenant pouvoir élaborer leurs plans de travaux pour les six années à venir.

*
* *

M. Draps s'inquiète de ce que l'accord de gouvernement, s'il se prononce pour la réalisation d'un réseau TGV, assortisse cette réalisation de tant de conditions qu'il risque fort de l'hypothéquer.

Or, on peut parler d'une certaine urgence en la matière, car les travaux d'exécution du tunnel sous la Manche n'accusent pas un retard très important. L'orateur s'inquiète plus particulièrement des délais en ce qui concerne l'installation de la gare TGV à Bruxelles.

*
* *

M. Knoops insiste sur le fait que le succès du TGV dépendra pour beaucoup du raccourcissement du voyage qu'il offrira par rapport aux trains existants. La nécessité d'offrir à l'usager un avantage de temps substantiel, c'est-à-dire de réaliser un TGV qui accomplisse de réelles performances de vitesse, justifie la conception d'un TGV en site propre au delà de Bruxelles.

*
* *

M. Beckers s'étonne de ce que le réseau TGV semble uniquement envisagé en termes de trafic voyageurs, selon la conception française. Il fait observer que les nouvelles lignes à grande vitesse programmées par la Deutsche Bundesbahn seront au contraire ouvertes au trafic mixte.

*
* *

M. Van Peel demande si, dans le cadre des pourparlers qui devront avoir lieu avec les autorités néerlandaises en vue de créer un réseau européen de TGV, le Gouvernement entend lier un accord pour la réalisation d'un TGV-Nord avec la problématique des traités de l'Eau, pour laquelle la Belgique se trouve en position de demandeur.

*
* *

M. Vermeiren demande quelle part des travaux d'infrastructure sera à charge du budget de l'Etat.

die nu de plannen voor hun werken tijdens de volgende zes jaren moeten opstellen. belet de noodzakelijke keuze te maken.

*
* *

De heer Draps maakt zich vooral zorgen over het feit dat het regeerakkoord wel in de totstandbrenging van een SST-net voorziet, maar daaraan zoveel voorwaarden verbindt, dat de hele zaak weleens op de heling kan komen te staan.

Nochtans kan men stellen dat de tijd dringt, want de graafwerken voor de tunnel onder het Kanaal hebben nog niet veel vertraging opgelopen. Spreker maakt zich vooral zorgen over de termijnen voor de bouw van het SST-station in Brussel.

*
* *

De heer Knoops wijst erop dat het succes van de SST vooral zal afhangen van de mate waarin de reistijd, in vergelijking met de bestaande treinen, wordt ingekort. Aangezien de gebruiker echt tijd moet winnen en er dus een SST-net moet worden aangelegd die grote snelheden mogelijk maakt, moet de SST voorbij Brussel een eigen bedding krijgen.

*
* *

De heer Beckers verbaast zich erover dat men in verband met het SST-net, juist zoals in Frankrijk, blijkbaar alleen rekening houdt met het reizigersverkeer. Hij merkt op dat de nieuwe supersnelle lijnen die door de Deutsche Bundesbahn worden gepland, daarentegen wel voor gemengd verkeer geschikt zullen zijn.

*
* *

De heer Van Peel vraagt zich af of de Regering — in het kader van de onderhandelingen met de Nederlandse overheid over de oprichting van een Europees SST-net — van plan is om het akkoord over de aanleg van de SST-Noord aan het probleem van de Waterverdragen te koppelen. In het laatstgenoemde geval is België immers de vragende partij.

*
* *

De heer Vermeiren vraagt welk deel van de infrastructuurwerken door de Rijksbegroting moet worden gedragen.

(La remarque de *M. Van Elewyck* sur le tunnel à construire sous Anvers figure ci-avant — Voir : « Généralités-Options »).

*
* *

M. Van Peel fait observer que la conception du TGV en intégration avec la desserte intérieure passe par une politique tarifaire qui ne soit pas dissuasive.

*
* *

M. Vermeiren demande comment s'effectue l'association des Régions à la conception et à la réalisation du projet. N'y a-t-il pas là manque de coordination ? Les études d'impact que la Région flamande semble vouloir commander, ne feront-elles pas inutilement et coûteusement double emploi avec les études déjà demandées par le Gouvernement ?

*
* *

M. Knoops demande ce qui est prévu pour assurer la liaison entre la dorsale wallonne et le TGV via Lille.

*
* *

Pour ce qui est de Bruxelles, *M. Draps* demande les précisions suivantes :

— quelle est l'implantation retenue pour la gare TGV à Bruxelles ?

— quel est le tracé finalement retenu à Bruxelles ? En ce domaine, ne conviendrait-il pas de démentir officiellement l'information farfelue mais largement répercutée dans les médias, selon laquelle le TGV emprunterait un viaduc enjambant la cathédrale ?

— qu'est-il prévu en ce qui concerne un arrêt ultérieur à Zaventem ?

*
* *

*M. Vervae*t demande que le tracé retenu entre Hal et Bruxelles soit communiqué.

Il demande également qu'il soit tenu compte du danger que le passage du TGV est susceptible de faire courir à la stabilité des monuments bruxellois.

*
* *

(De opmerking van *de heer Van Elewyck* over de aan te leggen tunnel onder Antwerpen, staat hierboven — zie : « Algemeenheden-Opties »).

*
* *

De heer Van Peel merkt op dat een SST die in het binnenlandse net wordt geïntegreerd, een tariefbeleid impliceert dat de gebruikers niet afschrikt.

*
* *

De heer Vermeiren vraagt op welke wijze de Gewesten worden betrokken bij de opstelling en de uitvoering van het ontwerp. Is er op dat stuk geen gebrek aan coördinatie ? Is het onderzoek naar de weerslag van de SST, dat het Vlaamse Gewest blijkbaar wil laten uitvoeren, niet duur en overbodig nu de Regering ook al om een dergelijk onderzoek heeft verzocht ?

*
* *

De heer Knoops vraagt hoe men denkt te voorzien in de verbinding tussen de Waalse « spoorwegas » en de SST via Rijsel.

*
* *

Voor Brussel verzoekt *de heer Draps* om de volgende preciseringen :

— Waar zal het SST-station in Brussel worden gebouwd ?

— Welk tracé is uiteindelijk in aanmerking genomen in Brussel ? Moet in dat verband niet officieel de uit de lucht gegrepen maar in de media ruim verspreide informatie worden ontkend als zou de SST een viaduct gebruiken dat de kathedraal overspant ?

— Wat zijn de plannen in verband met een latere halte in Zaventem ?

*
* *

*De heer Vervae*t vraagt om het tracé tussen Halle en Brussel bekend te maken.

Ook vraagt hij rekening te houden met het gevaar dat de doortocht van de SST oplevert voor de stabiliteit van de Brusselse monumenten.

*
* *

M. Van Elewycyk signale que dans une lettre récente émanant d'un responsable des chemins de fer néerlandais, il est fait mention, pour le trajet entre Anvers et la frontière des Pays-Bas, d'un tracé très différent de celui qui semble constituer l'option retenue du côté belge. Qu'en est-il exactement ?

*
* *

MM. Vermeiren et Draps demandent comment ont été choisis les bureaux d'études chargés des études d'incidences sur l'environnement. Quels sont-ils ? Qui financera ces études ?

M. Draps demande en outre dans quel délai le rapport a été demandé.

Les études sont-elles effectuées sur la base d'un tracé précis ou le dossier du tracé est-il susceptible d'être rouvert ?

*
* *

M. Vermeiren attire l'attention sur la manière dont les études d'incidences mettent à contribution les administrations des communes concernées. La liste des questions soumises aux communes (voir annexe 1) est d'une complexité telle que les communes, pour y répondre, devraient faire appel à des scientifiques. Qui paiera les dépenses que ceci ne manquera pas d'impliquer ?

b) *Demande d'explication de Mme Merckx-Van Goye sur le dossier TGV*

Le 20 octobre dernier s'est tenue à Francfort une importante réunion des Ministres des Transports des pays concernés par le réseau TGV, qui appelle des questions.

Quel était le mandat donné au Ministre belge des Communications à cette occasion ? Quelle était la position du Gouvernement pour aborder ces négociations et quelle était la marge de négociation donnée à son représentant ? Quelle est exactement la nature et la portée des engagements pris à l'issue de ce sommet ? Dans quelle mesure s'agit-il d'une confirmation de choix antérieurs et dans quelle mesure peut-on parler d'éléments nouveaux ? Comment expliquer la persistance des rumeurs, selon lesquelles, au-delà de Louvain, le TGV circulerait en site propre le long de l'E 40, alors que, selon la presse, aucune décision définitive en matière de tracé n'est encore tombée ?

Il apparaît d'autre part que la Belgique a posé des conditions, qui appellent également des questions :

— l'intégration du réseau TGV avec la desserte intérieure : apparaît-elle réalisable ?

— la rentabilité du projet : est-il justifié de réaliser les investissements considérables réclamés par la

De heer Van Elewycyk signaleert dat in een recente brief van een topfunctionaris van de Nederlandse Spoorwegen voor het traject tussen Antwerpen en de Nederlandse grens gewag wordt gemaakt van een tracé dat sterk verschilt van datgene wat in België blijkt te zijn gekozen. Wat is daar juist van aan ?

*
* *

De heren Vermeiren en Draps vragen hoe de adviesbureaus werden gekozen die belast werden met de milieu-effectrapportering. Wie zijn die bureaus ? Wie financiert dat onderzoek ?

De heer Draps vraagt bovendien binnen welke termijn het rapport klaar moet zijn.

Wordt het onderzoek verricht op basis van een nauwkeurig bepaald tracé of kan het dossier met betrekking tot het tracé later opnieuw worden geopend ?

*
* *

De heer Vermeiren vestigt er de aandacht op dat het milieu-effectonderzoek de betrokken gemeentebesturen zwaar belasten. De vragenlijst die aan de gemeenten wordt voorgelegd (zie bijlage 1) is zo ingewikkeld dat de gemeenten wetenschappers zouden moeten inschakelen om ze correct te kunnen beantwoorden. Wie zal de uitgaven daarvoor betalen ?

b) *Verzoek om uitleg van Mevr. Merckx-Van Goye over het SST-dossier*

De Ministers van Verkeer van de bij het SST-net betrokken landen hebben op 20 oktober jongstleden te Frankfurt een belangrijke vergadering gehouden die een aantal vragen doet rijzen.

Welke opdracht had de Belgische Minister van Verkeerswezen daarvoor meegekregen ? Wat was het standpunt van de Regering voor die onderhandelingen en welke speelruimte werd haar vertegenwoordiger daarbij gelaten ? Wat zijn de juiste aard en draagwijdte van de op die topontmoeting aangevane verbintenissen ? In hoeverre gaat het om de bevestiging van een eerder gedane keuze en in hoeverre is er sprake van nieuwe elementen ? Hoe zijn de hardnekkige geruchten te verklaren volgens welke de SST voorbij Leuven op een eigen bedding langsheen de E40 zou rijden, terwijl volgens de pers inzake tracé nog niets definitief is beslist ?

Anderzijds blijkt België voorwaarden te hebben gesteld, die eveneens vragen doen rijzen :

— de integratie van het SST-net met de binnenlandse verbindingen : is dat doenbaar ?

— de rendabiliteit van het project : zijn de aanzienlijke investeringen voor een eigen bedding om op

conception d'un site propre, pour augmenter la vitesse sur une portion de ligne aussi courte que Louvain-Liège ?

— Les études d'incidences préalables : quelles sont les paramètres retenus en matière de tracé et de vitesse ? Tient-on compte également des problèmes d'accès aux arrêts, et de l'intégration dans le réseau intérieur en général ? Les études demandées visent-elles en outre à définir des propositions pour réduire les effets négatifs sur l'environnement ?

Par ailleurs, il convient de mettre l'accent sur la concertation avec les Régions et les communes concernées. La mission d'information que ces dernières peuvent remplir auprès de la population est d'ailleurs particulièrement importante.

Enfin, le Parlement doit lui aussi avoir la possibilité d'organiser un débat approfondi sur une question aussi importante.

c) Réponses du Ministre

D'une manière générale, il convient de se reporter au texte de l'Accord de gouvernement, qui se prononce clairement pour la réalisation de la liaison rapide entre Paris, le tunnel transmanche, Amsterdam et Cologne, via Bruxelles, Anvers et Liège. L'Accord de gouvernement assortit toutefois la réalisation de ce projet de diverses conditions, qui sont également clairement énumérées.

Un élément-clé dans ces conditions est la nécessité d'intégrer le projet aux réseaux existants. Cette nécessité s'impose d'autant plus que l'optique dans laquelle le TGV est conçu est celle d'une régénération du transport ferroviaire.

Si l'intégration aux différents réseaux intérieurs est primordiale en termes de liaisons et d'horaires, les tarifs pratiqués sur les lignes TGV peuvent parfaitement être différents de ceux des réseaux intérieurs. Le rôle essentiel des lignes à grande vitesse est en effet d'assurer des liaisons transeuropéennes plutôt que le trafic intérieur.

La rentabilité du projet est une autre condition importante. En ce qui concerne la part des travaux d'infrastructure qui pourra être à charge du budget de l'Etat, le Ministre répond que l'Accord de gouvernement dispose clairement que les dépenses d'aménagement du site existant, c'est-à-dire les dépenses bénéficiant à la fois au nouveau réseau TGV et à la desserte intérieure (comme, par exemple, en ce qui concerne le tunnel d'Anvers), seront réparties entre le projet lui-même et la partie du budget de l'Etat qui est consacrée au réseau ferroviaire.

La problématique propre au TGV pourra être intégrée dans la négociation globale du contentieux belgo-néerlandais.

Il serait toutefois impensable que ce soient les Néerlandais qui dictent le choix du tracé sur le territoire belge, entre Anvers et la frontière. A propos du

een kort vak als Leuven-Luik de snelheid te kunnen opvoeren, verantwoord ?

— voorafgaand onderzoek van de gevolgen : welke parameters zijn aanvaard inzake tracé en snelheid ? Wordt ook rekening gehouden met de toegang tot de stilstanden en de integratie in het binnenlandse net in het algemeen ? Behelzen de gevraagde studies ook voorstellen om de negatieve uitwerking op het leefmilieu te beperken ?

Voorts dient de nadruk te worden gelegd op het overleg met de betrokken Gewesten en gemeenten, die bij de bevolking een bijzonder belangrijke voorlichtingstaak kunnen vervullen.

Ten slotte moet ook het Parlement een grondige bespreking aan een zo belangrijke aangelegenheid kunnen wijden.

c) Antwoorden van de Minister

Over het algemeen dient te worden verwezen naar het regeerakkoord, dat zich duidelijk uitspreekt voor de totstandbrenging van de snelle verbinding tussen Parijs, de Kanaaltunnel, Amsterdam en Keulen, via Brussel, Antwerpen en Luik. Aan de verwezenlijking van dat plan worden in het regeerakkoord echter allerlei voorwaarden gekoppeld, die eveneens duidelijk vermeld zijn.

Een essentiële voorwaarde is de integratie van de SST in de bestaande netten, te meer daar de SST wordt gezien in het raam van een regeneratie van het treinverkeer.

Hoewel de integratie in de verschillende binnenlandse netten van overwegend belang is op het stuk van verbindingen en dienstregelingen, kunnen de tarieven voor de SST-lijnen heel goed verschillen van die voor de binnenlandse netten. De voornaamste rol van de SST-lijnen is immers de Transeuropese verbindingen en niet zozeer het binnenlandse verkeer.

Een andere belangrijke voorwaarde is de rendabiliteit van het project. Over het gedeelte van de infrastructuurwerken dat ten laste van de rijksbegroting kan vallen, zegt het regeerakkoord volgens de minister duidelijk dat de kosten voor de aanpassing van de bestaande bedding, dat wil zeggen de uitgaven die zowel aan het nieuwe SST-net als aan het binnenlandse verkeer ten goede komen (zoals bijvoorbeeld de tunnel te Antwerpen) zullen worden verdeeld tussen het project zelf en het gedeelte van de rijksbegroting voor het spoorwegnet.

De SST-problematiek kan worden ingeschakeld in de algemene onderhandelingen over de Belgisch-Nederlandse geschillen.

Het is evenwel ondenkbaar dat de Nederlanders het tracé op Belgisch grondgebied tussen Antwerpen en de grens bepalen. Voor dat vak van het tracé

tracé de cette portion de ligne, le Ministre signale que plusieurs options existent, entre lesquelles le choix définitif n'a pas encore été fait.

Cette remarque vaut d'ailleurs pour l'ensemble du tracé.

En ce qui concerne le type de trafic pour lequel le réseau est conçu, le Ministre indique qu'au stade actuel le réseau à grande vitesse est destiné uniquement au trafic voyageurs. La question de l'ouverture du réseau au transport de marchandises devra cependant être posée un jour, à l'échelon européen.

Le Ministre déclare par ailleurs être bien conscient des conditions rappelées par M. Vancrombruggen.

Il souligne que le caractère global du projet doit absolument être maintenu.

En outre, il n'est pas question d'ignorer les compétences des Régions en matière de tracé. Le dialogue s'est d'ailleurs d'ores et déjà établi avec les représentants des exécutifs régionaux et le choix des bureaux d'études chargés des études d'incidences ainsi que la détermination de leur mission ont été effectués conformément à la procédure définie au niveau européen et au décret de la Région wallonne en la matière.

Le Ministre se déclare également attentif aux liaisons avec Lille et avec la dorsale wallonne. En ce qui concerne plus particulièrement l'électrification de la relation Tournai-Lille, un accord a déjà été conclu avec la France, aux termes duquel les Français financeront l'électrification sur leur territoire (c'est-à-dire la plus grande partie du trajet, et dès lors l'investissement le plus lourd) pour autant que les Belges assurent une continuation à la ligne de TGV Paris-Lille.

En ce qui concerne les problèmes particuliers de tracés — pour le choix desquels les décisions définitives n'ont pas encore été prises, ainsi qu'il a déjà été signalé, il convient de signaler qu'une étude relative à l'aménagement du territoire a été demandée pour Bruxelles; en accord avec l'Exécutif bruxellois, le pivot bruxellois du TGV serait la gare du Midi; enfin, la BATC a prévu dans son plan d'extension des installations aéroportuaires une liaison du TGV avec l'aéroport et la RVA plaide également en ce sens (avant de se prononcer de manière définitive, il conviendra toutefois d'attendre le résultat des études d'incidences; il est en effet possible que la solution préférable soit l'établissement d'une bonne liaison entre l'aéroport et le terminal TGV du centre-ville).

La réunion à Francfort le 20 octobre dernier des Ministres des Transports concernés par le projet TGV.

En réponse aux questions posées par Mme Merckx-Van Goey quant au mandat de négociation reçu du Gouvernement, le Ministre communique le texte du

bestaan verscheidene mogelijkheden, waarvoor nog geen definitieve beslissing is gevallen.

Dat geldt trouwens voor het hele tracé, aldus de Minister.

Hij voegt daaraan toe dat het SST-net tot dusver uitsluitend voor het reizigersverkeer bestemd is. Het gebruik van dat net voor goederenvervoer zal evenwel ook ooit op het Europese vlak ter sprake moeten komen.

De Minister is zich overigens goed bewust van de door de heer Vancrombruggen in herinnering gebrachte voorwaarden.

Hij beklemtoont dat het globale karakter van het ontwerp volstrekt gehandhaafd moet worden.

Bovendien mag men niet vergeten dat ook de Gewesten voor het tracé bevoegd zijn. Er is trouwens reeds een dialoog met de vertegenwoordigers van de Gewestexecutieve op gang gekomen en de keuze van de met de milieu-effectrapportering belaste bureaus, alsmede de omschrijving van hun opdracht geschieden conform de op Europees niveau omliggende procedure en het desbetreffende decreet van het Waalse Gewest.

De Minister verklaart ook aandacht te hebben voor de verbindingen met Rijsel en met de spoorweg van Wallonië. Meer bepaald over de elektrificatie van de verbinding Doornik-Rijsel werd met Frankrijk reeds een overeenkomst gesloten, luidens welke de Fransen de elektrificatie op hun grondgebied (dus het grootste deel van het tracé en derhalve de zwaarste investering) zullen financieren mits de Belgen de SST-lijn Parijs-Rijsel in eigen land doortrekken.

In verband met de bijzondere tracéproblemen voor de keuze waarvan, zoals gezegd, nog geen definitieve beslissingen werden genomen, zij opgemerkt dat voor Brussel een ruimtelijke-orderingstudie gevraagd werd; men is het er met de Brusselse Executieve over eens dat het Zuidstation de Brusselse spil van de SST zal worden; ten slotte heeft de BATC in zijn project voor de uitbreiding van de luchthaveninrichtingen een verbinding van de SST met de luchthaven gepland en ook de RLW is daar voorstander van. Voor men zich daarover definitief kan uitspreken, zal men evenwel de uitslag van de milieu-effectrapportering moeten afwachten; het is immers niet onmogelijk dat een goede verbinding tussen de luchthaven en de SST-terminal in het stadscentrum de voorkeur verdient.

De bijeenkomst te Frankfurt-a.M. op 20 oktober laatstleden van de bij het SST-ontwerp betrokken verkeersministers.

In antwoord op de door Mevrouw Merckx-Van Goey gestelde vragen in verband met de onderhandelingsopdracht die hij van de Regering gekregen heeft, deelt

document de la préparation au niveau belge de la réunion de Francfort :

« Les Ministres des Transports concernés par le projet se réuniront à nouveau le 20 octobre prochain. La dernière rencontre avait eu lieu le 18 avril dernier.

A cette occasion, les représentants des réseaux remettront officiellement le rapport qu'ils ont établi, et qui se trouve en annexe.

Le rapport en lui-même formule peu de conclusions, mais fournit plutôt un ensemble de données financières et techniques. Il met particulièrement en évidence les problèmes de disparité des rentabilités dans les différents pays et certaines considérations sur la nécessité d'un plus grande solidarité financière.

Mon intention à la réunion des Ministres est de jeter les bases d'un accord sur la question de solidarité, qui nous permette de progresser dans la définition du projet en Belgique et de préparer une décision globale à ce sujet.

1. Le Gouvernement s'engage sur une optimisation du projet, mais ne préjuge pas, dans cette optimisation, des composantes de celles-ci dans la localisation « Sites propres — sites existants », qui seront déterminées en tenant compte des études d'impact et en accord avec les exécutifs régionaux.

Le rapport des quatre réseaux ne constitue pas, à ce stade du dossier, la base définitive pour cette optimisation.

2. Constatant que, après optimisation définitive du projet dans notre pays, la rentabilité globale s'améliorera, mais pas de façon suffisante pour la SNCB, je proposerai, avec mon collègue allemand, de relancer le projet d'une société internationale pour le financement et l'exploitation, de manière à égaliser les rentabilités pour chacun des partenaires. Ce serait en outre un pas considérable dans la voie de l'intégration ferroviaire européenne.

3. Si cette solution ne fait pas l'unanimité, je proposerai que soit reconnu le principe d'une contribution de nos voisins à la perte qu'entraîne chez nous la réalisation des branches nord et est. Cette contribution devrait consister en l'affectation de bénéfices supplémentaires obtenus chez nos voisins par les investissements non-rentables dans notre pays.

4. Un projet d'accord avec l'Allemagne portera sur un cofinancement du tronçon Liège-Cologne, de manière à obtenir une intervention financière substantielle de la RFA pour réaliser un projet, situé en Belgique, mais qui intéresse les deux pays.

5. Un projet d'accord avec la France portera sur l'électrification, sans intervention financière de la Belgique sur territoire français, de la ligne Tournai-Lille.

de Minister de tekst mee van het werkstuk in verband met de voorbereiding op Belgisch vlak van de vergadering te Frankfurt.

« De Ministers van Transport die betrokken zijn bij het project, zullen weer bijeenkomen op 20 oktober aanstaande. De laatste bijeenkomst vond plaats op 18 april jongstleden.

Bij deze gelegenheid zullen de vertegenwoordigers van de spoorwegnetten officieel het rapport overhandigen dat ze hebben opgesteld en dat zich bevindt in bijlage.

Het rapport zelf formuleert weinig conclusies, maar verstrekt eerder een geheel van financiële en technische gegevens. Het vestigt vooral de aandacht op het probleem van de discrepantie in rentabiliteit in de onderscheiden landen en op bepaalde overwegingen omtrent de noodzaak van een grotere financiële solidariteit.

Het ligt in mijn bedoeling op de Ministerbijeenkomst de basis te leggen van een akkoord omtrent het solidariteitsprobleem, waardoor wij in België de definitie van het project verder kunnen uitwerken en daarover een globale beslissing kunnen voorbereiden.

1. De Regering verbindt zich ertoe het project te optimaliseren, maar wil in die optimalisering niet vooruit lopen op de onderdelen hiervan bij het lokaliseren van de « eigen bedding — bestaande bedding », die zullen worden bepaald rekening houdend met de milieu-effectrapporten en in overleg met de Gewestelijke Executieven.

Het verslag van de vier netten is in de huidige stand van het dossier geen definitieve basis voor deze optimalisering.

2. Uitgaande van het feit dat in ons land een definitieve optimalisering van het project de globale rendabiliteit zal verhogen, zij het niet in voldoende mate voor de NMBS, stel ik voor, samen met mijn Duitse collega, het project van een internationale maatschappij voor de financiering en exploitatie nieuw leven in te blazen en zo de rendabiliteit voor elk van de partners te nivelleren. Dat zou bovendien een belangrijke stap betekenen in de richting van een Europese integratie van de spoorwegen.

3. Indien deze oplossing geen unanimité haalt, stel ik voor dat het principe wordt erkend van een bijdrage van onze burens in het verlies dat de uitvoering van de Noord- en Oosttakken meebrengt. Die bijdrage moet bestaan uit de besteding van extra winsten die onze burens maken dank zij de niet rendabele investeringen in ons land.

4. Een ontwerpakkoord met Duitsland zal handelen over de co-financiering van het baanvak Luik-Keulen, om een substantiële financiële tussenkomst van de BRD te verkrijgen voor het project dat gesitueerd is in België, maar beide landen aanbelangt.

5. Een ontwerpakkoord met Frankrijk zal handelen over de elektrificatie van de lijn Doornik-Rijsel, zonder financiële bijdrage van België op Frans grondgebied.

6. En matière de recettes, je proposerai que les tarifs des relations TGV soient fixés en ajustant les tarifs belges sur ceux de ses partenaires; ultérieurement, les tarifs évolueront parallèlement pour chaque pays; les prix de ville à ville seront fixés en tenant compte des possibilités du marché et de l'amélioration de l'offre.

7. Pour la poursuite des travaux par les réseaux, j'insisterai pour qu'un planning de réalisation soit fixé au plus tôt, de manière à ce que les prévisions financières plus approfondies puissent tenir compte des phases successives de mises en service.

Le Gouvernement confirme enfin le caractère global du projet. Il visera comme objectif la réalisation de la ligne Frontière française-Bruxelles pour l'ouverture du tunnel sous la Manche, de manière à éviter des solutions provisoires de substitution. »

*
* *

Le Ministre ajoute à ce document la communication des décisions prises lors de la réunion du 20 octobre :

« Les Ministres des Transports de la France, de la Belgique, de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume-Uni et des Pays-Bas ont discuté, le 20 octobre 1988 à Francfort, en présence de leur collègue luxembourgeois, le projet d'une liaison ferroviaire à grande vitesse entre Paris et Bruxelles comportant des lignes de raccordement en direction de Londres via le tunnel sous la Manche et de Bruxelles à Cologne et Francfort ainsi qu'à Amsterdam.

A cet égard ils ont pris acte du rapport élaboré par le Groupe des chemins de fer concernés.

Les Ministres mettent l'accent sur le fait qu'on a ainsi accompli une étape supplémentaire en vue de la réalisation du projet. Ils soulignent qu'en dehors de l'importance que revêtent les mesures prévues pour la création des réseaux nationaux à grande vitesse, la réalisation de ce projet constitue un premier pas notable pour l'interconnexion des réseaux nationaux et, à travers celle-ci, vers l'achèvement d'un réseau européen à grande vitesse.

Les Ministres insistent sur la nécessité de réaliser, le plus rapidement possible, le projet global. Cela s'avère particulièrement nécessaire afin de pouvoir prendre des mesures efficaces pour remédier à l'encombrement croissant d'autres infrastructures de transport. Le développement d'un système ferroviaire cohérent et attractif revêt une importance particulière.

1. Calendrier pour la réalisation du projet

Les Ministres constatent qu'il faudra réaliser le projet global par phases successives, compte tenu des

6. Inzake inkomsten zal ik voorstellen dat de tarieven van de SST-verbindingen worden vastgelegd, door de Belgische tarieven aan te passen aan die van de partners ; de tarieven zouden daarna in elk land een gelijklopende ontwikkeling kennen; de prijzen van stad tot stad zullen worden vastgelegd volgens de marktmogelijkheden en de verbetering van het aanbod.

7. Voor de voortzetting van de werken door de spoorwegnetten dring ik erop aan dat zo snel mogelijk een planning wordt vastgelegd, zodat de meer uitgewerkte financiële voorzieningen rekening kunnen houden met de opeenvolgende fasen van inwerking-treding.

De Regering bevestigt ten slotte het globale karakter van het project. Het doel van de Regering zal zijn de lijn Franse grens-Brussel tot stand te brengen tegen de opening van de Kanaaltunnel, om zodoende voorlopige alternatieven te vermijden. »

*
* *

De Minister voegt bij dat stuk de mededeling van de beslissingen die tijdens de vergadering op 20 oktober werden genomen.

« De Ministers van Transport van Frankrijk, België, de Duitse Bondsrepubliek, Groot-Brittannië en Nederland hebben op 20 oktober te Frankfurt, in aanwezigheid van hun Luxemburgse collega, beraadslaagd over het project van een SST-verbinding tussen Parijs en Brussel met aansluitingen naar Londen via een Kanaaltunnel en tussen Brussel, Keulen en Frankfurt en naar Amsterdam.

In dit verband hebben zij akte genomen van het verslag opgemaakt door de groep van de betrokken spoorwegmaatschappijen.

De Ministers beklemtonen dat hiermee een stap verder werd gezet in de verwezenlijking van het project. Zij leggen er de nadruk op dat buiten de omvang van de in het vooruitzicht gestelde maatregelen om de nationale SST-netten aan te leggen, de totstandkoming van het ontwerp een eerste grote stap is naar de onderlinge koppeling van de nationale netten en derhalve naar de voltooiing van een Europees SST-net.

De Ministers beklemtonen dat het hele project ten spoedigste uitgevoerd moet worden. Dit blijkt bijzonder noodzakelijk om doeltreffende maatregelen te kunnen nemen tegen de toenemende opstoppingen in de andere verkeersinfrastructuren. De ontwikkeling van een coherent en aantrekkelijk spoorwegsysteem is bijzonder noodzakelijk.

1. Tijdschema van de uitvoering van het project

De Ministers stellen vast dat het hele project in opeenvolgende fasen zal moeten worden uitgevoerd

divergences relatives tant à l'ampleur des travaux de construction pour les différentes sections, qu'aux conditions juridiques différentes dans le domaine de la programmation et aux possibilités financières.

Pour l'ouverture du tunnel sous la Manche « devront » être mises en service la ligne nouvelle entre Bruxelles et Paris, d'une part, et le tunnel, d'autre part, ainsi que la section de ligne aménagée entre Aix-la-Chapelle et Cologne.

Les Ministres invitent les chemins de fer concernés à faire en sorte qu'avant cette date les conditions nécessaires à la circulation de matériel à grande vitesse soient remplies sur les lignes Paris-Bruxelles-Cologne et Paris-Bruxelles-Amsterdam.

Ils invitent les réseaux à poursuivre les travaux de programmation concernant les mesures envisagées et à engager sans délai les procédures juridiques nécessaires à la mise en œuvre effective.

Les lignes nouvelles et aménagées reliant Bruxelles et Amsterdam, Bruxelles et Aix-la-Chapelle, ainsi que Cologne et Francfort, seront mises en service au cours de phases ultérieures qu'il est demandé aux réseaux de préciser d'ici la prochaine réunion des Ministres.

Les Ministres constatent que le Royaume-Uni effectue, à l'heure actuelle, des études ayant pour objet le tracé d'une nouvelle ligne à grande vitesse entre Londres et le tunnel sous la Manche ainsi que des méthodes nouvelles de financement de cette ligne.

2. Conditions économiques et financières

Les Ministres constatent que des progrès ont été obtenus dans les analyses économiques et financières puisque les résultats des travaux font apparaître une rentabilité jusqu'à 7,8 % pour le projet global. Ils estiment toutefois que, pour aboutir à la réalisation complète du projet, il convient de placer chaque réseau dans des conditions économiques et financières lui permettant de s'y engager.

A cette fin, ils invitent les sociétés ferroviaires à approfondir en liaison avec les administrations pour fin janvier 1989 les études sur les points suivants :

- optimisation du projet
- tarif spécial pour un trafic international à grande vitesse
- répartition des recettes
- « cofinancement éventuel de certaines sections »
- rétrocession d'avantages

3. Matériel roulant

Les Ministres constatent que les chemins de fer ont engagé des pourparlers avec les producteurs de matériel européens. Ils chargent les chemins de fer de mener ces négociations avec l'objectif d'avoir à disposition en 1993 un parc de véhicules qui réponde aux

wegens de betrekkelijke verschillen in de omvang van de bouwwerken voor de verschillende delen, zowel als in de uiteenlopende juridische voorwaarden qua programmering en financiële mogelijkheden.

Tegen de opening van de Kanaaltunnel zullen de nieuwe lijnen tussen Brussel en Parijs enerzijds, en de tunnel anderzijds, evenals de aangepaste vakken tussen Aken en Keulen in dienst genomen moeten zijn.

De Ministers verzoeken de betrokken spoorwegmaatschappijen er zorg voor te dragen dat voor die datum aan de nodige voorwaarden moet zijn voldaan voor het verkeer van SST-materiaal op de lijn Parijs-Brussel-Keulen en Parijs-Brussel-Amsterdam.

Zij verzoeken de netten de programmeringswerken omtrent de voorgenomen maatregelen voort te zetten en zonder verwijl met de juridische procedures te beginnen die nodig zijn voor de effectieve uitvoering.

De nieuwe en aangepaste lijnen die Brussel verbinden met Amsterdam, Aken, Keulen en Frankfurt, zullen in dienst worden gesteld tijdens de latere fases, die door de netten tegen de volgende vergadering van de Ministers nader uitgewerkt dienen te worden.

De Ministers stellen vast dat het Verenigd Koninkrijk op dit ogenblik het tracé bestudeert voor een nieuwe supersnelle lijn tussen Londen en de Kanaaltunnel, evenals nieuwe financieringsmethoden voor die lijn.

2. Economische en financiële voorwaarden

De Ministers constateren dat vooruitgang werd geboekt op het gebied van de economische en financiële analyses, aangezien de resultaten van de werkzaamheden een rendabiliteit tot 7,8 % aangeven voor het hele project. Zij zijn echter van mening dat elk net over de economische en financiële middelen moet kunnen beschikken om zich ten volle te kunnen engageren met het oog op de volledige uitvoering van het project.

De Ministers verzoeken de spoorwegmaatschappijen dan ook om samen met de betrokken diensten tegen eind januari 1989 de studies over volgende punten grondig uit te werken :

- optimalisering van het project;
- een speciaal tarief voor een internationaal supersnel verkeer;
- verdeling van de inkomsten;
- « eventuele cofinanciering van bepaalde vakken »;
- retrocessie van voordelen.

3. Rollend materieel

De Ministers stellen vast dat de spoorwegen in gesprek zijn met de Europese producenten van materieel. Zij dragen de spoorwegen op die onderhandelingen te voeren met het doel tegen 1993 over een stel van rollend materieel te beschikken dat beantwoordt aan

exigences du trafic à grande vitesse et qui, en même temps, corresponde aux conditions économiques pour un emploi des moyens. »

*
* *

Les études d'incidences sur l'environnement

Le Ministre fait observer qu'il va de soi que ces études n'ont pas lieu *in abstracto* : elles étudient un certain nombre d'hypothèses précises. C'est sur la même base que la collaboration des communes concernées est demandée, par le biais d'un questionnaire, de manière à pouvoir réaliser une consultation des communes qui soit la plus objective possible.

En ce qui concerne la méthodologie de ces études, la description des variantes et des paramètres (vitesse, etc.) retenues, ainsi que la liste des bureaux d'études sélectionnés, le Ministre communique la réponse suivante :

« 1° Contenu des études et méthodologie »

En application d'une Directive Européenne du 27 juin 1985 et, pour ce qui concerne la Région wallonne, d'un Décret wallon sur l'Environnement, il est nécessaire de procéder préalablement aux grands travaux, tels que le TGV, à une étude d'impact sur l'environnement.

La SNCB s'est assuré le concours de scientifiques reconnus pour élaborer le contenu de l'étude et la méthodologie à suivre. Il s'agit des groupes GTE et GIREA constitués par des professeurs des diverses universités francophones et flamandes du pays.

L'objectif de l'étude d'impact est double :

a) fournir les éléments permettant de choisir le tracé le moins dommageable pour l'environnement;

b) proposer les mesures qui permettraient de limiter ou compenser les dommages causés pour l'environnement;

Il y a lieu de tenir compte des différentes composantes de l'environnement :

a) les aspects abiotiques; composantes non vivantes et leurs relations telles que hydrologie, géologie, bruits, vibrations ...

b) les aspects biotiques reprenant toutes les composantes de la nature sauvage, leurs fonctions et leurs relations.

Exemple : la faune, la flore ...

c) les aspects humains, utilisation de l'environnement par l'homme avec en particulier :

- les exploitations agricoles
- les entités urbanisées
- le trafic et le transport
- le passage et les éléments culturels
- la récréation.

Ces différents points sont à examiner dans trois situations spécifiques (appelées situation de référen-

de besoins van supersnel verkeer en tevens aan economische voorwaarden voor het gebruik van de middelen. »

*
* *

Milieu-effectrapportering

De Minister merkt op dat de desbetreffende studies uiteraard niet abstract waren : zij gaan uit van een aantal nauwkeurige hypothesen. Op dezelfde manier wordt, door middel van een vragenlijst, de samenwerking van de betrokken gemeenten gevraagd, zodat deze op een zo objectief mogelijke wijze kunnen worden geraadpleegd.

Inzake de methode volgens welke de rapportering gebeurt, de beschrijving van de varianten en van de parameters (snelheid, enz.), alsmede de lijst van de geselecteerde studiebureaus, deelt de Minister het volgende mee :

« 1° Inhoud van de studies en methodologie »

Met toepassing van een Europese richtlijn van 27 juni 1985 en, voor wat het Waalse Gewest betreft, van een Waals milieudecreet, is het noodzakelijk voor de grote werken, zoals de SST, vooraf een studie over het milieu-effect uit te voeren.

De NMBS heeft een beroep gedaan op de medewerking van erkende wetenschappers, om de inhoud van de studie en de te volgen methodologie uit te werken. Het gaat om de groepen GTE en GIREA, bestaande uit professoren van de diverse Vlaamse en Franstalige universiteiten van het land.

Het doel van de effectstudie is tweeledig :

a) de elementen verstrekken die het mogelijk maken het tracé te kiezen dat het minst schadelijk is voor het milieu;

b) de maatregelen voorstellen die de voor het milieu veroorzaakte schade kunnen beperken of compenseren.

Er dient rekening te worden gehouden met de verschillende componenten van het milieu :

a) de abiotische aspecten; niet-levende componenten en relaties daarvan, zoals hydrologie, geologie, lawaai, trillingen,...

b) de biotische aspecten, met alle componenten van de vrije natuur, de functies en relaties ervan.

Voorbeeld : fauna, flora,...

c) de menselijke aspecten, de aanwending van het milieu door de mens, met in het bijzonder :

- de landbouwonteigeningen,
- de verstedelijkte entiteiten;
- het verkeer en het vervoer;
- de doorrit en de culturele elementen;
- de recreatie.

Die verschillende punten dienen onderzocht te worden in drie specifieke situaties (namelijk referen-

ce, situation élémentaire et situation améliorée) afin de pouvoir comparer les différentes variantes de tracé dans des hypothèses similaires.

La situation de référence décrit l'environnement existant, à l'horizon 1995 sans construction du TGV.

La situation élémentaire reprend l'environnement tel qu'il deviendrait suite à l'insertion du TGV sans aucune mesure de précaution.

La situation améliorée, enfin, étudie l'environnement tel qu'il pourrait être après prise des mesures de protection lors de l'établissement du TGV.

Les résultats des études font alors l'objet de comparaisons utilisant différentes combinaisons de pondération donnant aux décideurs une vision globale des problèmes et des différentes solutions.

Pour ce qui est de la Région bruxelloise, l'étude d'impact préalable doit prendre une tournure différente : le TGV y circulera quasi sur le site ferroviaire existant mais il induira des problèmes spécifiques :

- a) circulation urbaine en relation avec l'arrivée des voyageurs;
- b) desserte ferroviaire à réexaminer, problèmes des correspondances;
- c) impact immobilier dans les environs du terminal.

Le contenu de l'étude a été mis au point par des experts scientifiques désignés par l'Exécutif bruxellois, le Ministère des Communications, le Secrétariat à l'Environnement et la SNCB.

Compte tenu du fait que le consultant spécialisé doit, pour pouvoir valablement fixer son prix, connaître précisément les études et la méthodologie à suivre, il a été fait appel directement à lui lors de la mise au point finale de l'étude à faire.

Le bureau d'études choisi, compte tenu de ses nombreuses références dans des études similaires en Région bruxelloise, est la firme STRATEC. Le montant de l'offre est de 14 820 000 F.

Les tracés retenus en régions flamande et wallonne sont indiqués ci-après.

2° Description des tracés

Lot 1 : Frontière française — Lembeek

1. Le tracé dit Fo à 300 km/h au Sud de Tournai
2. Le tracé dit F3 à 300 km/h au Nord de Tournai

Bureau d'études : CREAT-TERREBOIS-WAL-PHOT

Montant : 17,4 millions.

tiesituatie, elementaire situatie en verbeterde situatie) teneinde de verschillende tracévarianten in gelijkaardige hypothesen te kunnen vergelijken.

De referentiesituatie beschrijft het bestaand milieu tegen 1995 zonder aanleg van de SST.

De elementaire situatie houdt rekening met het milieu zoals het zou worden ten gevolge van de aanleg van de SST zonder enige voorzorgsmaatregel.

De verbeterde situatie ten slotte bestudeert het milieu zoals het er zou kunnen uitzien na het nemen van de beschermingsmaatregelen bij de aanleg van de SST.

De resultaten van de studies worden dan vergeleken, waarbij verschillende afwegingscombinaties gebruikt worden, die aan degenen die moeten beslissen, een globaal zicht geven op de problemen van de verschillende oplossingen.

Wat het Brusselse Gewest betreft moet de voorafgaande effectenstudie een andere wending nemen : de SST zal er quasi op de bestaande spoorbedding rijden, maar zal specifieke problemen met zich brengen :

- a) stedelijk verkeer gekoppeld aan de aankomst van de reizigers;
- b) spoorwegbediening dient opnieuw onderzocht te worden, problemen van de aansluitingen;
- c) effect op het vlak van de bebouwing in de omgeving van de terminal.

De inhoud van de studie werd uitgewerkt door wetenschappelijk deskundigen, die werden aangewezen door de Brusselse Executieve, het Ministerie van Verkeerswezen, het Staatssecretariaat voor Leefmilieu en de NMBS.

Rekening houdend met het feit dat de gespecialiseerde consulent, om zijn prijs op gepaste wijze te kunnen bepalen, nauwkeurig de studies en de te volgen methodologie moet kennen, werd er rechtstreeks op hem een beroep gedaan bij de uiteindelijke uitwerking van de uit te voeren studie.

Het studiebureau dat gekozen werd, rekening houdend met zijn talrijke referenties in gelijkaardige studies in het Brusselse Gewest, is de firma STRATEC. Het bedrag van de offerte bedraagt 14 820 000 frank.

De in het Vlaamse en het Waalse Gewest weerhouden tracés zijn hierna vermeld.

2° Beschrijving van de tracés

Lot 1 : Franse grens — Lembeek

1. Het tracé genaamd Fo tegen 300 km/uur ten zuiden van Doornik.
2. Het tracé genaamd F3 tegen 300 km/uur ten noorden van Doornik.

Studiebureaus : CREAT - TERREBOIS - WAL-PHOT.

Bedrag : 17,4 miljoen.

Lot 2 : Lembeek — Agglomération bruxelloise

a) Solution de base : tracé à 200 km/h

Elargissement de la plate-forme actuelle à l'Est entre Hal et Lot et à l'Ouest entre Lot et Bruxelles.

b) Variantes

1) Elargissement à l'Ouest entre Hal et Lot et à l'Est entre Lot et Bruxelles.

2) Dans les 2 cas — a et b1) — envisager ou non la traversée en tunnel de la gare de Hal.

Bureau d'études : BELGROMA-STABO

Montant : 4,6 millions.

Lot 3 : Schaerbeek — frontière hollandaise

a) Solution de base :

En restant sur la plate-forme actuelle, porter les lignes 25 et 12 à 160 km/h avec réaménagement des voies à Vilvorde, Malines, Duffel, Ekeren, Kapellen et Kijkuit.

Passage en tunnel sous Anvers et construction d'une nouvelle gare souterraine sous Anvers Central.

Il y aura lieu d'étudier deux variantes, soit un tunnel entre Berchem et Anvers Dam, soit un tunnel entre Berchem et Luchtbal.

b) Variantes :

1) La solution de base, sauf à partir de Kalmthout : construction de voies nouvelles jusqu'à la frontière pour se raccorder à un tracé étudié par les Pays-Bas.

2) La solution de base, sauf à partir de Ekeren : construction d'une ligne nouvelle le long du Havenweg, soit déjà construit, soit projeté pour rejoindre la frontière hollandaise en direction de Ossendrecht, Bergen-op-Zoom.

Bureau d'études : OMGEVING-SOREMA.

Montant : 4,9 millions.

*Lot 4 : Bruxelles-Liège.***Proposition 1**

Utilisation de la ligne 36 existante entre Bruxelles et Liège, portée à 200 km/h (ralentissement à 160 km/h à Louvain) et mise à quatre voies entre Bruxelles et Landen et à trois voies entre Landen et Fexhe-le-Haut-Clocher avec réaménagement des voies et gares de Louvain, Tirlemont, Landen et Warremme.

Proposition 2

Construction d'une nouvelle ligne à 300 km/h le long de l'autoroute E 40, implantée soit au Nord soit au Sud de celle-ci.

Cette nouvelle ligne se raccorderait à la ligne 36 existante (qui devrait être réaménagée dans ses par-

Lot 2 : Lembeek — Brusselse agglomeratie

a) Basisoplossing : tracé tegen 200 km/uur.

Verbreding van de huidige bedding in het oosten tussen Halle en Lot en naar het westen tussen Lot en Brussel.

b) Varianten :

1) Verbreding naar het westen tussen Halle en Lot en naar het oosten tussen Lot en Brussel.

2) In beide gevallen — a) en b1) — het al dan niet overwegen van de doorrit door het station Halle via een tunnel.

Studiebureaus : BELGROMA - STABO.

Bedrag : 4,6 miljoen.

Lot 3 : Schaarbeek — Nederlandse grens

a) Basisoplossing :

Op de huidige bedding blijvend, de lijnen 25 en 12 op 160 km/uur brengen, met aanpassing van de sporen te Vilvoorde, Mechelen, Duffel, Ekeren, Kapellen en Kijkuit.

Doorrit via een tunnel onder Antwerpen en aanleg van een nieuw ondergronds station onder Antwerpen Centraal.

Er zullen twee varianten moeten worden bestudeerd, ofwel een tunnel tussen Berchem en Antwerpen Dam, ofwel een tunnel tussen Berchem en Luchtbal.

b) Varianten :

1) De basisoplossing, behalve vanaf Kalmthout : aanleg van nieuwe sporen tot aan de grens om aan te sluiten op een door Nederland bestudeerd tracé.

2.) De basisoplossing, behalve vanaf Ekeren : aanleg van een nieuwe lijn langsheen de Havenweg, ofwel reeds aangelegd, ofwel gepland om bij de Nederlandse grens te komen in de richting van Ossendrecht, Bergen-op-Zoom.

Studiebureaus : OMGEVING - SOREMA.

Bedrag : 4,9 miljoen.

*Lot 4 : Brussel-Luik***Voorstel 1**

Gebruik van de bestaande lijn 36 tussen Brussel en Luik, op 200 km/uur gebracht (vertraging tot 160 km/uur te Leuven) en op vier sporen gebracht tussen Brussel en Landen en op drie sporen tussen Landen en Fexhe-le-Haut-Clocher, met aanpassing van de sporen in de stations Leuven, Tienen, Landen en Borgworm.

Voorstel 2

Aanleg van een nieuwe lijn tegen 300 km/uur langsheen de autosnelweg E40, ofwel ten noorden ofwel ten zuiden ervan.

Deze nieuwe lijn zou op de bestaande lijn 36 aansluiten (die zou moeten aangepast worden op de

ties empruntées par le TGV comme indiqué dans la proposition 1).

— côté Bruxelles : au-delà de Louvain; toutefois comme cela rend nécessaire l'établissement de deux voies supplémentaires le long de la ligne 36 existante entre Bruxelles et Louvain, l'opportunité de réaliser un raccord vers l'autoroute, plus près de Bruxelles, doit en conséquence être également étudiée.

— côté Liège : soit à Ans, soit à Bierset, soit à Corswarem.

Bureau d'études : BELGROMA-STABO

Montant : 24,1 millions.

Lot 5 : Liège — Frontière allemande

1. Un tracé en tunnel ($V = 200$ km/h) puis le long de l'autoroute jusqu'à Welkenraedt ($V = 200$ km/h) où il rejoint la ligne 37 ($V = 140$ km/h).

2. Le même tracé en tunnel se poursuivant le long de l'autoroute jusqu'à Walhorn ($V = 250$ km/h) où il rejoint la ligne 37 ($V = 140$ km/h).

N.B. : Le tronçon en tunnel est à voie unique; le niveau du tunnel et la position (au Nord et au Sud) vis-à-vis de l'autoroute peuvent faire l'objet de variantes.

Bureau d'études : SOBEMAP-BELCONSULTING

Montant : 12,8 millions. »

*
* *

La sélection des différents bureaux d'études avait été élaborée par le précédent titulaire du Département. Le coût total de ces études, soit 78 millions de F, est à la charge de la SNCB. Un financement supplémentaire de 22 millions a toutefois pu être obtenu auprès de la CEE.

A la question de *M. Vermeiren* sur un éventuel double emploi de ces études avec les études dont a fait mention récemment un membre de l'Exécutif flamand, le Ministre répond que les exécutifs régionaux sont impliqués depuis le départ dans les études d'incidences sur l'environnement qui sont menées actuellement.

En ce qui concerne plus particulièrement l'Exécutif flamand, celui-ci a non seulement approuvé le choix des bureaux d'étude retenus, mais a en outre chargé le Ministre régional de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire de suivre le dossier. Cette mission a été reconfirmée par lettre après le récent élargissement de l'Exécutif. Il n'y a dès lors pas lieu de parler de double emploi.

Par ailleurs, le début des études a été fixé au 7 novembre, et les délais d'exécution sont de quatre mois (sauf pour Bruxelles, où le délai est de six mois).

gedeelten waar de SST zou rijden zoals vermeld in voorstel 1)

— kant Brussel : voorbij Leuven; daar dit echter de aanleg van twee bijkomende sporen langsheen de bestaande lijn 36 tussen Brussel en Leuven vergt, moet bijgevolg ook de opportuniteit bestudeerd worden om dicht bij Brussel een verbindingsstuk naar de autosnelweg toe te verwezenlijken.

— kant Luik : ofwel te Ans, ofwel te Bierset, ofwel te Corswarem.

Studiebureau : BELGROMA-STABO.

Bedrag : 24,1 miljoen.

Lot 5 : Luik - Duitse grens.

1. Een tracé in een tunnel (snelheid 200 km/uur) en verder langsheen de autosnelweg tot Welkenraedt (snelheid 200 km/uur) waar het tracé samenkomt met lijn 37 (snelheid 140 km/uur).

2. Hetzelfde tracé in een tunnel, dat langsheen de autosnelweg verder loopt tot Walhorn (snelheid 250 km/uur) waar het samenkomt met lijn 37 (snelheid 140 km/uur).

N.B. : Het baanvak in de tunnel is op enkelspoor; het niveau van de tunnel en de ligging (ten noorden of ten zuiden) ten overstaan van de autosnelweg kunnen het voorwerp zijn van varianten.

Studiebureau : SOBEMAP - BELCONSULTING.

Bedrag : 12,8 miljoen. »

*
* *

De voorgaande Minister van Verkeerswezen heeft de verschillende studiebureaus geselecteerd. De totale kostprijs van die studie, 78 miljoen frank, valt ten laste van de NMBS. Van de EEG kon evenwel een bijkomende financiering van 22 miljoen worden verkregen.

Op een vraag van *de heer Vermeiren* over een mogelijke overlapping van die studie met die waarvan een lid van de Vlaamse Executieve onlangs gewaagde, antwoordt de Minister dat de Gewestexecutieven van bij de aanvang betrokken zijn bij de huidige milieu-effectrapportering.

Meer in het bijzonder de Vlaamse Executieve heeft niet alleen ingestemd met de keuze van de geselecteerde studiebureaus, maar heeft bovendien de Gewestminister van Leefmilieu en van Ruimtelijke Ordening opgedragen het dossier te volgen. Die opdracht werd na de recente verruiming van de Executieve bij brief bevestigd. Bijgevolg is er geen reden om van overlapping te spreken.

Overigens werd de aanvang van de studie bepaald op 7 november en de uitvoeringstermijn op vier maanden (behalve voor Brussel, waar de termijn zes maanden bedraagt).

Il est à noter qu'en Région wallonne, les études d'impact devront être soumises à enquête publique dans les différentes communes intéressées, conformément aux décret et arrêté de l'Exécutif wallon.

Enfin, à la suite de l'intervention de M. Vermeiren attirant l'attention sur les frais que la collaboration aux études d'incidences est susceptible d'occasionner aux communes, le Ministre déclare que, si tel est le cas, il convient que les communes demandent au bureau d'études auteur du questionnaire, de mettre ses techniciens à leur disposition; à défaut, la facture pourra être envoyée au bureau d'études.

B. VOTES

— Les amendements n^{os} 4 à 22 du Gouvernement au tableau de la loi, l'amendement n^o 1 du Gouvernement à l'article 1^{er}, ainsi que l'article 1^{er} ainsi amendé, sont successivement adoptés par 12 voix contre 3.

— Les articles 2 à 8 sont successivement adoptés par 12 voix contre 3.

— L'amendement n^o 2 du Gouvernement à l'article 9, ainsi que l'article 9 ainsi amendé, sont successivement adoptés par 12 voix contre 3.

— L'article 10 est adopté par 12 voix contre 3.

— Les articles 11 et 12 sont successivement adoptés par 14 voix contre 3.

— L'amendement n^o 3 du Gouvernement tendant à ajouter un article 13 (*nouveau*) est adopté par 14 voix contre 3.

— L'ensemble est adopté par 14 voix contre 3.

De Rapporteur,

De Voorzitter,

J.-P. VANCROMBRUGGEN

A. BAUDSON

Er zij aangestipt dat in het Waalse Gewest overeenkomstig het decreet en het besluit van de Waalse Executieve voor de rapportering een openbare enquête in de verschillende betrokken gemeenten moet worden gehouden.

Na het betoog van de heer Vermeiren die de aandacht vestigt op de kosten die de medewerking aan de milieu-effectrapportering voor de gemeenten zou kunnen veroorzaken, verklaart de Minister dat, indien zulks het geval is, de gemeenten het studiebureau dat de vragenlijst opmaakt zouden moeten verzoeken technici af te vaardigen; in het tegengestelde geval zal de rekening naar het studiebureau kunnen worden gestuurd.

B. STEMMINGEN

— De amendementen n^{rs} 4 tot 22 van de Regering op de tabel van de wet, het amendement n^r 1 van de Regering op artikel 1, alsmede het aldus geamendeerde artikel 1 worden achtereenvolgens met 12 tegen 3 stemmen aangenomen.

— De artikelen 2 tot 8 worden achtereenvolgens met 12 tegen 3 stemmen aangenomen.

— Het amendement n^r 2 van de Regering op artikel 9, alsmede het aldus geamendeerde artikel, worden achtereenvolgens met 12 tegen 3 stemmen aangenomen.

— Artikel 10 wordt met 12 tegen 3 stemmen aangenomen.

— De artikelen 11 en 12 worden achtereenvolgens met 14 tegen 3 stemmen aangenomen.

— Het amendement n^r 3 van de Regering met het oog op de toevoeging van een artikel 13 (*nieuw*), wordt met 14 tegen 3 stemmen aangenomen.

— Het gehele ontwerp wordt met 14 tegen 3 stemmen aangenomen.

De Rapporteur,

De Voorzitter,

J.-P. VANCROMBRUGGEN

A. BAUDSON

I. TEXTE DU PROJET DE LOI ADOPTE PAR LA COMMISSION

Crédits pour les dépenses courantes (Titre I) et pour les dépenses de capital (Titre II)

Article 1^{er}

§ 1. Il est ouvert, pour les dépenses du Ministère des Communications afférentes à l'année budgétaire 1988 des crédits s'élevant aux montants ci-après :

(En millions de francs)

I. TEKST VAN HET DOOR DE COMMISSIE AANGENOMEN WETSONTWERP

Kredieten voor de lopende uitgaven (Titel I) en voor de kapitaaluitgaven (Titel II)

Artikel 1

§ 1. Voor de uitgaven van het Ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1988 worden kredieten geopend ten bedrage van :

(In miljoenen franken)

	Crédits non dissociés — <i>Niet-gesplitste kredieten</i>	Crédits dissociés — <i>Gesplitste kredieten</i>		
		Crédits d'engagement — <i>Vastleggings-kredieten</i>	Crédits d'ordonnancement — <i>Ordonnancingskredieten</i>	
TITRE I				TITEL I
Dépenses courantes	<u>74 798,0</u>	—	—	Lopende uitgaven.
TITRE II				TITEL II
Dépenses de capital	<u>5 759,7</u>	<u>13 215,2</u>	<u>19 002,4</u>	Kapitaaluitgaven.
Totaux (Titres I et II)	<u>80 557,7</u>	<u>13 215,2</u>	<u>19 002,4</u>	Totalen (Titels I en II).

Ces crédits sont énumérés aux Titres I et II du tableau annexé à la présente loi.

§ 2. Les allocations de base qui résultent de la ventilation des crédits entre divisions organiques et programmes d'activités, telles qu'elles sont reprises dans les tableaux de moyens budgétaires du programme justificatif, font l'objet d'un suivi comptable.

§ 3. Lorsque la décomposition entre divisions organiques ou programmes est opérée dans les tableaux de moyens budgétaires, le Ministre, ou le fonctionnaire qu'il délègue à cet effet, peut, dans la limite de chacun des crédits ouverts au tableau de la loi, procéder à une redistribution des allocations de base.

§ 4. Le contrôleur des engagements et la Cour des Comptes veillent à ce que les dépenses soient correctement imputées sur les allocations de base et à ce que ces dernières ne soient pas dépassées, compte tenu le cas échéant des redistributions opérées conformément au § 3.

Die kredieten worden opgesomd onder de titels I en II van de bij deze wet gevoegde tabel.

§ 2. De basisallocaties die voortvloeien uit de ventilatie van de kredieten over organisatieafdelingen en activiteitenprogramma's, zoals ze hernomen worden in de tabellen van de begrotingsmiddelen van het verantwoordingsprogramma, maken het voorwerp uit van een boekhoudkundige opvolging.

§ 3. Wanneer de uitsplitsing tussen organisatieafdelingen of programma's gemaakt wordt in de tabellen van de begrotingsmiddelen, kan de Minister, of de daartoe gedelegeerde ambtenaar, binnen de grens van elk van de kredieten geopend in de wetstabel, overgaan tot een herverdeling van de basisallocaties.

§ 4. De controleur der vastleggingen en het Rekenhof zien erop toe dat de uitgaven op de basisallocaties juist worden aangerekend en zorgen er bovendien voor dat deze laatste, eventueel rekening houdend met de overeenkomstig § 3 doorgevoerde herverdelingen, niet overschreden worden.

Dispositions particulières relatives aux dépenses courantes

Art. 2

Par dérogation à l'article 15 de la loi organique de la Cour des Comptes du 29 octobre 1846, des avances de fonds peuvent être consenties aux comptables extraordinaires du Département pour un montant maximum de 7 000 000 de francs à l'effet de payer des créances concernant les achats de biens non durables et de services et les achats de biens meubles patrimoniaux, ainsi que des avances de fonds d'un montant maximum de 3 000 000 de francs pour les secours et allocations à caractère social (section 51 : art. 33.02; section 40 : art. 11.05); les dépenses payables sur ces avances de fonds ne peuvent excéder 100 000 francs.

Art. 3

Le Ministre des Communications est autorisé à accorder des indemnités ou des secours dans les conditions qu'il déterminera, à d'anciens agents pensionnés ou non par suite d'accident en service ou d'accident du travail ou pour raisons de santé, à l'effet de ne pas les traiter moins favorablement que les ouvriers se trouvant dans des conditions semblables, et ce nonobstant les dispositions de la loi du 21 juillet 1844 sur les pensions civiles.

Art. 4

Par dérogation aux dispositions des articles 5, 17 et 18 de la loi du 28 juin 1963, modifiant et complétant les lois sur la comptabilité de l'Etat, les crédits non dissociés ci-après peuvent être utilisés pour le paiement de dépenses créées au cours d'années budgétaires antérieures :

Titre I, section 40, articles 12.01, 33.01;
Titre I, section 51, articles 12.01, 12.25, 33.01;
Titre I, section 52, articles 12.01, 31.01, 33.01, 34.02, 34.04;
Titre I, section 53, articles 12.01, 12.38, 12.42, 34.10, 34.11

Art. 5

Le paiement des allocations de naissance et des indemnités pour frais funéraires s'effectue conformément aux règles établies par l'article 23 de la loi du 15 mai 1846 sur la comptabilité de l'Etat.

Bijzondere bepalingen betreffende de lopende uitgaven

Art. 2

Bij afwijking van artikel 15 van de organieke wet op het Rekenhof van 29 oktober 1846, mogen aan de buitengewone rekenplichtigen van het Departement voorschotten verleend worden tot een maximumbedrag van 7 000 000 frank met het oog op de betaling van schuldvorderingen in verband met de aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten en de aankoop van roerende vermogensgoederen evenals geldvoorschotten tot een maximumbedrag van 3 000 000 frank voor hulpelden en toelagen van sociale aard (sectie 51 : art. 33.02; sectie 40 : art. 11.05); de uitgaven betaalbaar op deze voorschotten mogen de 100 000 frank niet overtreffen.

Art. 3

De Minister van Verkeerswezen wordt ertoe gemachtigd vergoedingen of hulpelden te verlenen onder de voorwaarden die hij zal vaststellen, aan gewezen personeelsleden al of niet gepensioneerd ten gevolge van dienst- of arbeidsongeval of om gezondheidsredenen, om deze niet minder gunstig te behandelen dan de werklieden die zich in gelijkaardige voorwaarden bevinden, en zulks niettegenstaande de bepalingen van de wet van 21 juli 1844 op de burgerlijke pensioenen.

Art. 4

Bij afwijking van de beschikkingen van de artikelen 5, 17 en 18 van de wet van 28 juni 1963 tot wijziging en aanvulling van de wetten op de Rijkscomptabiliteit, mogen de volgende, niet-gesplitste kredieten worden aangewend tot het vereffenen van uitgaven ontstaan tijdens vroegere begrotingsjaren :

Titel I, sectie 40, artikelen 12.01, 33.01;
Titel I, sectie 51, artikelen 12.01, 12.25, 33.01;
Titel I, sectie 52, artikelen 12.01, 31.01, 33.01, 34.02, 34.04;
Titel I, sectie 53, artikelen 12.01, 12.38, 12.42, 34.10, 34.11

Art. 5

De betaling van de geboortetoelagen en van de vergoedingen voor begrafeniskosten geschiedt volgens de regels vastgesteld door artikel 23 van de wet van 15 mei 1846 op de Rijkscomptabiliteit.

Art. 6

Les subventions-traitements des agents de l'enseignement maritime subsidié, imputables sur les crédits prévus à l'article 44.02, section 53 (Administration de la Marine et de la Navigation intérieure) du Titre I — Dépenses courantes, peuvent être payées sous forme de dépenses fixes.

Autres dispositions particulières

Art. 7

Le Ministre des Communications est dispensé de procéder au recouvrement à charge de la S.A. COCKERILL YARDS à Hoboken, en faillite, de la somme de 470 720 francs qu'elle doit pour des prestations fournies en matière du jaugeage du m/s «MINERAL ANTWERPEN» et pour la délivrance des documents demandés (arrêté royal du 5 octobre 1962, modifié par l'arrêté royal du 25 octobre 1977).

Section particulière (Titre IV)

Art. 8

Les opérations effectuées sur les fonds spéciaux figurant au Titre IV du tableau joint à la présente loi, sont évaluées à 5 954,1 millions de francs pour les recettes et à 5 425,2 millions de francs pour les dépenses.

Le mode de disposition des avoirs mentionnés aux fonds inscrits au Titre IV du tableau joint à la présente loi, est indiqué en regard du numéro de l'article se rapportant à chacun d'eux.

Les fonds dont les dépenses sont soumises au visa préalable de la Cour des Comptes, sont désignés par l'indice A.

Les fonds sur lesquels il est disposé directement par les comptables qui ont opéré les recettes, sont désignés par l'indice C.

Art. 9

A l'article 60.02 A du titre IV — Fonds destiné à assurer le maintien et le développement de la marine marchande et de la pêche maritime — l'autorisation d'engagement pour 1988 est fixée à 5 750 000 000 de francs.

Tout engagement à prendre de ce chef est soumis au visa du contrôleur des engagements et à la Cour des Comptes.

Art. 6

De weddetoelagen van de personeelsleden van het gesubsidieerd zeevaartonderwijs welke ten laste vallen van de kredieten uitgetrokken op artikel 44.02, sectie 53 (Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart) van Titel I — Lopende uitgaven, mogen in de vorm van vaste uitgaven betaald worden.

Andere bijzondere bepalingen

Art. 7

De Minister van Verkeerswezen wordt ontslagen ten laste van de N.V. COCKERILL YARDS te Hoboken in faling de som van 470 720 frank terug te vorderen welke deze verschuldigd is uit hoofde van de verleende diensten inzake het meten van het m/s «MINERAL ANTWERPEN» en de aflevering van de gevraagde documenten (koninklijk besluit van 5 oktober 1962, gewijzigd bij koninklijk besluit van 25 oktober 1977).

Afzonderlijke sectie (Titel IV)

Art. 8

De verrichtingen op de speciale fondsen die voorkomen in Titel IV van de tabel gevoegd bij deze wet, worden geraamd op 5 954,1 miljoen frank voor de ontvangsten en op 5 425,2 miljoen frank voor de uitgaven.

De wijze van beschikking over het tegoed vermeld voor de fondsen ingeschreven in Titel IV van de tabel gevoegd bij deze wet, wordt aangeduid naast het nummer van het artikel dat betrekking heeft op elk dezer.

De fondsen waarvan de uitgaven aan het voorafgaand visum van het Rekenhof worden voorgelegd, worden door het teken A aangeduid.

De fondsen waarop rechtstreeks wordt beschikt door de rekenplichtigen die de ontvangsten hebben gedaan, worden door het teken C aangeduid.

Art. 9

Op artikel 60.02 A van titel IV — Fonds bestemd om het in stand houden en het uitbreiden te verzekeren van de koopvaardij en de vissersvloot — wordt de vastleggingsmachtiging voor 1988 op 5 750 000 000 frank vastgesteld.

Elke verbintenis uit dien hoofde aan te gaan wordt onderworpen aan het visum van de controleur der vastleggingen en aan het Rekenhof.

Avant le 10 de chaque mois, le contrôleur des engagements transmet à la Cour des Comptes, avec les documents justificatifs, un relevé établi en trois exemplaires, et mentionnant d'une part le montant des engagements visés au cours du mois écoulé et, d'autre part, le montant des engagements visés depuis le début de l'année.

Le relevé du mois de décembre constitue le relevé récapitulatif annuel. La Cour des Comptes renvoie au Ministre des Finances, dans les dix jours suivant leur réception, deux exemplaires arrêtés par elle, du relevé récapitulatif annuel.

Organismes d'intérêt public (Titre VII)

Art. 10

Est approuvé le budget de la Régie des Voies aériennes pour l'année 1988 annexé à la présente loi.

Ce budget s'élève pour les recettes à 6 305 839 000 francs et pour les dépenses à 6 137 970 000 francs.

Il comporte en dépenses des crédits d'engagement pour un montant de 2 662 400 000 francs.

La Régie des Voies aériennes est autorisée à utiliser les disponibilités du Fonds de renouvellement et d'amortissement pour financer ses travaux de premier établissement.

Art. 11

Est approuvé le budget de l'Office régulateur de la Navigation intérieure de l'année 1988 annexé à la présente loi.

Ce budget s'élève pour les recettes à 107 786 000 francs et pour les dépenses à 103 960 000 francs.

Il comporte en dépenses des crédits d'engagement pour un montant de 2 000 000 de francs.

Les recettes pour ordre sont évaluées à 13 600 000 francs et les dépenses pour ordre à 13 600 000 francs.

Art. 12

Est approuvé le budget de la Régie des Transports maritimes de l'année 1988 annexé à la présente loi.

Ce budget s'élève pour les recettes à 6 243 590 000 francs et pour les dépenses à 6 039 900 000 francs.

Il comporte en dépenses des crédits d'engagement pour un montant de 2 930 000 000 de francs.

Voor de 10^e van iedere maand legt de controleur van de vastleggingen aan het Rekenhof een in drievoud opgemaakte lijst met de verantwoordingsstukken voor die enerzijds het bedrag vermeldt van de vastleggingen die tijdens de afgelopen maand gevisieerd werden, en anderzijds het bedrag aangeeft van de vastleggingen die gevisieerd werden sinds het begin van het jaar.

De lijst van de maand december maakt de jaarlijkse verzamelstaat uit. Binnen de tien dagen na ontvangst van de jaarlijkse verzamelstaat, zendt het Rekenhof twee door het Hof afgesloten exemplaren naar de Minister van Financiën terug.

Instellingen van openbaar nut (Titel VII)

Art. 10

Wordt goedgekeurd de bij deze wet gevoegde begroting van de Regie der Luchtwegen voor het jaar 1988.

Deze begroting belooft voor de ontvangsten 6 305 839 000 frank en voor de uitgaven 6 137 970 000 frank.

Ze bevat bij de uitgaven vastleggingskredieten voor een bedrag van 2 662 400 000 frank.

De Regie der Luchtwegen is ertoe gemachtigd de beschikbaarheden van het Vernieuwings- en Afschrijvingsfonds te benutten voor het financieren van haar werken van eerste aanleg.

Art. 11

Wordt goedgekeurd de bij deze wet gevoegde begroting van de Dienst voor Regeling der Binnenvaart voor het jaar 1988.

Deze begroting belooft voor de ontvangsten 107 786 000 frank en voor de uitgaven 103 960 000 frank.

Ze bevat bij de uitgaven vastleggingskredieten voor een bedrag van 2 000 000 frank.

De ontvangsten voor orde worden geschat op 13 600 000 frank en de uitgaven voor orde op 13 600 000 frank.

Art. 12

Wordt goedgekeurd de bij deze wet gevoegde begroting van de Regie voor Maritiem Transport voor het jaar 1988.

Deze begroting belooft voor de ontvangsten 6 243 590 000 frank en voor de uitgaven 6 039 900 000 frank.

Ze bevat bij de uitgaven vastleggingskredieten voor een bedrag van 2 930 000 000 frank.

Les recettes pour ordre sont évaluées à 2 732 855 000 francs et les dépenses pour ordre à 2 732 855 000 francs.

Art. 13 (*nouveau*)

Des crédits destinés à l'apurement de créances d'années antérieures sont ouverts à concurrence de :

(En millions de francs)

De ontvangsten voor orde worden geschat op 2 732 855 000 frank en de uitgaven voor orde op 2 732 855 000 frank.

Art. 13 (*nieuw*)

Kredieten bestemd voor de aanzuivering van schuldvorderingen van vorige jaren worden geopend tot beloop van :

(In miljoenen franken)

TITRE I		TITEL I	
Dépenses courantes.		Lopende uitgaven.	
SECT. 40 — Article 12.47	4,3	SECTIE 40 — Artikel 12.47.	
Article 33.01	66,0	Artikel 33.01.	
SECT. 51 — Article 12.05	3,6	SECTIE 51 — Artikel 12.05.	
Article 32.02	282,4	Artikel 32.02.	
SECT. 52 — Article 12.02	5,6	SECTIE 52 — Artikel 12.02.	
Article 12.03	2,4	Artikel 12.03.	
SECT. 53 — Article 11.03	3,6	SECTIE 53 — Artikel 11.03.	
Article 11.04	1,7	Artikel 11.04.	
Article 12.02	7,5	Artikel 12.02.	
Article 12.05	6,0	Artikel 12.05.	
Article 12.07	0,1	Artikel 12.07.	
Article 12.39	0,6	Artikel 12.39.	
Article 12.40	1,3	Artikel 12.40.	
Article 12.43	17,0	Artikel 12.43.	
TITRE II		TITEL II	
Dépenses de capital.		Kapitaaluitgaven.	
SECT. 51 — Article 74.01	0,1	SECTIE 51 — Artikel 74.01.	
SECT. 53 — Article 74.01	6,1	SECTIE 53 — Artikel 74.01.	

II. AMENDEMENTS AU TABLEAU DE LA LOI ADOPTES PAR LA COMMISSION

TITRE I^{er}

DEPENSES COURANTES

Section 40

*Services du Secrétaire général et
Services communs aux Communications,
aux Postes, Télégraphes et Téléphones*

Après l'article 12.50 (page 14), il est inséré un article 12.52 (*nouveau*) libellé comme suit :

« Article 12.52. — Dépenses résultant de l'organisation du onzième symposium international de la Conférence Européenne des Ministres des Transports à Bruxelles. »

En regard de cet article, il est inscrit dans la colonne « 1988 », un crédit de « 4,0 millions de francs ».

II. DOOR DE COMMISSIE AANGENOMEN AMENDEMENTEN OP DE WETSTABEL

TITEL I

LOPENDE UITGAVEN

Sectie 40

*Diensten van de Secretaris-generaal en
Diensten gemeen voor Verkeerswezen,
Posterijen, Telegrafie en Telefonie*

Na artikel 12.50 (blz. 14 en 15) wordt een artikel 12.52 (*nieuw*) ingevoegd, luidend als volgt :

« Artikel 12.52. — Uitgaven voortvloeiend uit de organisatie van het elfde internationaal symposium van de Europese Conferentie der Ministers van Transport te Brussel. »

Tegenover dit artikel, wordt in de kolom « 1988 », een krediet van « 4,0 miljoen frank » ingeschreven.

Section 51

Administration des Transports

Article 12.51. — *Frais afférents à l'organisation d'une journée de promotion Train-Tram-Bus* (p. 18).

Dans la colonne « 1988 », un crédit de « 3,0 millions de francs » est inscrit.

Art. 12.53 (nouveau)

a) **Après l'article 12.51 (p. 18), il est inséré un article 12.53 (nouveau) libellé comme suit :**

« Article 12.53 (nouveau). — *Frais afférents au financement d'une étude portant sur les installations fixes du « département infrastructure » et des « laboratoires de Schaerbeek » de la SNCB* » (p. 18).

b) **En regard de cet article, dans la colonne « 1988 », un crédit de « 5,0 millions de francs » est inscrit.**

Article 22.01. — *Subventions aux sociétés de transports urbains et à la Société nationale des Chemins de fer vicinaux à titre de contribution à l'équilibre de leur compte d'exploitation* (p. 18).

Le crédit de « 18 529,1 millions de francs » est porté à « 18 537,4 millions de francs ».

Article 32.01. — *Compensation des charges de la Société nationale des Chemins de fer belges résultant des obligations de services publics, ...* (p. 20).

Le crédit de « 29 500,0 millions de francs » est ramené à « 29 362,2 millions de francs ».

Article 32.06. — *Centre de communication Nord à Bruxelles. Frais de gestion des parties communes — Intervention de l'Etat* (p. 20).

Le crédit de « 14,0 millions de francs » est porté à « 143,5 millions de francs ».

Section 52

Administration de l'Aéronautique

Article 34.07. — *Intervention de l'Etat pour couvrir les dépenses de fonctionnement et d'équipement de l'institut von Karman de Dynamique des Fluides (Rhode-Saint-Genèse)* (page 26).

Le crédit de « 24,9 millions de francs » est porté à « 30,7 millions de francs ».

Sectie 51

Bestuur van het Vervoer

Artikel 12.51. — *Kosten voortvloeiend uit de organisatie van een promotiedag Trein-Tram-Bus* (blz. 18 en 19).

In de kolom « 1988 » wordt een krediet van « 3,0 miljoen frank » ingeschreven.

Art. 12.53 (nieuw)

a) **Na artikel 12.51 (blz. 18 en 19) wordt een artikel 12.53 (nieuw) ingevoegd, luidend als volgt :**

« Artikel 12.53 (nieuw). — *Kosten voortvloeiend uit de financiering van een studie betreffende sommige vaste installaties van het « departement infrastructuur » en de « laboratoria van Schaerbeek van de NMBS »* (blz. 18).

b) **Tegenover dit artikel, wordt in de kolom « 1988 » een krediet van « 5,0 miljoen frank » ingeschreven.**

Artikel 22.01. — *Toelagen aan de maatschappijen voor stedelijk vervoer en aan de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen als bijdrage tot het evenwicht van hun exploitatierekening* (blz. 18 en 19).

Het krediet van « 18 529,1 miljoen frank » wordt verhoogd tot « 18 537,4 miljoen frank ».

Artikel 32.01. — *Compensatie van de lasten van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, voortvloeiend uit de verplichtingen van openbare dienst, ...* (blz. 20 en 21).

Het krediet van « 29 500,0 miljoen frank » wordt teruggebracht tot « 29 362,2 miljoen frank ».

Artikel 32.06. — *Communicatiecentrum Noord te Brussel. Beheerskosten van de gemeenschappelijke delen — Tussenkost van de Staat* (blz. 20 en 21).

Het krediet van « 14,0 miljoen frank » wordt verhoogd tot « 143,5 miljoen frank ».

Sectie 52

Bestuur der Luchtvaart

Artikel 34.07. — *Tussenkost van de Staat om de werkings- en uitrustingskosten van het « Institut von Karman de Dynamique des Fluides » (Sint Genesius-Rode) te dekken* (blz. 26 en 27).

Het krediet van « 24,9 miljoen frank » wordt verhoogd tot « 30,7 miljoen frank ».

Section 53

Administration de la Marine et de la Navigation intérieure

Article 11.03. — Rémunérations du personnel actif et en disponibilité (y compris ...) (blz 26).

Le crédit de « 1 538,7 millions de francs » est ramené à « 1 535,1 millions de francs ».

Article 12.05. — Indemnités généralement quelconques au personnel de l'Etat pour charges réelles et dégâts matériels ainsi que ... (page 28).

Le crédit de « 61,1 millions de francs » est ramené à « 55,1 millions de francs ».

TITRE II

Dépenses de capital

PARTIE I

Crédits destinés à la réalisation du programme d'investissement

Section 51

Administration des Transports

Article 51.05. — Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux :

Intervention de l'Etat dans les frais d'aménagement et d'équipement des gares d'autobus (page 32).

Un crédit d'engagement et un crédit d'ordonnancement de « 1,5 million de francs » sont inscrits.

Article 51.11. — Sociétés de tramways et SNCV. *Intervention de l'Etat dans le coût de la signalisation des passages à niveau sur lignes de tramways (page 32).*

Le crédit d'engagement de « 4,0 millions de francs » est porté à « 26,0 millions de francs » et le crédit d'ordonnancement de « 4,0 millions de francs » est porté à « 26,0 millions de francs ».

Article 51.14. — Intervention de l'Etat dans le coût de l'acquisition par la « Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Gent » de deux prototypes et d'une série de dix-huit trolleybus articulés (page 32).

Le crédit d'engagement de « 90,0 millions de francs » est porté à « 100,7 millions de francs ».

Article 81.31. — Sociétés de transports en commun. Application de techniques d'utilisation rationnelle de l'énergie. Intervention de l'Etat (page 36).

Sectie 53

Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart

Artikel 11.03. — Bezoldigingen van het actief en ter beschikking gesteld personeel (met inbegrip van ...) (blz 26 en 27).

Het krediet van « 1 538,7 miljoen frank » wordt teruggebracht tot « 1 535,1 miljoen frank ».

Artikel 12.05. — Allerhande vergoedingen aan het Rijkspersoneel voor werkelijke lasten en materiële schade evenals ... (blz. 28 en 29).

Het krediet van « 61,1 miljoen frank » wordt teruggebracht tot « 55,1 miljoen frank ».

TITEL II

Kapitaaluitgaven

DEEL I

Kredieten bestemd voor de uitvoering van het investeringsprogramma

Sectie 51

Bestuur van het vervoer

Artikel 51.05. — Nationale Maatschappij van de Buurtspoorwegen :

Tussenkost van de Staat in de kosten van inrichting en uitrusting van autobusstations (blz. 32 en 33).

Een vastleggingskrediet en een ordonnanceringskrediet van « 1,5 miljoen frank » worden ingeschreven.

Artikel 51.11. — Trammaatschappijen en NMVB. *Tussenkost van de Staat in de kostprijs van de signalisatie van de overwegen op tramlijnen (blz. 32 en 33).*

Het vastleggingskrediet van « 4,0 miljoen frank » wordt verhoogd tot « 26,0 miljoen frank » en het ordonnanceringskrediet van « 4,0 miljoen frank » wordt verhoogd tot « 26,0 miljoen frank ».

Artikel 51.14. — Tussenkost van de Staat in de kosten van aankoop door de Maatschappij voor intercommunaal Vervoer te Gent van twee prototypes en van een reeks van achttien gelede trolleybussen (blz. 32 en 33).

Het vastleggingskrediet van « 90,0 miljoen frank » wordt verhoogd tot « 100,7 miljoen frank ».

Artikel 81.31. — Maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer. Toepassing van de technieken voor rationele aanwending van de energie. Staats-tussenkost (blz. 36 en 37).

En regard de cet article, un crédit d'engagement et un crédit d'ordonnancement de « 27,4 millions de francs » sont inscrits.

Section 52

Administration de l'Aéronautique

Article 73.02. — Aéronautique : Matériel, bâtiments, travaux (page 36).

Le crédit d'ordonnancement de « 4,4 millions de francs » est porté à « 5,9 millions de francs ».

Art. 74.20. — Achats de moyens de transport aérien et d'un dispositif pour l'entraînement au sol (y compris les pièces de rechange) (p. 36).

Le crédit d'ordonnancement de « 30,2 millions de francs » est porté à « 39,5 millions de francs ».

Section 53

Administration de la Marine et de la Navigation intérieure

Art. 73.01. — Marine : Bâtiments, travaux, etc. (p. 38).

Le crédit d'engagement de « 5,0 millions de francs » est porté à « 26,0 millions de francs » et le crédit d'ordonnancement de « 5,0 millions de francs » est porté à « 26,0 millions de francs ».

Art. 74.26. — Balisage des voies d'accès maritimes vers les ports belges (p. 38).

Le crédit d'engagement de « 10,0 millions de francs » est porté à « 25,0 millions de francs » et le crédit d'ordonnancement de « 10,0 millions de francs » est porté à « 28,0 millions de francs ».

PARTIE II

Crédits destinés à la réalisation du programme d'investissement

Section 53

Administration de la Marine et de la Navigation intérieure

Art. 61.03 (nouveau)

a) Après l'article 61.02 (p. 42), il est inséré un article 61.03 (nouveau) libellé comme suit :

« Article 61.03. — Subvention à l'office régulateur de la Navigation intérieure-Bureautique. »

b) En regard de cet article, dans la colonne « 1988 », un crédit de « 16,3 millions de francs » est inscrit.

Tegenover dit artikel worden een vastleggingskrediet en een ordonnanceringskrediet van « 27,4 miljoen frank » ingeschreven.

Sectie 52

Bestuur der Luchtvaart

Artikel 73.02. — Luchtvaart : Materieel, gebouwen, werken (blz. 36 en 37).

Het ordonnanceringskrediet van « 4,4 miljoen frank » wordt verhoogd tot « 5,9 miljoen frank ».

Art. 74.20. — Aankoop van luchtvervoermiddelen en van een toestel voor grondtraining (wisselstukken inbegrepen) (blz. 36 en 37).

Het ordonnanceringskrediet van « 30,2 miljoen frank » wordt verhoogd tot « 39,5 miljoen frank ».

Sectie 53

Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart

Art. 73.01. — Zeewezen : Gebouwen, werken, enz. (blz. 38 en 39).

Het vastleggingskrediet van « 5,0 miljoen frank » wordt verhoogd tot « 26,0 miljoen frank » en het ordonnanceringskrediet van « 5,0 miljoen frank » wordt verhoogd tot « 26,0 miljoen frank ».

Art. 74.26. — Bebakening van de maritieme toegangswegen naar de Belgische havens (blz. 38 en 39).

Het vastleggingskrediet van « 10,0 miljoen frank » wordt verhoogd tot « 25,0 miljoen frank » en het ordonnanceringskrediet van « 10,0 miljoen frank » wordt verhoogd tot « 28,0 miljoen frank ».

DEEL II

Kredieten bestemd voor de uitvoering van het investeringsprogramma

Sectie 53

Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart

Art. 61.03 (nieuw)

a) Na artikel 61.02 (blz. 42 en 43) wordt een artikel 61.03 (nieuw) ingevoegd, luidend als volgt :

« Artikel 61.03. — Toelage aan de Dienst voor Regeling der Binnenvaart-Bureautica. »

b) Tegenover dit artikel, in de kolom « 1988 », wordt een krediet van « 16,3 miljoen frank » ingeschreven.

Art. 61.06 (nouveau)

a) Après l'article 61.05 (p. 42), il est inséré un article 61.06 (nouveau) libellé comme suit :

« Article 61.06. — Marine et Navigation intérieure : subvention à l'Office régulateur de la Navigation intérieure chargé du paiement des primes de déchirage et des subventions en intérêts dans le cadre de l'assainissement et de la modernisation de la flotte belge de navigation intérieure. »

b) En regard de cet article, dans la colonne « 1988 », un crédit de « 100,0 millions de francs » est inscrit.

III. COMPLEMENTS ET MODIFICATIONS AU
TABLEAU « CREDITS 1988 DU TABLEAU
DE LA LOI PAR ALLOCATION DE BASE »
(PAGE 62)

Art. 61.06 (nieuw)

a) Na artikel 61.05 (blz. 42 en 43) wordt een artikel 61.06 (nieuw) ingevoegd, luidend als volgt :

« Artikel 61.06. — Zeewezen en Binnenvaart : Toe-lage aan de Dienst voor Regeling der Binnenvaart gelast met de betaling van slooppremies en van rentetoelagen in het kader van de sanering en modernisering van de Belgische binnenvaartvloot. »

b) Tegenover dit artikel, in de kolom « 1988 », wordt een krediet van « 100,0 miljoen frank » ingeschreven.

III. AANVULLINGEN EN WIJZIGINGEN
VAN DE TABEL « KREDIETEN VAN DE
WETSTABEL PER BASISALLOCATIE »
(BLZ. 62)

CREDITS 1988 DU TABLEAU DE LA LOI PAR ALLOCATIONS DE BASE

KREDIETEN 1988 VAN DE WETSTABEL PER BASISALLOCATIE

(En millions de francs — In miljoenen franken)

Article légal — Wettelijk artikel		Répartition entre les allocations de base — Verdeling over de basisallocaties				
Division — Afdeling	Article — Artikel	Crédits non dissociés — Niet gesplitste kredieten	Crédits d'ordonnancement — Ordonnancerings- kredieten	Crédits d'engagement — Vastleggings- kredieten	Division/ programme — Afdeling/ programma	Article — Artikel

TITRE I. — DEPENSES COURANTES

TITEL I. — LOPENDE UITGAVEN

Section 40 — Sectie 40						
40	12.52	4,0	—	—	40/0	12.52.02
Section 51 — Sectie 51						
51	12.51	3,0	—	—	51/0	12.51.05.33
51	12.53	5,0	—	—	51/1	12.53.11.45
51	22.01	8 973,9	—	—	51/2	22.01.20.85
		9 563,5	—	—	51/3	22.01.30.95
51	22.01	18 537,4	—	—	51/1	32.01.10.68
51	32.01	29 362,2	—	—	51/3	32.06.30.06
51	32.06	143,5	—	—		
Section 52 — Sectie 52						
52	34.07	30,7	—	—	52/3	34.07.31.55
Section 53 — Sectie 53						
53	11.03	1 444,7	—	—	53/0	11.03.01.27
		90,4	—	—	53/4	11.03.40.66
53	11.03	1 535,1	—	—	53/0	12.05.02.43
53	12.05	54,4	—	—	53/4	12.05.41.82
		0,7	—	—		
		55,1				

CREDITS 1988 DU TABLEAU DE LA LOI PAR ALLOCATIONS DE BASE

KREDIETEN 1988 VAN DE WETSTABEL PER BASISALLOCATIE

(En millions de francs — In miljoenen franken)

Article légal — Wettelijk artikel		Répartition entre les allocations de base — Verdeling over de basisallocaties				
Division — Afdeling	Article — Artikel	Crédits non dissociés — Niet gesplitste kredieten	Crédits d'ordonnancement — Ordonnancerings- kredieten	Crédits d'engagement — Vastleggings- kredieten	Division/ programme — Afdeling/ programma	Article — Artikel

TITRE II. — DEPENSES DE CAPITAL

TITEL II. — KAPITAALUITGAVEN

PARTIE I. — Crédits destinés à la réalisation du programme d'investissements

DEEL I. — Kredieten bestemd voor de uitvoering van het investeringsprogramma

Section 51 — Sectie 51						
51	51.05	—	—	3,9	51/2	51.05.22.53
51	51.11	—	—	22,0	51/2	51.11.22.71
		—	—	4,0	51/3	51.11.32.81
51	51.11	—	—	26,0	—	
	51.14	—	—	100,7	51/3	51.14.31.89
51	81.31	—	—	4,5	51/2	81.31.21.12
		—	—	22,9	51/3	81.31.31.22
	81.31	—	—	27,4	—	
Section 52 — Sectie 52						
52	73.02	—	—	0,8	52/0	73.02.08.61
		—	—	3,6	52/3	73.02.37.80
52	73.02	—	—	4,4		
52	74.20	—	—	3,0	52/0	74.20.07.26
		—	—	27,2	52/2	74.20.20.39
52	74.20	—	—	30,2		
Section 53 — Sectie 53						
53	73.01	—	—	26,0	53/3	73.01.30.10
53	74.26	—	—	25,0	53/1	74.26.12.76

PARTIE II. — Crédits non destinés à la réalisation du programme d'investissements

DEEL II. — Kredieten niet bestemd voor de uitvoering van het investeringsprogramma

Section 53 — Sectie 53						
53	61.03	16,3	—	—	53/5	61.03.51.26
53	61.06	100,0	—	—	53/5	61.06.50.34

CREDITS POUR ANNEES ANTERIEURES PAR ALLOCATIONS DE BASE

KREDIETEN VOOR VORIGE JAREN PER BASISALLOCATIE

(En millions de francs — In miljoenen franken)

Article légal — Wettelijk artikel		Répartition entre les allocations de base — Verdeling over de basisallocaties				
Division — Afdeling	Article — Artikel	Crédits non dissociés — Niet gesplitste kredieten	Crédits d'ordonnancement — Ordonnancerings- kredieten	Crédits d'engagement — Vastleggings- kredieten	Division/ programme — Afdeling / programma	Article — Artikel

TITRE I. — DEPENSES COURANTES

TITEL I. — LOPENDE UITGAVEN

Section 40 — Sectie 40						
40	12.47	4,3	—	—	40/0	12.47.04.48
40	33.01	66,0	—	—	40/0	33.01.02.97
Section 51 — Sectie 51						
51	12.05	3,6	—	—	51/0	12.05.02.23
51	32.02	282,4	—	—	51/1	32.02.13.14
Section 52 — Sectie 52						
52	12.02	5,6	—	—	52/0	12.02.02.41
52	12.03	2,4	—	—	52/0	12.03.03.45
Section 53 — Sectie 53						
53	11.03	3,6	—	—	53/4	11.03.40.03
53	11.04	1,7	—	—	53/4	11.04.40.06
53	12.02	7,4	—	—	53/0	12.02.02.68
		0,1	—	—	53/4	12.02.41.10
53	12.02	7,5	—	—		
	12.05	5,9	—	—	53/0	12.05.02.77
		0,1	—	—	53/4	12.05.41.19
53	12.05	6,0	—	—	53/0	12.07.02.83
53	12.07	0,1	—	—	53/4	12.39.43.26
53	12.39	0,6	—	—	53/0	12.40.07.90
53	12.40	1,3	—	—	53/0	12.43.08.03
53	12.43	17,0	—	—		

TITRE II. — DEPENSES DE CAPITAL

TITEL II. — KAPITAALUITGAVEN

Section 51 — Sectie 51						
51	74.01	0,1	—	—	51/0	74.01.06.72
Section 53 — Sectie 53						
53	74.01	6,1	—	—	53/0	74.01.06.29

IV. ERRATA AU TABLEAU DE LA LOI

TITRE I^{er}

DEPENSES COURANTES

Section 51

Administration des Transports

a) Page 17. — Texte néerlandais — en regard du libellé « Huur van onroerende goederen ... » lire 12.06 au lieu de 12.0 dans la colonne « Art ».

b) Page 20. — Texte français — en regard du libellé « Application de l'arrêté du Régent du 19 octobre 1944 ... » lire 33.02 au lieu de 35.02 dans la colonne « Art ».

c) Page 21. — Texte néerlandais — article 33.03 : dans la colonne « libellés », lire « Toelage aan het Belgisch Instituut voor de verkeersveiligheid of aan andere verenigingen voor de bevordering van de verkeersveiligheid » au lieu de « Toelage aan het Belgisch Instituut voor de wegveiligheid of aan andere verenigingen voor de bevordering van de wegveiligheid. »

TITRE II

DEPENSES DE CAPITAL

PARTIE II

Crédits non destinés à la réalisation du programme d'investissements

Section 53

Administration de la Marine et de la Navigation intérieure

Pages 42-43 : toutes les mentions figurant dans la colonne « Libellés » sont décalées vers le bas par rapport aux numéros d'articles et aux crédits.

IV. ERRATA OP DE WETSTABEL

TITEL I

LOPENDE UITGAVEN

Sectie 51

Bestuur van het Vervoer

a) Bladzijde 17. — Nederlandse tekst — ter hoogte van de tekst « Huur van onroerende goederen ... », 12.06 in plaats van 12.0 lezen in de kolom « Art ».

b) Bladzijde 20. — Franse tekst — ter hoogte van de tekst « Application de l'arrêté du Régent du 19 octobre 1944 ... », 33.02 in plaats van 35.02 lezen in de kolom « Art ».

c) Bladzijde 21. — Nederlandse tekst — artikel 33.03 : in de kolom « Teksten », leze men « Toelage aan het Belgisch Instituut voor de verkeersveiligheid of aan andere verenigingen voor de bevordering van de verkeersveiligheid » in plaats van « Toelage aan het Belgisch Instituut voor de wegveiligheid of aan andere verenigingen voor de bevordering van de wegveiligheid. »

TITEL II

KAPITAALUITGAVEN

DEEL II

Kredieten niet bestemd voor de uitvoering van het investeringsprogramma

Sectie 53

Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart

Bladzijden 42-43 : alle vermeldingen opgenomen in de kolom « Teksten » zijn naar beneden verplaatst in vergelijking met de artikelnummers en de kredieten.

TITRE VII

*Organismes d'intérêt public***Office régulateur de la Navigation
intérieure**

5. Dépenses

Page 55. — Renvoi (1) en bas de page :

Crédits d'ordonnancement :

— 1987 : lire

Anvers-Charleroi 2 500 000 F

Divers 280 000 F

au lieu de

Divers 2 000 000 F

Régie des Transports maritimes

5. Dépenses

Page 59. — Total pour le chapitre 55, dans les colonnes 1988, 1987 et 1986 lire respectivement :

(2 930 000)	(325 000)	(142 788)
570 000	390 000	572 957

Page 60 : supprimer les montants 570 000, 390 000 et 572 957 figurant en haut de page respectivement dans les colonnes 1988, 1987 et 1986.

**Crédits 1988 du tableau de la loi
par allocations de base**

a) Page 63. — Division 51 — Article 32.01 : dans la colonne « Crédits non dissociés », lire 29 500,0 au lieu de 90 500,0.

b) Page 64. — Division 53 — Article 12.43 : dans la colonne « Crédits non dissociés », lire — au lieu de 31,0.

TITEL VII

*Instellingen van openbaar nut***Dienst voor Regeling der
Binnenvaart**

5. Uitgaven

Bladzijde 55. — Verwijzing (1) onderaan het blad :

Betalingskredieten :

— 1987 : lezen

Antwerpen-Charleroi 2 500 000 F

Diversen 280 000 F

in plaats van

Diversen 2 000 000 F

Regie voor Maritiem Transport

5. Uitgaven

Bladzijde 59. — Totaal voor hoofdstuk 55, in de kolommen 1988, 1987 en 1986, respectievelijk lezen :

(2 930 000)	(325 000)	(142 788)
570 000	390 000	572 957

Bladzijde 60 : de bedragen 570 000, 390 000 en 572 957 vermeld respectievelijk bovenaan het blad in de kolommen 1988, 1987 en 1986, schrappen.

**Kredieten 1988 van de wetstabel
per basisallocatie**

a) Bladzijde 63. — Afdeling 51 — Artikel 32.01 : in de kolom « Niet gesplitste kredieten », 29 500,0 in plaats van 90 500,0 lezen.

b) Bladzijde 64. — Afdeling 53 — Artikel 12.43 : in de kolom « Niet gesplitste kredieten », — in plaats van 31,0 lezen.

ANNEXE

QUESTIONNAIRE ENVOYE AUX COMMUNES POUR
L'ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
(LOT 4 BRUXELLES-LIEGE)

1. Zone d'habitations

1.1. Eléments « sensibles » (existants et prévus) dans
une zone de 1,5 km à l'égard des tracés étudiés.

A situer sur une carte au 1/25 000 avec

— nom et adresse complets.

— année de construction et état.

Entrent en ligne de compte :

— Maisons de retraite, maisons de repos, etc.

— Hôpitaux, cliniques d'obstétrique, etc.

— Instituts.

— Etablissements scolaires, laboratoires, bibliothèques.

— Eglises.

— Salles de concert, musées, etc.

— Industries « sensibles » (mécanique de précision, électronique, ...).

— Monuments culturels.

— Bâtiments industriels.

1.2. Liste des sites classés, monuments et bâtiments
avec leur situation sur une carte au 1/25 000 et ceci
pour une zone de 1,5 km de part et d'autre des
tracés proposés.

1.3. Habitations et bâtiments à démolir.

— Localisation sur le plan cadastral des bâtiments concernés dans une zone de 30 m le long du tracé de L36 et de 50 m le long du tracé E40 (sauf au nord de l'E40 entre Diegem et Louvain où la zone à étudier est de 65 m), mesuré depuis la ligne axiale de L36 ou E40 (nom de la rue, longueur et surface).

— Caractéristiques (bâtiment d'utilité publique, bâtiment industriel, ferme, maison familiale).

— Année de construction et état des bâtiments.

1.4. Plans généraux et particuliers d'aménagement
(PGA et PPA).

— Liste des projets de PGA et PPA, et des PGA et PPA approuvés avec indication des zones concernées sur carte au 1/25 000 et une description sommaire du contenu.

1.5. Statistique.

— Le nombre de personnes travaillant sur le territoire communal.

— Pour chacun des secteurs de la statistique : le nombre de personnes travaillant sur le territoire communal.

BIJLAGE

VRAGENLIJST OVERGEMAAKT AAN DE GEMEEN-
TEN VOOR HET MILIEUEFFECTENRAPPORT
(LOT 4 BRUSSEL-LUIK)

1. Bebouwde zones

1.1. « Gevoelige » elementen binnen een zone van
1,5 km (bestaand en gepland) ten opzichte van de
bestudeerde tracé's.

Te situeren op een kaart 1/25 000 met volledige
naam en adres, bouwjaar en toestand

Komen in aanmerking :

— Bejaardentehuizen, rustoorden, en dergelijke.

— Ziekenhuizen/kraamklinieken, en dergelijke.

— Psych. inrichtingen.

— Onderwijsinstellingen, laboratoria, bibliotheken.

— Kerken.

— Concertzalen, musea, en dergelijke.

— Gevoelige bedrijven (fijnmechanische, elektronische, en dergelijke).

— Cultuurmonumenten.

— Bedrijfsgebouwen.

1.2. Lijst met de geklasseerde sites, monumenten en
gebouwen met situering op kaart 1/25 000 en dit
voor een zone van 1,5 km langs beide zijden van het
tracé.

1.3. Af te breken woningen en gebouwen :

— Localisatie op het kadasterplan van de betrokken gebouwen binnen een zone van 30 m langs het tracé van de L36 en 50 m langs het tracé van de E40 (uitzondering : ten noorden van de E40 tussen Diegem en Leuven is de te bestuderen zone 65 m), gemeten vanaf de aslijn van L36 of E40 (straatnaam, lengte en oppervlakte).

— Kenmerken (gebouw van openbaar nut, bedrijfsgebouw, hoeve, gezinswoning).

— Bouwjaar en toestand.

1.4. Algemene en bijzondere plannen van aanleg (APA-
BPA).

— Lijst met de ontwerp- en goedgekeurde APA-BPA met aanduiding van de betrokken gebieden op kaart 1/25 000 en korte omschrijving van de inhoud.

1.5. Statistiek.

— Het aantal mensen tewerkgesteld op het grondgebied van de gemeente.

— Voor elk van de statistische sectoren : het aantal mensen tewerkgesteld op het grondgebied van de gemeente.

2. Infrastructure

Veillez donner les renseignements suivants sur les ouvrages d'art existants ou prévus dans une zone de 60 m de part et d'autre des tracés étudiés :

2.1. Croisements de routes ou du chemin de fer avec les tracés proposés pour le TGV.

- Nom de la rue concernée.
- Niveau de la route (déblais, remblais,...) par rapport au niveau du sol.
- Type de route (classification de la route suivant l'Atlas routier), son type (principal, communal, rural,...), fonction de cette route, profil en travers.
- Année de construction ou dernier entretien important.
- Possibilité de dévier la circulation vers un pont ou tunnel existant ou prévu (mention de la longueur).

2.2. Ponts et tunnels (existants ou prévus) le long des tracés du TGV.

- Nom de la rue et type suivant l'Atlas routier.
- Type de l'ouvrage (pont pour piétons, tunnel) avec plans.
- Fonction de la voie, description de la coupe transversale.
- Année de construction ou derniers travaux importants (prévus ou réalisés) sur l'ouvrage.

2.3. Routes parallèles au tracé du TGV.

- Nom de la rue et type suivant l'Atlas routier.
- Distance par rapport à l'axe de l'E40 ou l'axe de la L36.
- Type et fonction de la route (communal, provincial, principal, piste cyclable, chemins pour piétons, rural, ...) profil en travers.
- Année de construction et dernier entretien important.
- Possibilité d'une déviation vers une route existante ou prévue. Dans la négative, mention des objections majeures à son élimination.

2.4. Réseau d'égouts

- Existe-t-il un PTE (approuvé ou à approuver)
- Une liste des croisements du réseau d'égouts avec les tracés prévus, avec mention de :
 - localisation et nom de la rue.
 - diamètre conduite
 - matière conduite et profondeur sous niveau du sol.
 - type de conduite (conduite de refoulement, conduite principale).
 - année de construction.
 - débit maximal.

2. Infrastructuur

Gelieve volgende gegevens te verstrekken voor een zone van 60 m aan beide zijden van de tracés voor de bestaande en geplande kunstwerken.

2.1. Kruisingen van weg of spoorweg met de geplande tracés voor de SST

- Straatnaam.
- Situatie maaiveld (ophoging, gelijkvloers, ingraving).
- Type weg (klassificatie volgens atlas der wegen) en functie van de weg (hoofdweg, woonstraat, landbouwweg) met dwarsprofiel.
- Jaartal van aanleg of laatste belangrijk onderhoud.
- Is een omlegging van het verkeer mogelijk naar een bestaande (of geplande) brug of tunnel? (vermelding van de lengte).

2.2. Bruggen en tunnels (bestaand en gepland) langs de tracés van de SST

- Straatnaam.
- Type kunstwerk (voetgangersbrug, tunnel, verkeersbrug) met plannen.
- Functie van de betrokken weg, beschrijving van de dwarsdoorsnede.
- Jaartal van aanleg of laatste belangrijke werken (uitgevoerd of gepland).

2.3. Wegen evenwijdig aan het tracé van de SST.

- Straatnaam en type weg volgens atlas der wegen.
- Afstand tot de as van L36 of E40.
- Type (gemeenteweg, provincieweg, ...) en functie van de weg (hoofdweg, woonstraat, fietspad, voetgangersweg, landbouwweg) met dwarsprofiel.
- Jaar van aanleg en laatste belangrijk onderhoud.
- Is een omlegging van het verkeer mogelijk naar een bestaande (of geplande) weg? Indien niet, vermelding van eventuele ernstige bezwaren voor het verdwijnen van de weg.

2.4. Rioleringsnet

- Bestaat er een TRP (goedgekeurd of nog goed te keuren).
- Een lijst van de kruisingen van het rioleringsnet met de geplande tracés met vermelding van :
 - plaatsindicatie en straatnaam
 - diameter leiding
 - materiaal leiding en diepte onder maaiveld
- type leiding (persleiding, hoofdleiding,...)
- jaar van aanleg
- maximum debiet

- qualité de l'eau (origine : zone résidentielle, région industrielle,...).
- réseau d'égouts mixte ou séparé.
- possibilité d'une déviation de l'eau durant la réalisation des travaux.
- Une liste des conduites parallèles aux tracés prévus avec mention de :
 - situation au 1/25 000
 - distance
 - diamètre, matière et profondeur sous niveau du sol
 - type conduite (conduite de refoulement, conduite principale, conduite secondaire,...)
 - année de construction
 - débit maximal
 - réseau d'égouts mixte ou séparé
 - qualité de l'eau et origine (zone résidentielle, région industrielle,...)
- Est-il possible de déplacer cette conduite? Sinon, est-il possible de dévier l'eau durant l'exécution des travaux?
- Est-ce que la présence du TGV exige une modification du PTE?

2.5. Cours d'eau

- Une liste des croisements de cours d'eau et des tracés prévus avec les mentions suivantes :
 - nom du cours d'eau, indication du lieu
 - type du cours d'eau et sa fonction
 - type de croisement (pont, passage busé,...) et ses caractéristiques
 - caractéristiques du cours d'eau (profil en travers, débit, hauteur d'eau, transport de sédiments, érosion aux alentours de l'ouvrage, problèmes de crue,...)
 - cours d'eau avec problèmes d'écoulement.
- Liste des cours d'eau parallèles aux tracés prévus avec mention du :
 - nom du cours d'eau et indication du lieu
 - distance à l'axe E40 et L36
 - type du cours d'eau et fonction
 - caractéristique du cours d'eau : profil en travers, débit maximum et niveau d'eau, transport et sédiments, érosion, matière des sédiments)
 - problèmes de crue
 - possibilité de déplacer sur cette conduite
- La présence du TGV exige-t-elle un changement du régime d'écoulement?

2.6. Stations d'épuration et de pompage (existantes et prévues)

- Une liste des stations existantes ou prévues se situant dans la zone d'a 150 m de part et d'autre des tracés du TGV.

- waterkwaliteit (oorsprong : woonkern, industriegebied, ...)
- gemengd of gescheiden rioleringsnet?
- is de omleiding van het water mogelijk tijdens de uitvoering van de werken?

- Een lijst van de leidingen evenwijdig aan de geplande tracés met vermelding van :
 - situatie of 1/25 000
 - afstand tot de as van de L36 en E40
 - diameter, materiaal en diepte onder maaiveld
 - type leiding (persleiding, hoofdleiding, secundaire leiding...)
 - jaar van aanleg
 - maximumdebiet
 - gemengd of gescheiden rioleringsnet
 - waterkwaliteit en oorsprong (woonkern, industriegebied...)
- Is de verplaatsing van deze leiding mogelijk? Zoniet, is de omleiding van het water mogelijk tijdens de uitvoering van de werken?
- Vergt de aanwezigheid van de SST een wijziging van het TRP ?

2.5. Waterlopen

- Een lijst van de kruisingen van de waterlopen met de geplande tracés met vermelding van :
 - naam waterloop en plaatsindicatie
 - type waterloop en zijn functie
 - type kruising (brug, duiker,...) met zijn kenmerken
 - kenmerken waterloop (dwarsprofiel, maximumdebiet en waterpeil, aard sedimenttransport, afzettingen erosie rond kunstwerk,...)
 - waterloop met afvoerproblemen.
- Een lijst van de waterlopen evenwijdig aan de geplande tracés met vermelding van :
 - naam waterloop en plaatsindicatie
 - afstand tot as E40 en L36
 - type waterloop en functie
 - kenmerken waterloop (dwarsprofiel, maximumdebiet en waterpeil, aard van sedimenttransport, afzettingen en erosie)
 - waterloop met afvoerproblemen?
 - is de verplaatsing van deze nieuwe leiding mogelijk?
- Vraagt de aanwezigheid van de SST een wijziging van het afwateringsstelsel?

2.6. Zuiveringsstations en pompstations (bestaand en gepland)

- Een lijst met de zuiveringsstations en pompstations, binnen een zone van 150 m van de geplande tracés van de SST.

- Situation sur un plan au 1/25 000.
- Plans d'aménagement de ces stations.

2.7. Lignes aériennes et souterraines d'utilité publique

- Caractéristiques de ces lignes et organismes responsables de leur fonctionnement.

2.8. Carrières de sable et de gravier

- Leur situation sur un plan au 1/25 000 dans une zone de 1,5 km le long du tracé
- Quantité et qualité des matériaux extraits
- Profondeur de prélèvement
- Nom des sociétés responsables de l'exploitation.

3. Circulation

- Y a-t-il des situations de circulation réalisées dans la commune?
Si oui, mentionner l'année et rendre une copie des résultats (ou le nom du réalisateur et les renseignements nécessaires pour obtenir les résultats).
- La commune dispose-t-elle d'un plan détaillé des rues?
- A-t-on fait des recherches concernant la circulation piétonnière et cycliste? Ou concernant la circulation?
- Existe-t-il des projets de circulation (par exemple des pistes cyclables)?
- Existe-t-il des passages à niveau et des carrefours dangereux?
- Y a-t-il nécessité d'un passage à niveau supplémentaire lors de la construction du TGV?
- Y a-t-il des endroits avec de fortes densités de trafic (par exemple stations de bus, centres de distribution, stade de football, etc.)?

4. Agriculture

Un aperçu des assainissements réalisés et prévus pour autant qu'ils soient de l'initiative de la commune et exécutés sous leur gestion (pour une zone de 60 m le long des tracés).

5. Sites et zones récréatives

- Une liste des sites et zones récréatives classés (et nouvelles demandes)
- La localisation dans une zone de 1,5 km sur une carte au 1/25 000.

- Inplanting op kaart 1/25 000.
- Inrichtingsplannen.

2.7. Bovengrondse en ondergrondse nutsleidingen

- Kenmerken en organisme verantwoordelijk voor hun gebruik.

2.8. Zand- en grintwinning

- Lokalisatie op kaart 1/25 000 van alle zones binnen een zone van 1,5 km langs het tracé.
- Beschikbare hoeveelheden en kwaliteit.
- Diepte voor zand- en grintwinning.
- Naam van organisme verantwoordelijk voor hun uitbating.

3. Verkeer

- Zijn er verkeerssituaties uitgevoerd binnen de gemeente?
Zo ja, jaartal vermelden en kopie van de resultaten bezorgen (of naam van uitvoerder en nodige inlichtingen om de resultaten te bekomen).
- Beschikt de gemeente over een gedetailleerd stratenplan?
- Zijn er onderzoeken uitgevoerd naar voetgangersverkeer en fietsers? Of naar schoolrouteverkeer?
- Zijn er verkeersplannen (bijvoorbeeld extra fietspaden)?
- Zijn er gevaarlijke overwegen en kruispunten?
- Is er behoefte aan een extra overweg bij de aanleg van de SST?
- Zijn er plaatsen met een uitzonderlijke verkeersconcentratie (bijvoorbeeld busstations, distributiecentra, voetbalstadions, enzovoort)?

4. Landbouw

Een overzicht van de uitgevoerde en geplande draineringen en landbouwstudies voor zoverre ze het initiatief zijn van de gemeentes en onder hun beheer (zullen) worden uitgevoerd (voor een zone van 60 m langs de tracés).

5. Landschappen en recreatiezones

- Lijst met geklasseerde landschappen en recreatiezones (en nieuwe aanvragen).
- Lokalisatie binnen een zone van 1,5 km op een kaart 1/25 000.

B. SERVICES CONCERNES

1. Commune :
2. Liste des personnes concernées :

B. BETROKKEN DIENSTEN

1. Gemeente :
2. Lijst met de betrokken personen :

Sujet. — <i>Onderwerp</i>	Service. — <i>Dienst</i>	Nom. — <i>Naam</i>	Tél. — <i>Tel.</i>
1. Zones d'habitation. — <i>Bebouwde zones</i> 2. Infrastructures. — <i>Infrastructuur</i> 2.1. Croisements routiers. — <i>Kruisingen</i> 2.2. Ponts + tunnels. — <i>Bruggen en tunnels</i> 2.3. Routes parallèles. — <i>Wegen evenwijdig</i> 2.4. Réseau d'assainissement. — <i>Rioleringsnet</i> 2.5. Cours d'eau. — <i>Waterlopen</i> 2.6. Stations de pompage et d'épuration. — <i>Pomp- en zuiveringsstations</i> 2.7. Lignes aériennes et souterraines. — <i>Boven- en ondergrondse nutsleidingen</i> 2.8. Carrières. — <i>Zand- en grintwinning</i> 3. Circulation. — <i>Verkeer</i> 4. Agriculture. — <i>Landbouw</i> 5. Sites et zones récréatives. — <i>Landschappen en recreatiezones.</i>			

C. REMARQUES ET SUGGESTIONS

C. OPMERKINGEN EN SUGGESTIES