

SENAT DE BELGIQUE

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1991-1992

1^{er} JUIN 1992

**Projet de loi contenant le budget général
des dépenses pour l'année budgétaire 1992**

(Section 33. — Communications
et Infrastructure)
(Section 34. — P.T.T.):
(articles 2.33.1 à 2.33.23)
(articles 2.34.1 à 2.34.3)

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

Ont participé aux travaux de la Commission :

1. Membres effectifs: MM. Decléty, président; Appeltans, Bartholomeeussen, Boël, Bouchat, Mme Cahay-André, MM. Cardoen, De Seranno, Desutter, Didden, Dufour, Gesquiere, Gevenois, Grosjean, Hotyat, Lozie, Monset, Seeuws, Vancrombruggen, Mme Van den Poel-Welkenhuysen et Quintelier, rapporteur.

2. Membres suppléants: MM. Beerden, Guillaume, Hofman, Pinoie, Snappe, Mme Tyberghien-Vandenbussche et M. Vaes.

R. A 15916

Voir:

Documents du Sénat:

351 (S.E. 1991-1992):

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

N°s 2 à 15: Rapports.

BELGISCHE SENAAT

BUITENGEWONE ZITTING 1991-1992

1 JUNI 1992

**Ontwerp van wet houdende de algemene
uitgavenbegroting voor het begrotings-
jaar 1992**

(Sectie 33. — Verkeerswezen
en Infrastructuur)
(Sectie 34. — P.T.T.):
(artikelen 2.33.1 tot en met 2.33.23)
(artikelen 2.34.1 tot en met 2.34.3)

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

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden: de heren Decléty, voorzitter; Appeltans, Bartholomeeussen, Boël, Bouchat, mevr. Cahay-André, de heren Cardoen, De Seranno, Desutter, Didden, Dufour, Gesquiere, Gevenois, Grosjean, Hotyat, Lozie, Monset, Seeuws, Vancrombruggen, mevr. Van den Poel-Welkenhuysen en Quintelier, rapporteur.

2. Plaatsvervangers: de heren Beerden, Guillaume, Hofman, Pinoie, Snappe, mevr. Tyberghien-Vandenbussche en de heer Vaes.

R. A 15916

Zie:

Gedr. St. van de Senaat:

351 (B.Z. 1991-1992):

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

Nrs. 2 tot 15: Verslagen.

I. INTRODUCTION DU MINISTRE

La déclaration d'investiture du Gouvernement est axée sur la nécessité de mettre en œuvre un programme d'urgence afin de rencontrer les aspirations légitimes des citoyens notamment à propos de la nature et de la qualité des services qu'ils sont en droit d'attendre d'un Etat moderne.

En ce domaine, le ministre est convaincu que le ministre des Communications et des Entreprises publiques a un rôle capital à jouer. Aussi, au cours de cet exposé présentant la note de politique générale de son département pour 1992, il voudrait particulièrement attirer l'attention sur la manière dont il entend que les différents services qui font partie de ses compétences rencontrent les besoins légitimes des citoyens.

1. La négociation des contrats de gestion

Dans cette perspective, la tâche prioritaire à laquelle le ministre s'emploie pour le moment est de conclure les contrats de gestion que les entreprises publiques doivent passer avec l'Etat. Grâce à ce nouveau mécanisme juridique, la R.T.T., la Poste, la R.V.A. et la S.N.C.B. pourront se moderniser et s'adapter aux nouvelles réalités européennes. La loi du 21 mars 1991 permet en effet de conférer à ces quatre entreprises publiques une plus large autonomie par rapport à celle dont elles disposent aujourd'hui. Mais en contrepartie de cette autonomie, la loi impose aussi aux entreprises d'assurer des missions de service public et fixe les conditions qualitatives dans lesquelles ces missions doivent être accomplies.

Dès son entrée en fonction, conformément aux dispositions légales, le ministre a demandé aux quatre entreprises concernées de lui fournir le projet de contrat de gestion au départ duquel elles souhaiteraient entamer des négociations. Actuellement, il a été saisi officiellement de trois des quatre projets de contrats de gestion. Le Comité de direction de la S.N.C.B. n'a pas encore mis le point final au texte sur la base duquel il souhaite voir s'ouvrir les négociations avec le Gouvernement.

Il n'empêche qu'en fonction des données contenues dans les projets de contrats de gestion dont le ministre dispose, il a introduit au Conseil des ministres une note de synthèse résumant les principes de base que devraient contenir les contrats de gestion.

Les contrats de gestion seront en effet conclus pour une période de cinq ans. Il importe donc que le Gouvernement puisse donner des orientations quant aux normes qualitatives qu'ils contiendront ainsi qu'au cadre budgétaire dans lequel ils devront s'inscrire.

I. INLEIDING VAN DE MINISTER

De investituurverklaring van de Regering is gericht op de noodzakelijke uitvoering van een urgentieprogramma om tegemoet te komen aan het rechtmatig streven van de burgers, vooral in verband met de aard en de kwaliteit van de diensten die zij van een moderne Staat terecht mogen verwachten.

De Minister is ervan overtuigd dat de Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven op dat gebied een bijzondere rol te spelen heeft. Bovendien wenst hij bij het doornemen van de algemene beleidsnota van zijn Departement voor 1992 de bijzondere aandacht te vestigen op de wijze waarop hij wenst dat de verschillende onder zijn bevoegdheid vallende diensten aan de rechtmatige noden van de burgers voldoen.

1. De onderhandeling van de beheerscontracten

In het vooruitzicht daarvan, houdt de Minister zich thans bij voorrang bezig met de afhandeling van de beheerscontracten die de overheidsbedrijven met de Staat moeten sluiten. Dank zij dat nieuwe juridisch mechanisme zullen de R.T.T., de Post, de R.L.W. en de N.M.B.S. zich kunnen moderniseren en zich ook aan de nieuwe Europese realiteit kunnen aanpassen. De wet van 21 maart 1991 laat inderdaad toe om aan deze vier overheidsbedrijven een ruimere autonomie te verlenen dan die waarover zij vandaag beschikken. Maar als tegenprestatie voor deze autonomie, worden de ondernemingen bij wet verplicht de taken van openbare dienstverlening te verzekeren. Tevens bepaalt dezelfde wet de kwalitatieve voorwaarden waaronder deze taken moeten worden vervuld.

Zodra hij zijn ambt heeft opgenomen heeft de Minister, overeenkomstig de wettelijke bepalingen, aan de vier betrokken ondernemingen gevraagd hem het ontwerp van beheerscontract, op basis waarvan zij wensten te onderhandelen, door te sturen. Thans, is hij officieel in het bezit gesteld van drie van de vier beheerscontracten. Het Directiecomité van de N.M.B.S. heeft nog niet de laatste hand gelegd aan de tekst, op basis waarvan het de onderhandelingen met de Regering wil starten.

Dat neemt echter niet weg dat de Minister, op grond van de in de ontwerpen van beheerscontracten vervatte gegevens, een synthesesnota, waarin de basisprincipes zijn samengevat welke de beheerscontracten zouden moeten bevatten, aan de Ministerraad heeft voorgelegd.

De beheerscontracten zullen voor een periode van vijf jaar worden afgesloten. Het is dus van belang dat de Regering richting kan geven aan de erin voorkomende kwalitatieve normen alsook aan het budgettair kader waarbinnen zij zullen worden uitgevoerd.

Ainsi, nous souhaitons que R.T.T./Belgacom prenne des engagements précis concernant la réduction des délais dans lesquels un usager peut obtenir un raccordement téléphonique, l'amélioration du service rendu par la mobilophonie, les délais de levée des dérangements et la modernisation de l'infrastructure publique de télécommunication.

La Poste doit prendre également des engagements qualitatifs à propos des délais de distribution du courrier et de l'amélioration de l'accueil au guichet.

La S.N.C.B. devra accroître la qualité du service de transport, à la fois du point de vue du confort et de la régularité. Elle devra améliorer sa politique d'accueil, de propreté, de sécurité et d'accessibilité.

Pour ce qui est de la R.V.A., le souci du Gouvernement est l'amélioration de la qualité de la prestation offerte aux usagers en ce qui concerne la sécurité et la régularité du transport ainsi que la réduction des nuisances entraînées par un grand aéroport international, et particulièrement celles dues au bruit.

Le Gouvernement est conscient que ces politiques qualitatives ne pourront être menées sans qu'elles soient accompagnées d'investissements importants. Le Gouvernement entend donc que les entreprises publiques contribuent comme tous les services de l'Etat à la politique d'assainissement budgétaire, mais dans des limites qui permettent la satisfaction de ces besoins qualitatifs.

Une fois les objectifs généraux fixés, il reviendra au ministre dans les prochaines semaines de finaliser les négociations entamées avec les comités de direction des différentes entreprises publiques et de présenter les contrats de gestion dans leur version définitive.

Par ailleurs, dans la note de politique générale vous trouverez l'état d'avancement de l'élaboration des différents arrêtés royaux qui doivent permettre une mise en œuvre intégrale de la loi du 21 mars 1991.

2. Communications et infrastructure

Dans l'attente de la conclusion des contrats de gestion, la note de politique générale présente un schéma classique. Toutefois, ce schéma a subi des modifications importantes ces derniers mois en raison de la régionalisation des compétences relatives aux Travaux publics.

Ainsi, le ministère des Communications et celui des Travaux publics sont fusionnés depuis le 1^{er} juillet 1991. Cette fusion doit permettre de mener une politique intégrée en matière de communications et d'infrastructure. Cette volonté a été concrétisée lors

Zo wensen wij dat R.T.T./Belgacom nauwkeurig zou omschrijven welke inspanningen ze zal leveren om de termijn voor een telefoonaansluiting bij de gebruiker te verkorten, de mobilifoondiensten te verbeteren, de termijnen voor opheffing van storingen in te korten en de openbare telecommunicatie-infrastructuur te moderniseren.

De Post moet zich eveneens verbinden tot inspanningen op het stuk van de kwaliteit, met name inzake de termijnen voor het bezorgen van de post en de verbetering van de ontvangst aan de loketten.

De N.M.B.S. dient de kwaliteit van het transport op te voeren, zowel qua comfort als qua regelmatigheid. Haar beleid is voor verbetering vatbaar op het vlak van de ontvangst, de netheid, de veiligheid en de toegankelijkheid.

Wat de Regie der Luchtwegen betreft, wenst de Regering een verhoging van de kwaliteit van de dienstverlening aan de gebruikers op het vlak van de veiligheid en de regelmatigheid van het transport, alsmede een vermindering van de overlast die een grote internationale luchthaven met zich meebrengt, en meer bepaald de geluidsoverlast.

De Regering is zich ervan bewust dat een beleid ter verhoging van de kwaliteit slechts mogelijk is als het gepaard gaat met grote investeringen. De Regering wenst derhalve dat ook de overheidsbedrijven, net als de andere diensten van de Staat, meewerken aan het beleid tot sanering van de begroting, maar slechts in die mate dat de verzekering van de kwalitatieve noden mogelijk blijft.

Als deze algemene doelstellingen eenmaal zijn vastgesteld, zal de Minister in de komende weken de onderhandelingen met de directiecomités van de diverse overheidsbedrijven afronden en de definitieve versie van de beheerscontracten voorleggen.

Daarenboven bevat de algemene beleidsnota de stand van zaken omtrent de uitwerking van de verschillende koninklijke besluiten die de volledige tenuitvoerlegging van de wet van 21 maart 1991 mogelijk moeten maken.

2. Verkeerswezen en infrastructuur

In afwachting van het afsluiten van de beheerscontracten stelt de beleidsnota een klassiek schema voor. Dat schema heeft de laatste maanden evenwel belangrijke wijzigingen ondergaan om redenen van de regionalisering van de bevoegdheden met betrekking tot Openbare Werken.

Zo werden het Ministerie van Verkeerswezen en van Openbare Werken sedert 1 juli 1991 samengevoegd. Deze samenvoeging moet een geïntegreerd beleid inzake verkeer en infrastructuur toelaten. Aan deze wil werd vorm gegeven bij de organisatie van de

de la répartition des compétences au sein du gouvernement, puisqu'un seul ministre est responsable de ces deux domaines.

Le budget du Département est cependant présenté sur la base de son ancienne structure. Le ministre propose donc de passer d'abord aux questions concernant les Communications et ensuite à celles relatives à l'Infrastructure.

2.1. Communications

La majeure partie des crédits du budget des Communications, soit 76,6 p.c., est destinée aux chemins de fer. Le gouvernement considère que le maintien de l'offre à un prix attrayant est un élément essentiel de la politique de mobilité. Le transport par rail permet de se déplacer en toute sécurité et sans atteinte à l'environnement. Il permet aussi d'échapper aux encombrements de la circulation qui se produisent sur les autoroutes surchargées. Nous avons donc décidé d'inscrire dans le budget 1992 un crédit de 36 milliards en vue de permettre aux chemins de fer de pratiquer des tarifs attrayants. Nous avons également prévu une subvention pour investissements de 11 milliards pour le cas où la S.N.C.B. ne réaliserait pas entièrement son plan d'investissement. Le crédit « nominal » de 13 milliards prévu pour 1992 ne sera alloué à la S.N.C.B. que sur présentation des états de dépenses.

En matière de transport routier de marchandises et de voyageurs notre souhait est de laisser jouer une concurrence loyale tout en veillant à la qualité de nos entreprises de transport. Ce sont là les conditions majeures qui permettront de rendre ce type de transport efficace. Le transport par route est en effet un des piliers de notre système global de transport et il aura sans doute à absorber dans le futur une part importante de l'augmentation de la mobilité générale. Ceci ne pourra se faire cependant dans de bonnes conditions que si une collaboration s'instaure entre le transport routier d'un côté et le transport ferroviaire et fluvial d'un autre côté. Chaque type de transport devra répondre aux spécificités qui lui sont propres.

Nous entendons dès lors moderniser la législation existante afin de permettre au transport routier de faire face aux défis auxquels il sera confronté dans le futur. Il convient ainsi d'être particulièrement attentif à l'intégration correcte dans notre législation des directives européennes concernant l'accès à la profession et le transport international avec des autocars et des autobus.

Une attention particulière doit être portée à la recherche des infractions, infractions qui conduisent souvent à procurer au transporteur malhonnête un avantage économique par rapport à son collègue de

bevoegdheden in de schoot van de huidige regering daar een enkele Minister verantwoordelijk is voor deze twee domeinen.

De begroting van het Departement wordt evenwel op basis van de vroegere structuur voorgesteld. Bijgevolg stelt de Minister voor om eerst de kwesties betreffende Verkeer aan te snijden en vervolgens die van Infrastructuur.

2.1. Verkeerswezen

Het grootste deel van de kredieten op de begroting van Verkeerswezen, namelijk 76,6 pct., is bestemd voor de spoorwegen. Voor de Regering is het behoud van het aanbod tegen een aantrekkelijke prijs essentieel voor het mobiliteitsbeleid. Het vervoer per spoor biedt de mogelijkheid om zich veilig en milieuvriendelijk te verplaatsen. Tegelijkertijd laat dat vervoer toe om aan de verkeershinder op de overvolle auto-wegen te ontsnappen. Wij hebben dus besloten om op de Begroting 1992 een krediet van 36 miljard uit te trekken om het aanbod van de spoorwegen tegen aantrekkelijke prijzen te dekken. Wij hebben eveneens een investeringstoelage van 11 miljard voorzien ingeval de N.M.B.S. haar investeringsplan niet volledig zou uitvoeren. Het « nominaal » krediet van 13 miljard in 1992 zal aan de N.M.B.S. slechts worden toegekend op voorlegging van de uitgavenstaten.

Op het gebied van het goederenvervoer en het vervoer van personen over de weg, is het onze wens een eerlijke concurrentie te laten spelen, terwijl nauwlettend wordt toegezien op de kwaliteit van onze vervoersmaatschappijen. Dit zijn de voornaamste voorwaarden die de doeltreffendheid van dat type van vervoer mogelijk moeten maken. Het vervoer over de weg is inderdaad een van de pijlers van ons globaal transportsysteem, en waarschijnlijk zal het in de toekomst een belangrijk deel van de verhoging van de algemene mobiliteit moeten opslorpen. Dit kan slechts in goede omstandigheden worden verwezenlijkt voor zover een samenwerking tussen enerzijds het vervoer over de weg en anderzijds het vervoer per spoor en de binnenvaart tot stand komt. Ieder type van transport zal aan specifieke kenmerken moeten beantwoorden.

Wij zijn dus van plan om de bestaande wetgeving te moderniseren opdat het wegtransport het hoofd zal kunnen bieden aan de toekomstige uitdagingen. Bijzondere aandacht dient dus te worden besteed aan de juiste omzetting van de Europese richtlijnen in ons recht, in verband met de toegang tot het beroep en het internationaal vervoer per autocar of autobus.

Een bijzondere aandacht moet naar het opsporen van overtredingen gaan, overtredingen die dikwijls een economisch voordeel opleveren aan een oneerlijke vervoerder ten opzichte van zijn te goeder trouw

bonne foi. Ainsi, sommes nous à la recherche de solutions permettant d'améliorer les contrôles notamment en recourant aux compétences des services des douanes qui verront leurs missions singulièrement réduites à la suite de l'ouverture du grand marché européen.

Signalons également qu'en matière d'immatriculation des véhicules, la réalisation de l'automatisation poussée de la Direction pour l'immatriculation des véhicules est poursuivie.

Dans le secteur de la marine marchande, la concurrence internationale est particulièrement vive. Pour faire face à cette situation, dans le passé il a été nécessaire de prendre un certain nombre de mesures exceptionnelles, comme celles permettant le dépavillonnement. Il faut bien constater cependant que le nombre total de navires continue à diminuer; il était de 70 en 1990 contre 102 en 1985.

C'est dans ce contexte que la Régie des Transports maritimes sera confrontée dans les prochaines années à d'énormes difficultés résultant à la fois de l'ouverture du tunnel sous la Manche et de l'ouverture du marché européen. La Régie s'efforce de faire face à ces problèmes en améliorant la qualité du service qu'elle offre à ses usagers.

L'Administration de l'aéronautique est également confrontée aux problèmes posés par la réalisation du grand marché. Cela se fait sentir sur le plan des tarifs, des limites de capacité et de l'attribution de couloirs d'atterrissage sur les champs d'aviation. L'Administration de l'aéronautique devra en outre accorder une attention plus particulière au problème des nuisances sonores occasionnées par les avions. Cela doit conduire à une diminution du bruit causé par la flotte actuellement mise en circulation par les exploitants. Pour mémoire, le ministre voudrait encore évoquer la décision concernant la restructuration et la recapitalisation de la Sabena.

2.2. Infrastructure

Pour ce qui concerne l'ancien département des travaux publics, une majeure partie de ces derniers mois a été consacrée à la mise en œuvre de la régionalisation effective des compétences liées aux infrastructures. Ainsi, les arrêtés royaux réglant notamment la dissolution du Fonds des Routes ont été pris. Le nouvel organigramme du ministère des Communications et de l'Infrastructure est entré en vigueur au 1^{er} janvier 1992.

Le nouveau cadre fonctionnel de la Régie des Bâtiments a été fixé par l'arrêté royal du 26 juin 1991. La mission initiale de la Régie consiste principalement dans le logement des services de l'Etat, mission qui s'est considérablement étendue ces dernières années. De plus, dans le cadre de la politique d'accueil des ins-

handelende collega. Zo zoeken wij naar oplossingen ter verbetering van de controles, meer bepaald door een beroep te doen op de vakkennis van de douanediensten waarvan de taken eenzijdig zullen worden verminderd als gevolg van het tot stand komen van de Europese eenheidsmarkt.

Vermelden we ook nog dat, op het gebied van de inschrijving van voertuigen, de verreikende automatisering van de Directie inschrijving der voertuigen wordt voortgezet.

In de sector van de koopvaardij woedt een hevige concurrentie. Om aan deze toestand het hoofd te bieden, werden in het verleden een aantal noodzakelijke maatregelen getroffen, zoals het scheppen van de mogelijkheid om Belgische schepen onder buitenlandse vlag te laten varen. Er moet echter ook worden vastgesteld dat het totaal aantal schepen steeds verder afneemt: in 1985 waren er nog 102 schepen tegenover 70 in 1990.

In deze context zal de Regie voor Maritiem Transport de komende jaren grote moeilijkheden onderkennen, voortvloeiend uit tegelijk de openstelling van de Kanaaltunnellen en de totstandbrenging van de interne markt. De Regie werkt ijverig aan deze problemen door de kwaliteit van de aan de gebruikers geleverde diensten te verbeteren.

Het Bestuur der Luchtvaart wordt eveneens met de problemen van de eenheidsmarkt geconfronteerd. Dit laat zich gevoelen op het gebied van de tarieven, de capaciteitsbeperkingen en het toewijzen van landingsslots op de luchthavens. Bovendien moet het Bestuur der Luchtvaart nader aandacht besteden aan de problematiek van de door vliegtuigen veroorzaakte lawaaihinder. Dit moet leiden tot een vermindering van het lawaai dat thans vooral te wijten is aan de door de exploitanten ingezette vloot. Ter herinnering wil de Minister nog even de beslissing betreffende de herstructurering en de herkapitalisering van Sabena aanhalen.

2.2. Infrastructuur

Wat betreft het gewezen departement van Openbare Werken, werd de afgelopen maanden hoofdzakelijk werk gemaakt van de daadwerkelijke regionalisering van de met infrastructuur verband houdende bevoegdheden. Zo werden reeds koninklijke besluiten getroffen tot regeling van onder andere de ontbinding van het Wegenfonds. Het nieuwe organisatieschema van het Ministerie van Verkeerswezen en Infrastructuur is op 1 januari 1992 van kracht geworden.

Het nieuwe kader waarbinnen de Regie der Gebouwen optreedt, werd vastgesteld bij koninklijk besluit van 26 juni 1991. De hoofdopdracht van de Regie behelst voornamelijk de huisvesting van de Rijksdiensten, een taak die de laatste jaren aanzienlijk is uitgebreid. Bovendien is de Regie der Gebou-

titutions européennes, la Régie des Bâtiments est également chargée de la construction et de l'entretien des bâtiments pour la Communauté européenne. Ainsi, en 1992, la poursuite des travaux prévoit l'achèvement du tunnel Belliard-Schuman-Cortenbergh et la réalisation de la liaison du tunnel Cortenbergh au tunnel Roodebeek en direction de l'E40. Resteront dès lors encore à réaliser deux complexes d'accès au bâtiment du Conseil des ministres et l'aménagement des voiries de surface.

3. La Régie T.T. et la Poste

Enfin, le ministre voudrait dire quelques mots à propos de la R.T.T. et de la Poste. C'est sans doute la dernière fois qu'un ministre aura à évoquer directement devant le Parlement la responsabilité qu'il prend dans l'organisation de ces deux entreprises. Les contrats de gestion vont en effet prochainement leur donner un large degré d'autonomie et transférer un grand nombre de compétences exercées précédemment par l'autorité publique vers les organes de gestion.

3.1. La Régie T.T.

La Régie T.T. occupe une place très importante dans le cadre général de l'économie belge. Le chiffre d'affaires escompté pour 1992 s'élève à 100,8 milliards, soit 5,3 p.c. de plus que le montant prévu pour 1991. Il est certain que le secteur des télécommunications connaîtra des changements structurels importants ces prochaines années. La concurrence entre les opérateurs américains, japonais et européens est de plus en plus âpre. La R.T.T. se prépare dès maintenant à faire face à ces bouleversements. C'est ainsi que la R.T.T. adapte sa politique d'investissement et sa politique commerciale à ces nouvelles données du marché. Elle a également poursuivi sa politique sociale. Fin 1991, plus de 340 000 personnes ont bénéficié d'un tarif social, ce qui représente un coût de 1,4 milliard pour le budget 1992.

3.2. La Poste

En 1992, la Poste entend poursuivre les lignes de force de la politique définie précédemment. Celles-ci tiennent dans la modernisation de l'entreprise postale, la stimulation de l'approche commerciale et la création d'une culture d'entreprise sans cesse plus axée sur la satisfaction des besoins du client.

Pour ce qui est des investissements de modernisation, 15 trains postaux spécifiques ont été mis en service et 5 grands centres industriels de tri sont prévus. La politique de modernisation du Postchèque a conduit à l'élargissement de la gamme des produits offerts à la clientèle. Toujours sur le plan de l'appro-

wen, in het kader van het onthaalbeleid van de Europese instellingen, ook belast met de bouw en het onderhoud van de gebouwen voor de Europese Gemeenschappen. Aldus wordt voor 1992 de voltooiing van de Belliard-Schuman-Kortenbergh-tunnel alsmede de totstandbrenging van de verbinding tussen de Kortenbergh-tunnel en de Roodebeek-tunnel in de richting van de E40, gepland. Daarna zullen dus nog twee toegangswegen naar het gebouw van de Ministerraad en het bovengrondse verbidingsnet moeten worden aangelegd.

3. De R.T.T. en de Post

Ten slotte vermeldt de Minister nog de R.T.T. en de Post. Het is wellicht de laatste keer dat een Minister rechtstreeks voor het Parlement zal moeten komen spreken over zijn verantwoordelijkheid voor de organisatie van deze twee bedrijven. De beheerscontracten zullen hen weldra een ruime zelfstandigheid toekennen en een groot aantal bevoegdheden die vroeger door de overheid werden uitgeoefend, zullen aan de beheersorganen worden overgedragen.

3.1. De R.T.T.

Binnen het Belgisch economisch bestel neemt de R.T.T. een zeer belangrijke plaats in. De verwachte omzet van 1992 bedraagt 100,8 miljard of 5,3 pct. meer dan voor 1991 begroot is. Er moet niet worden verzwegen dat de telecomsector in de komende jaren diepgaande structuurwijzigingen zal ondergaan. De concurrentie tussen Amerikaanse, Japanse en Europese operatoren neemt steeds scherpere vormen aan. De R.T.T. bereidt zich nu reeds op deze omwentelingen voor. Zo past de R.T.T. haar investerings- en commercieel beleid aan deze nieuwe marktgegevens aan. De R.T.T. heeft eveneens haar sociaal beleid voortgezet. Einde 1991 genoten meer dan 340 000 personen een sociaal tarief. Dit vertegenwoordigt 1,4 miljard op de begroting 1992.

3.2. De Post

In 1992 wil de Post de krachtlijnen van het reeds vroeger uitgestippelde beleid voortzetten. Deze krachtlijnen bestaan in de modernisering van het postbedrijf, de aanmoediging van de commerciële aanpak en het creëren van een bedrijfscultuur toegespitst op een ononderbroken streven naar de voldoening van de noden van de klant.

Op het vlak van de investeringen voor modernisering werden 15 specifieke postreinen ingezet en worden nog 5 grote industriële sorteercentra gepland. Het beleid voor de modernisering van de Postcheque resulteerde in een verruiming van het gamma producten dat aan het cliënteel wordt aangeboden. Nog

che commerciale, des négociations ont été entreprises avec les éditeurs de journaux afin d'établir un plan global de distribution de ce type de courrier. Pour faire face au problème de personnel qui se pose essentiellement dans les grands centres, des recrutements, organisés régionalement pour les facteurs des postes, ont été programmés cette année. La possibilité de recruter plus de personnel contractuel a été ouverte; des brigades mobiles ont été introduites dans 3 circonscriptions. Une prime de productivité pour lutter contre l'absentéisme a également été instaurée et elle semble déjà dégager des résultats positifs.

4. Conclusion

L'accord gouvernemental souligne que le Gouvernement entend apporter une réponse politique aux nouveaux besoins et défis de la société. La politique menée au sein du département des Communications et des Entreprises publiques, peut partiellement apporter cette réponse. Le souci du ministre sera axé sur les actions qui contribueront à l'amélioration de la mobilité et des contacts individuels.

II. DISCUSSION

QUESTIONS

Un commissaire émet les remarques préliminaires suivantes.

Les pensions

Dans ces futures filiales de l'Etat va se poser le problème des pensions des fonctionnaires actuels et notamment de la capitalisation de la pension. En effet, cette dernière fait partie du traitement et constitue une parole donnée au moment de l'engagement du fonctionnaire pour le restant de ses jours.

L'intervenant voudrait à ce sujet une explication claire, secteur par secteur.

Les engagements qui lient l'Etat sont très importants et doivent être discutés avec tous les partenaires, y compris les partenaires sociaux. Il faut savoir clairement à quoi on s'engage et que le respect de cet engagement liera, non seulement ce Gouvernement-ci mais aussi les suivants.

steeds op het gebied van de commerciële aanpak werden onderhandelingen met de dagbladuitgevers aangeknoopt om een algemeen plan voor de bestelling van dit type van poststukken te kunnen uitwerken. Om het hoofd te bieden aan de personeelsproblemen waarmee vooral de grote centra kampen, staan voor dit jaar aanwervingen op het programma die, voor de postbodes, gewestelijk georganiseerd worden. Tevens werd de mogelijkheid gecreëerd om meer contractuelen aan te werven; mobiele brigades werden in drie districten ingezet. Verder werd ter bestrijding van het absentisme een produktiviteitspremie ingevoerd waarvan de postieve resultaten reeds merkbaar zijn.

4. Conclusie

Het regeerakkoord verklaart dat de Regering een politiek antwoord wil geven aan de nieuwe maatschappelijke noden en uitdagingen. Het beleid dat in het departement van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven gevoerd wordt, kan dat antwoord voor een deel inlossen. Mijn zorg zal gaan naar acties die zullen bijdragen tot de verbetering van de mobiliteit en van de onderlinge contacten van de gebruikers.

II. BESPREKING

VRAGEN

Een commissielid maakt de volgende inleidende opmerkingen.

Pensioenen

In die toekomstige filialen van de Staat zal het probleem rijzen van de pensioenen van de huidige ambtenaren en in het bijzonder van de pensioenkapitalisatie. Het pensioen maakt immers deel uit van de wedde, het gaat dus om een gegeven woord op het ogenblik van de aanwerving van de ambtenaar, dat geldt voor de rest van zijn carrière.

In dit verband kreeg spreker graag een duidelijke toelichting voor elke sector.

De verbintenissen van de Staat zijn zeer belangrijk en moeten worden besproken met alle partners, met inbegrip van de sociale partners. Men moet duidelijk weten waartoe men zich verbindt en het moet vaststaan dat die verbintenis niet alleen door de huidige Regering, maar ook door de volgende moet worden nagekomen.

Le chemin de fer

Pour l'intervenant, il s'agit d'une infrastructure fondamentale qui a deux rôles:

- le transport de marchandises;
- le transport de personnes.

A. Le transport de marchandises

Il faut avoir le courage de déterminer ce que transporte le chemin de fer. Au début il avait un monopole sur tous les transports. Depuis ils se font également par la route, l'eau, l'air ou les télécommunications.

Le transport par chemin de fer s'effectue de trois manières:

- par train complet, ce qui ne coûte pas cher et prend une extension énorme. Pour un petit pays comme le nôtre, c'est une excellente formule pour faire connaître nos produits très loin en Europe. A ce propos l'intervenant attire l'attention sur le problème du passage des Alpes;

- par wagon individuel pour lequel on se heurte au problème du triage qui occasionne énormément de casse et ne convient donc à aucune marchandise fragile;

- par petits paquets, ce qui ne convient pas au chemin de fer, car il est trop long et comporte trop de manipulations;

Le grand concurrent du chemin de fer est le camion, plus pratique, sûr et rapide.

La solution serait ou bien de prévoir des trains spéciaux, ou bien d'adopter le système du feroutage, c'est-à-dire de mettre la remorque sur le chemin de fer, mais cela suppose le développement de toute une infrastructure au niveau européen.

B. Le transport de personnes

Dans ce domaine, le chemin de fer a deux rôles:

- le transport de navetteurs pour lequel il joue le rôle de métro, ce qui est capital, surtout pour le complexe métropolitain Bruxelles-Anvers. Ce qui signifie des accès faciles, un service régulier, y compris le dimanche et les jours fériés et une fréquence rapide;

- le trafic à longue distance, les voyages, les trains auto-couchettes et les grands déplacements internationaux. Ainsi le T.G.V., lorsqu'il devient presque un métro à longue distance, assure une sécurité, des possibilités de travail et un confort inégalables.

Par contre, le transport de passagers interne dans un petit pays comme le nôtre, autre que les navetteurs

De spoorwegen

Voor spreker gaat het hier om een fundamentele infrastructuur, waarbij een dubbele taak vervuld wordt:

- het vervoer van goederen;
- het vervoer van personen.

A. Het vervoer van goederen

Men moet de moed hebben te bepalen wat per spoor moet worden vervoerd. Aanvankelijk bekleedde de spoorweg een monopoliepositie op het gebied van vervoer. Nu gebeurt het vervoer eveneens over de weg, per schip, in de lucht of via het telecommunicatienet.

Het vervoer per spoor kan op drie manieren:

- per volledige trein, wat niet duur is en een enorme uitbreiding kent. Voor een klein land zoals het onze is dit een uitstekende formule om onze producten ver in Europa bekend te maken. In dit verband vestigt spreker de aandacht op het probleem in verband met het oversteken van de Alpen;

- per individuele wagon, waarbij er problemen zijn met het triëren, waardoor enorm veel schade ontstaat. Dit systeem is dus niet geschikt voor breekbare goederen;

- per pakje, wat niet geschikt is voor het spoor want ze neemt te veel tijd in beslag en vereist te veel verrichtingen;

De grote concurrent van de spoorweg is de vrachtwagen, die praktischer is, veilig en vlug.

De oplossing bestaat in het inleggen van speciale treinen of in het toepassen van een rail-weg-systeem, d.w.z. het plaatsen van de aanhangwagens op het spoor, doch dit veronderstelt de ontwikkeling van een complete infrastructuur op Europees niveau.

B. Het vervoer van personen

Op dit terrein heeft de spoorweg een dubbele rol te vervullen:

- het vervoer van de pendelaars: hier functioneert de trein als een metro, wat vooral van belang is voor de spoorverbinding Brussel-Antwerpen. Dit betekent een gemakkelijke toegang, een geregelde dienst, ook op zondagen en feestdagen en een hoge frequentie;

- het lange afstandsvervoer, de reizen, de autoslaaptreinen en de grote internationale verplaatsingen. Zo biedt de S.S.T., wanneer hij bijna een metro voor lange afstanden wordt, een niet te evenaren veiligheid, werkmogelijkheden en comfort.

Het interne vervoer van passagiers die geen pendelaars zijn en op niet-internationale lijnen lijkt hem in

ou les lignes internationales lui semble extrêmement aléatoire. C'est un service public, mais il ne sera jamais rentable.

L'immatriculation automobile

L'intervenant s'était plaint de ce problème il y a déjà quelques années. On avait constaté l'anormalité des délais due à un mauvais fonctionnement volontaire des services et à la corruption qui y régnaient. La situation s'est améliorée et la mise sur ordinateur du système est en cours.

D'autre part, dès qu'on a acheté une voiture et payé l'assurance, on doit pouvoir l'utiliser. Or, en Belgique c'est impossible.

L'intervenant cite l'exemple de la France où on délivre une plaque et une carte grise temporaires jusqu'à l'octroi de la plaque définitive, avec lesquels on peut même circuler dans les pays voisins. Il faudrait pouvoir adopter ce système.

La Régie des bâtiments

On veut construire beaucoup et notamment en vue de l'installation à Bruxelles des Communautés européennes qui ne se privent pas d'exercer un chantage perpétuel, afin d'obtenir toujours plus. D'autre part, l'intervenant est effrayé de la liste des bâtiments qui existent.

Il se dit aussi que chaque fois qu'on construit un bureau ou un magasin, il sera très rapidement occupé mais également devenu trop petit.

La première économie est donc de ne pas construire et de faire un effort énorme de rationalisation avec ce qui existe.

La R.T.T.-BELGACOM

Le commissaire est frappé de constater qu'elle dispose d'un effectif de 25 000 personnes.

Dispose-t-on d'une comparaison internationale sur ce sujet en Europe et aux U.S.A., par exemple par téléphone installé et par rapport au nombre de périodes de communications payées?

La Poste

Elle représente un problème fondamental. En effet, la Poste assure un service public chargé de distribuer le courrier et les journaux, service qui ne fait que se détériorer.

Toutefois, on peut se demander si la rapidité de distribution d'antan est indispensable. Ce qui compte avant tout, c'est sa fiabilité. En outre, un service

een klein land zoals het onze uiterst onzeker. Het gaat weliswaar om een openbare dienst, doch die dienst zal nooit rendabel zijn.

De inschrijving van auto's

Spreker had reeds klachten geuit over dit probleem enkele jaren geleden. Men had vastgesteld dat de termijnen abnormaal lang waren ingevolge de opzettelijke slechte werking van de diensten en de corruptie die er heerste. De situatie is verbeterd en de informatisering is aan de gang.

Zodra men een wagen heeft gekocht en de verzekering heeft betaald, moet men die wagen kunnen gebruiken. In België is dat evenwel onmogelijk.

Spreker haalt het voorbeeld van Frankrijk aan waar men een tijdelijke nummerplaat en een tijdelijke grijze kaart uitreikt tot men de definitieve nummerplaat toekent. Daarmee mag men zelfs in de buurlanden rijden. Men zou dit systeem moeten kunnen overnemen.

De Regie der Gebouwen

Er wordt veel gebouwd, in het bijzonder met het oog op de vestiging te Brussel van de Europese Gemeenschappen die er niet voor terugschrikken zich voortdurend schuldig te maken aan chantage teneinde steeds meer te verkrijgen. Spreker is evenwel geschrokken bij het zien van de lijst van de bestaande gebouwen.

Hij is er ook van overtuigd dat telkens wanneer men een kantoor of een winkel bouwt, spoedig blijkt dat die gebouwen zeer vlug betrokken worden maar ook zeer vlug te klein worden.

Een eerste besparing bestaat er dus in niet te bouwen en de bestaande gebouwen rationeel te gebruiken.

De R.T.T.-BELGACOM

Het treft het commissielid dat de R.T.T. 25 000 personeelsleden telt.

Bestaat er een internationale vergelijking over dit onderwerp in Europa en in de Verenigde Staten bijvoorbeeld, met gegevens over personeelssterkte per geïnstalleerd telefoontoestel en in verhouding tot het aantal betaalde gespreksperiodes?

De Post

De Post vormt een fundamenteel probleem. De Post is immers een openbare dienst die onder meer belast is met de bezorging van kranten en brieven. Het gaat hier om een dienstverlening die steeds meer te wensen overlaat.

Men kan zich evenwel afvragen of de spoed waarmee vroeger kranten en brieven bezorgd werden, onontbeerlijk is. Wat belangrijk is, is de

public est par nature à la disposition du consommateur en vue de lui faciliter les choses et il est anormal par exemple de devoir payer les frais de camionnette pour enlever et apporter le courrier dans de grosses entreprises.

Autre problème, celui de la distribution des journaux. Dans aucun autre pays ils ne sont distribués par la poste. On peut se demander s'il est possible de continuer à le faire pour un prix normal et à la satisfaction des clients. La main-d'œuvre est chère et la distribution tardive. La plupart des gens désirent avoir leur journal le matin et non le soir.

Le problème le plus fondamental est celui du mélange des fonctions de poste et de banque. L'intervenant considère que cela ne convient pas. Ou bien les Chèques postaux sont une banque qui obéit aux mêmes contraintes, réglementations et autorité que les banques. Ou bien ils ne sont pas une banque et ne peuvent assumer les services et avantages qu'offre la banque. Ce système est en contradiction flagrante avec les règles de la concurrence imposées par la C.E.E. Les banques belges devraient s'adresser à la Commission européenne pour faire cesser cet abus de pouvoir de l'Etat et ce mélange d'activités qui nuisent à la transparence nécessaire à une bonne gestion.

Un autre membre intervient dans les matières suivantes.

La sécurité

Il rappelle que l'an dernier a été votée une loi instaurant le permis de conduire à points. Il avait été prévu de prendre des arrêtés royaux d'exécution, notamment pour établir un barème pour le retrait des points en fonction de la gravité de la faute. Qu'en est-il?

Dans l'exposé des motifs, le ministre avait promis qu'il y aurait une marge pour la constatation des excès de vitesse, se situant entre 120 et 145 ou 150 km à l'heure, dans laquelle on ne retirerait pas de point. Qu'en pense le ministre actuel?

— En ce qui concerne la limitation de vitesse à 50 km à l'heure, existe-t-il déjà des statistiques pour déceler une éventuelle diminution des accidents?

— A l'époque on avait relevé environ 600 tronçons de route dangereux. Ce problème a été régionalisé.

Un dialogue s'est-il établi entre le ministre des Communications et les ministres régionaux pour essayer d'améliorer la sécurité dans ce secteur?

betrouwbaarheid. Een openbare dienst staat daarenboven uiteraard ter beschikking van de consument om hem het leven te vergemakkelijken en het is abnormaal dat grote ondernemingen vervoerkosten moeten betalen voor het brengen en het afhalen van de post.

Een ander probleem is dat van de krantenbezorging. In geen enkel ander land worden de kranten bezorgd door de post. Men kan zich afvragen of men dat kan blijven doen tegen een normale prijs en tot ieders tevredenheid. Arbeidskrachten zijn duur en de kranten worden laat bezorgd. De meeste mensen wensen hun krant 's ochtends en niet 's avonds.

Het grootste probleem is dat van de vermenging van de post- en de bankfunctie. Spreker is van oordeel dat dit niet kan. Ofwel is de Postcheque een bank die dezelfde verplichtingen heeft als de andere banken en onderworpen is aan dezelfde regels en aan hetzelfde gezag. Ofwel is de Postcheque geen bank en kan hij geen diensten en voordelen aanbieden die de bank aanbiedt. Dit systeem is volledig in strijd met de mededingingsregels die door de E.E.G. worden opgelegd. De Belgische banken zouden zich moeten richten tot de Europese Commissie om dit machtsmisbruik door de Staat te doen ophouden evenals de activiteitenvermenging die nadelig is voor de doorzichtigheid die nodig is voor een goed beheer.

Een ander lid neemt het woord in verband met de volgende aangelegenheden.

De veiligheid

Hij wijst erop dat het afgelopen jaar een wet is aangenomen tot invoering van een rijbewijs met punten. Er waren uitvoeringsbesluiten in het vooruitzicht gesteld, die met name een schaal zullen invoeren waarbij punten worden afgetrokken naargelang van de ernst van de overtreding. Hoever staat het daarmee?

In de memorie van toelichting had de Minister beloofd dat voor de constatering van snelheidsovertredingen een marge zou worden ingevoerd, namelijk tussen 120 en 145 of 150 km/uur, waarvoor geen punt zou worden afgetrokken. Wat is de mening van de huidige Minister daarover?

— Wat de snelheidsbeperking tot 50 km/uur betreft bestaan er al statistieken waaruit een eventuele daling van het aantal ongevallen kan worden afgeleid?

— Destijds had men ongeveer 600 gevaarlijke weggedeelten opgetekend. Dit probleem is naar de Gewesten overgeheveld.

Is er a een dialoog tot stand gekomen tussen de Minister van Verkeerswezen en de Gewestelijke Ministers om te trachten de veiligheid in die sector te verhogen?

La S.N.C.B.

— Une plus grande autonomie lui est octroyée et le Gouvernement va définir les conditions de fonctionnement de ces services publics, puisqu'il y a une responsabilisation accrue.

D'autre part, la presse aurait fait écho à l'éventualité de suppression d'emplois, si la dotation prévue n'était pas augmentée. Est-ce exact?

— Le service public doit être le même pour tous, or l'intervenant est convaincu que dans les régions à faible densité de population, le contrat de gestion va amener une rationalisation au niveau des petites lignes secondaires. Il est difficile de s'y opposer et de demander à la fois leur maintien et la rentabilité de l'entreprise.

Mais des contacts sont-ils pris avec les ministres régionaux pour remplacer les lignes supprimées par d'autres moyens de transport?

Les parkings

— Existe-t-il des projets concrets d'installation de parkings à l'entrée des grandes villes?

Pour terminer l'intervenant attire l'attention sur le fait que si on installe deux tronçons de T.G.V., la ligne 162 qui va de Bruxelles à Arlon est aussi une dorsale internationale vers Strasbourg et l'Italie. Sur ce plan nous prenons beaucoup de retard et il semblerait que les moyens financiers nécessaires à l'adaptation de cette ligne sont postposés de deux décennies.

Un autre membre est heureux d'apprendre qu'on va inciter les différents moyens de transport à collaborer entre eux, mais il préférerait qu'on fasse surtout la promotion des transports les moins polluants, c'est-à-dire le chemin de fer, le transport fluvial et éventuellement le transport aérien. Il serait bon, par exemple, d'investir le plus possible dans des bretelles ferroviaires, pour empêcher le charroi des zonings industriels de traverser les villes.

Il faut encourager le transport de voyageurs par train. il n'y a pas assez de publicité dans ce sens. En outre, plus on supprimera de lignes, moins il y aura de voyageurs et plus il y aura de voitures. Il souligne à ce propos la carence totale des week-ends.

Il n'y a plus de liaison entre une ville d'importance moyenne et une grande ville après 10 heures du soir. On oblige pratiquement le gens à acquérir une voiture.

Il semble donc à l'intervenant que même si au départ ce service sera déficitaire, il faut à tout prix

De N.M.B.S.

— De N.M.B.S. heeft een grotere autonomie gekregen en aangezien zij daarmee zelf meer verantwoordelijkheid moet dragen, zal de Regering bepalen onder welke voorwaarden die overheidsdiensten moeten werken.

Ook zou de pers het bericht de wereld in hebben gestuurd dat er eventueel betrekkingen moeten verdwijnen indien de vastgestelde dotatie niet verhoogd wordt. Is dat juist?

— De openbare dienst moet gelijk zijn voor iedereen. Nu is de spreker er wel van overtuigd dat er in minder bevolkte streken ingevolge het beheerscontract gerationaliseerd zal moeten worden in de kleine zijlijnen. Het is moeilijk om zich daartegen te verzetten en terzelfdertijd te vragen dat de onderneming haar rentabiliteit behoudt.

Is er echter al contact gezocht met de gewestministers om de vervallen lijnen te vervangen door andere vervoermiddelen?

De parkeerterreinen

— Bestaan er concrete plannen om aan de invalswegen van grote steden parkeerterreinen aan te leggen?

Tot slot vestigt de spreker de aandacht op het feit dat er behalve twee aan te leggen S.S.T.-lijnen nog een lijn bestaat die een ruggegraat vormt in het internationale verkeer naar Straatsburg en Italië, namelijk lijn 162 van Brussel naar Aarlen. Op dat vlak lopen wij veel vertraging op en het ziet ernaar uit dat de financiële middelen die voor de aanpassing van die lijn noodzakelijk zijn, met twee decennia lang worden uitgesteld.

Een ander lid verneemt met tevredendheid dat voor de verschillende vervoermiddelen tot samenwerking zal worden aangezet maar hij had liever dat de minst vervuilende vervoermiddelen voorrang krijgen, met name de spoorweg, het riviervervoer en eventueel het luchtvervoer. Het zou bijvoorbeeld raadzaam zijn voor de spoorwegen zoveel mogelijk in kruiswissels te investeren om zo te vermijden dat het vrachtvervoer uit de industriezones door de steden moet.

Het reizigersvervoer per trein dient te worden aangemoedigd. Daar wordt nog niet genoeg reclame voor gevoerd. Hoe meer lijnen men afschaft, hoe minder reizigers er zullen zijn en hoe meer wagens. In verband hiermee wijst hij op het ontstellend tekort aan treinen tijdens de weekeinden.

Er is geen verbinding meer tussen een halfgrote en een grote stad na 10 uur 's avonds. De mensen worden bijna verplicht zich een wagen aan te schaffen.

Spreker vindt dus dat het reizigersvervoer te allen prijze moet worden aangemoedigd, zelfs als die

favoriser le trafic des voyageurs. Ces mesures répondraient aux besoins de toute une partie de la population, sans parler de la sécurité que cela représente pour eux comparativement à la voiture. Enfin, il ne faut pas oublier que pour beaucoup la voiture est trop coûteuse et que le transport en commun est leur seule possibilité de se déplacer.

En ce qui concerne le T.G.V., l'intervenant constate que les compensations sont manifestement insuffisantes, comme par exemple dans le Hainaut occidental.

Qu'en est-il également du rapport entre l'établissement du T.G.V. et la réalisation du plan «STAR 21» et de l'équilibre de l'exécution des travaux entre la Wallonie et la Flandre?

Quant à la Régie des Bâtiments, on a construit des gendarmeries et des Palais de Justice. Mais lors de ces constructions, même si elles sont à proximité des transports en commun, on continue à construire de vastes parkings.

L'intervenant se demande pourquoi on ne choisit pas ou alors pourquoi on ne construit pas ces bâtiments en dehors des villes.

Pour terminer, il estime que le service rendu par la Poste est fondamental parce que la transmission des informations est essentielle. Il faut donc l'encourager. De plus, il lui semble important pour près de la moitié de la population qui n'est pas active, de recevoir le journal par la poste.

Un commissaire désire poser quelques questions à propos de la Régie des Bâtiments.

Tout d'abord, en ce qui concerne les recettes et les dépenses, les crédits de liquidation s'élèvent au total à 25 milliards et les crédits d'engagement à environ 8 milliards.

En outre, si l'on effectue une analyse rapide du budget, on retrouve en gros les chiffres suivants :

6 milliards d'investissements dans les immeubles;

4 milliards de leasing;

4 milliards de loyers d'immeubles;

4 milliards d'investissements pour la Poste;

4,5 milliards pour la C.E.E. (3 milliards d'investissements, 1 milliard de loyer et 0,5 milliard d'honoraires);

2,3 milliards de frais de personnel et divers.

A première vue, lorsqu'on constate qu'il y a environ 8 milliards d'engagements et environ 6 milliards d'investissements directs, on pourrait penser que les frais de personnel y compris les charges sociales, c'est-

dienst in het begin verliesgevend zal zijn. Die maatregelen zouden in de behoefte van een groot deel van de bevolking voorzien om nog te zwijgen van de veilige manier van reizen in vergelijking met de wagen. Ten slotte mag niet uit het oog worden verloren dat voor vele mensen de wagen te duur is en dat zij voor hun verplaatsingen volledig aangewezen zijn op het openbaar vervoer.

Wat de S.S.T. betreft, constateert de spreker dat de compensaties duidelijk ontoereikend zijn, zoals bijvoorbeeld in West-Henegouwen.

Wat is er verder terecht gekomen van het verband tussen de aanleg van de S.S.T. en de uitvoering van het plan «STAR 21» en van het evenwicht inzake de uitvoering van de werken tussen Wallonië en Vlaanderen?

Wat de Regie der Gebouwen betreft, heeft men rijkswachtkantoren en justitiepaleizen gebouwd. Zelfs indien die gebouwen met het openbaar vervoer bereikbaar zijn, blijft men voortgaan met het aanleggen van uitgestrekte parkeerterreinen.

Spreker vraagt zich af waarom men geen keuze maakt en waarom deze gebouwen dan niet buiten de stad worden opgetrokken.

Tot slot meent hij dat de Post uiterst belangrijke diensten bewijst, want het is van wezenlijk belang dat informatie verspreid wordt. Verder meent hij dat zowat de helft van de bevolking die niet in het beroepsleven actief is, erg gehecht is aan de krant die ze met de post ontvangen.

Een lid stelt de volgende vragen in verband met de Regie der Gebouwen.

Wat allereerst de ontvangsten en de uitgaven betreft bedragen de vereffeningskredieten in totaal 25 miljard en de vastleggingskredieten ongeveer 8 miljard.

Bovendien komt men bij een snelle analyse van de begroting, uit op de volgende cijfers (afgerond):

6 miljard investeringen in gebouwen;

4 miljard leasing;

4 miljard huur voor gebouwen;

4 miljard investering voor de Post;

4,5 miljard voor de E.E.G. (3 miljard investeringen, 1 miljard huur, 0,5 miljard salarissen);

2,3 miljard personeelskosten en diverse kosten.

Wanneer men vaststelt dat er ongeveer 8 miljard vastleggingskredieten en ongeveer 6 miljard directe investeringen zijn, zou men op het eerste gezicht kunnen denken dat de personeelskosten, daaronder

à-dire 2,3 milliards, sont élevés. En fait, ce personnel ne se limite sans doute pas à gérer le patrimoine existant.

Quoi qu'il en soit, l'intervenant désirerait une explication claire à ce sujet. Quelle est la composition de ce personnel? Plus précisément, combien compte-t-il de concepteurs, d'ingénieurs et architectes et de personnel de surveillance?

Cela permettrait de voir si ces 2,3 milliards sont réellement nécessaires ou s'ils ne seraient éventuellement pas plus utiles ailleurs.

Il y a quelques années déjà, nous avons été confrontés avec le problème du leasing. Ces techniques de leasing sont une débudgétisation qui échappe au contrôle parlementaire. On a connu à la S.N.C.B. le système de « sale and lease back ».

Peut-on connaître les montants de ces leasings, étant donné qu'on n'en retrouve ici que l'incidence annuelle et savoir pour combien d'années nous sommes engagés?

Bien entendu ce sera un autre Parlement et une autre Commission qui jugeront le résultat de ces leasings, mais entre-temps, nous devons être mieux informés et de plus on pourra répartir les frais de personnel concernant ces dépenses.

Les gouvernements précédents avaient décidé de vendre un certain nombre d'immeubles de l'Etat. Or, l'intervenant ne retrouve dans les recettes aucun montant concernant ces ventes.

Lors de la dernière législature, on avait aussi déclaré que certains de ces immeubles n'étaient pas loués et mal gérés.

Pourrait-on connaître le résultat de ces ventes et locations?

Personnellement, l'intervenant est favorable à la location de ces immeubles par l'Etat, mais le rendement actuel semble très faible. En province le rapport net est d'environ 2 p.c. alors que pour investir l'Etat doit emprunter à du 8 p.c. Cela en vaut-il la peine?

L'intervenant attire l'attention sur le fait que certains immeubles de l'Etat sont mal gérés, comme par exemple à Turnhout où les fonctionnaires du ministère de l'Agriculture qui occupent ces bâtiments ne peuvent plus arriver à contenir les infiltrations d'eau.

Pour terminer le membre rappelle que le ministre a déclaré que le contrôle du poids des chargements en matière de transport de marchandise par route venant de l'étranger (notamment des Pays-Bas), se ferait à la douane.

Ce n'est pas l'endroit qui convient. En effet, aux Pays-Bas ce contrôle est très strict, alors qu'en Belgique il est quasi inexistant, avec toutes les conséquences

begrepen de sociale lasten, nl. 2,3 miljard, aan de hoge kant zijn. Dat personeel beperkt er zich ongetwijfeld niet toe het bestaande patrimonium te beheren.

Wat er ook van zij, spreker zou daarover een duidelijke uitleg willen. Wat is de samenstelling van het personeel? Meer bepaald hoeveel ontwerpers, ingenieurs, architecten en leden van het toezichtspersoneel zijn er?

Dat zou het mogelijk maken te zien of die 2,3 miljard werkelijk nodig zijn en niet elders nuttiger kunnen worden besteed.

Reeds een aantal jaren worden wij geconfronteerd met het probleem van de leasing. Die leasingtechnieken zijn een vorm van debudgettering die aan de parlementaire controle ontsnapt. Bij de N.M.B.S. kende men het systeem van de « sale and lease back ».

Is het mogelijk de bedragen te kennen van die leasings, gelet op het feit dat men hier alleen de jaarlijkse weerslag daarvan weervindt, en ook te weten voor hoeveel jaren die verbintenissen lopen?

Het zal weliswaar een ander Parlement en een andere Commissie zijn die zullen oordelen over het resultaat van die leasings, maar ondertussen moeten wij beter op de hoogte zijn en zullen wij de personeelskosten betreffende die uitgaven kunnen verdelen.

De vorige regeringen hadden besloten een aantal Rijksgebouwen te verkopen. Spreker vindt bij de ontvangsten geen bedrag dat op die verkopen betrekking heeft.

Tijdens de laatste zittingsperiode had men ook verklaard dat sommige gebouwen niet werden verhuurd en slecht werden beheerd.

Is het mogelijk het resultaat te kennen van deze verkopen en verhuringen?

De spreker is voorstander van de verhuur van die gebouwen door de Staat, maar het huidige rendement lijkt zeer laag. In de provincie is de netto-opbrengst ongeveer 2 pct. terwijl de Staat om te investeren tegen 8 pct. moet lenen. Is dat wel de moeite?

Spreker vestigt de aandacht op het feit dat sommige Rijksgebouwen slecht worden beheerd, zoals bijvoorbeeld te Turnhout waar de ambtenaren van het ministerie van Landbouw die de gebouwen betrekken, de lekken waarlangs water doorsijpelt niet meer kunnen dichten.

Tot besluit herinnert het lid eraan dat de Minister verklaard heeft dat de controle van het gewicht van de ladingen bij goederenverkeer over de weg afkomstig uit het buitenland (met name Nederland) bij de douane zou gebeuren.

Dat is niet de geschikte plaats. Immers, in Nederland is die controle zeer steng terwijl ze in België zo goed als onbestaande is met alle nefaste gevol-

ces néfastes que cela suppose pour nos revêtements routiers et nos ponts. De ce fait les contrôles doivent être effectués à l'intérieur du pays, car les transporteurs se présentent à la douane avec deux chargements séparés qu'ils rassemblent une fois à l'intérieur du pays.

Bien sûr, la gendarmerie doit aussi intervenir et appliquer les mesures prévues en cas de violation du règlement, comme par exemple la saisie du camion.

Un commissaire souhaiterait disposer si possible du programme physique de la Régie des Bâtiments.

Il pose ensuite les questions suivantes:

La R.T.T. — BELGACOM

Pour le citoyen, ce qui est important, c'est de pouvoir disposer pour un prix raisonnable et dans un délai très court d'une installation téléphonique normale.

Quelle est l'évolution des délais de raccordement par district? Il semblerait qu'il y ait une nette amélioration, mais pas partout.

D'après lui, dans une régie, telle que la R.T.T. normalement en bénéfice, le programme d'investissements doit être indépendant du budget et des décisions qui y sont prises. En fait, ils doivent être faits en fonction des nécessités du marché, ce qui doit être facilité par l'existence de son monopole.

La R.T.T. dispose-t-elle d'un programme pluriannuel d'investissements et dans l'affirmative, peut-on en avoir connaissance?

La circulation

En ce qui concerne le comportement des citoyens vis-à-vis du transport public, l'intervenant constate que cela ne dépend pas seulement de ce qu'ils peuvent ou souhaitent et des moyens de locomotion dont ils disposent, mais aussi de ce que les pouvoirs publics font et leurs offrent.

Lors de la précédente législature, l'accent a surtout été mis sur la sécurité. Cette politique est-elle poursuivie actuellement?

Il est préoccupé par la constatation selon laquelle notre pays serait le moins sûr du monde, par rapport au nombre de voitures et au chiffre de la population.

En comparaison avec les Pays-Bas, la France, l'Allemagne et même le Japon, nous avons très mal évolué.

Cela daterait de la crise du pétrole de 1973.

Que fait le Gouvernement sur le plan des trois facteurs importants du problème de la sécurité?

gen voor onze wegdekken en onze bruggen. Daarom moeten er controles binnenslands worden uitgeoefend, want de transporteurs komen bij de douane met twee gescheiden ladingen, die zij samenvoegen zodra zij het land binnen zijn.

De rijkswacht moet uiteraard ook optreden en de voorziene maatregelen bij overtreding van het reglement toepassen, zoals bijvoorbeeld de inbeslagname van de vrachtwagen.

Een lid zou, indien mogelijk, willen beschikken over het fysische programma van de Regie der Gebouwen.

Hij stelt voorts de volgende vragen:

De R.T.T. — BELGACOM

Voor de burger is het belangrijk tegen een redelijke prijs en binnen een zeer korte termijn te kunnen beschikken over een normale telefoonaansluiting.

Wat is de evolutie van de wachttijd voor een aansluiting per district? Er lijkt een duidelijke verbetering te zijn, zij het niet overal.

Volgens hem zou bij een regie zoals de normaal winstgevende R.T.T. het investeringsprogramma los moeten staan van het budget en van de beslissingen die worden genomen. Het moet worden afgestemd op de behoeften, op de markt, wat door het monopolie van de Regie gemakkelijk moet kunnen.

Beschikt de R.T.T. over een meerjarenprogramma voor investeringen en zo ja, is het mogelijk daar kennis van te hebben?

Het Verkeer

Wat betreft de houding van de burgers ten opzichte van het openbaar vervoer stelt spreker vast dat die niet enkel afhangt van wat zij kunnen of wensen en van de vervoermiddelen waarover zij beschikken, maar ook van wat de overheid doet en hun aanbiedt.

Tijdens de vorige zittingsperiode werd vooral de klemtoon gelegd op de veiligheid. Wordt dit beleid nu voortgezet?

Het stemt hem zorgelijk dat ons land het minst veilige ter wereld zou zijn, afgemeten aan het aantal voertuigen en het bevolkingscijfer.

In vergelijking met Frankrijk, Nederland, Duitsland en zelfs Japan is de ontwikkeling bij ons zeer slecht.

Die dateert van de oliecrisis in 1973.

Wat doet de Regering op het stuk van de drie belangrijke factoren voor de verkeersveiligheid?

Les personnes

Il faut compter à long terme sur leur expérience et aussi leur éducation en matière de circulation.

Il semble à l'intervenant que les dispositions de la loi votée l'an dernier sur le permis à points et les mesures pédagogiques qu'elle contenait doivent être mises en œuvre et développées.

L'intervenant insiste sur la nécessité d'un contrôle strict et l'application de sanctions.

Par exemple, on a instauré la limitation de la vitesse à 50 km à l'heure dans les agglomérations. Or, le comportement des automobilistes ne s'est pas modifié. Quelles sont les mesures prises en accord avec les pouvoirs locaux pour faire respecter cette limitation de vitesse?

Les routes

Ce secteur est régionalisé et n'est donc plus de la compétence du ministre, si ce n'est pour la réglementation de la circulation.

Les véhicules

L'intervenant constate qu'il ne suffit pas d'améliorer les voitures et leur sécurité intérieure pour améliorer parallèlement le comportement des citoyens.

Il cite l'exemple du système de freinage A.B.S. Selon des statistiques faites en Allemagne, à long terme, il n'apporte pas d'amélioration à la sécurité, les conducteurs ayant tendance à rouler encore plus vite.

Il subsiste un problème de communication entre ceux qui conçoivent et construisent les voitures et ceux qui doivent veiller à ce que le comportement des conducteurs soit suffisamment sûr.

Dans quelle mesure le ministre compte-t-il poursuivre la politique de sécurité du précédent Gouvernement?

La S.N.C.B.

Dans son amendement au budget, le Gouvernement a notamment diminué les crédits d'ordonnement de la S.N.C.B. de 13 à 11 milliards. La S.N.C.B., dans des communiqués de presse, a fait savoir que cela aurait pour conséquence une sérieuse diminution de personnel. Est-ce exact? Dans l'affirmative, l'intervenant désirerait quelques explications car les crédits d'ordonnement que le Gouvernement a réduits concernent les investissements et donc le programme «STAR 21». A ce propos l'intervenant suppose que le Gouvernement compte reprendre et mener ce programme à bonne fin.

De personen

Op lange termijn moet worden gerekend op hun ervaring en ook op hun verkeersopvoeding.

Het komt de spreker voor dat de bepalingen van de vorig jaar goedgekeurde wet over het rijbewijs met punten en de pedagogische maatregelen die daarin waren vervat, moeten worden toegepast en verder ontwikkeld.

Spreker wijst erop dat een strenge controle en het toepassen van straffen nodig zijn.

De snelheidsbeperking tot 50 km/uur binnen de agglomeraties is ingevoerd. Het gedrag van de automobilisten is daardoor niet veranderd. Welke maatregelen werden genomen in overleg met de lokale besturen om die snelheidsbeperking te kunnen doen naleven?

Wegen

Deze sector is naar de Gewesten gegaan en behoort dus niet meer tot de bevoegdheid van de Minister, met uitzondering van de verkeersreglementering.

Voertuigen

Spreker stelt vast dat het niet voldoende is betere auto's te maken en de passieve veiligheid te verhogen om tegelijkertijd het rijgedrag van de burgers te zien verbeteren.

Als voorbeeld haalt hij het remsysteem A.B.S. aan. Duitse statistieken wijzen uit dat dit systeem op lange termijn niet tot grotere veiligheid leidt, omdat de chauffeurs de neiging hebben nog vlugger te rijden.

Er blijft dus een communicatieprobleem bestaan tussen de personen die auto's ontwerpen en bouwen en die welke ervoor moeten zorgen dat de chauffeurs veilig genoeg rijden.

In hoeverre wil de Minister het veiligheidsbeleid van zijn voorganger voortzetten?

N.M.B.S.

Bij amendement stelt de Regering voor de ordonnanceringskredieten van de N.M.B.S. te verminderen van 13 tot 11 miljard. In een perscommuniqué heeft de N.M.B.S. laten weten dat dit zou leiden tot een ernstige inkrimping van het aantal personeelsleden. Klopt dat? Zo ja, dan zou de spreker meer informatie willen, omdat de ordonnanceringskredieten die de Regering heeft verminderd, slaan op de investeringen en dus op het programma «Star 21». Spreker gaat er in dit verband van uit dat de Regering dat programma wil voortzetten en afwerken.

Comme autre conséquence, la S.N.C.B. prévoit-elle d'autres réductions sur les lignes desservant des régions à faible densité de population?

En outre, le membre voudrait savoir comment le Gouvernement arrive si facilement à réduire ces crédits de 13 à 11 milliards.

Est-ce une mesure de sécurité prise par le Gouvernement pour empêcher la S.N.C.B. d'utiliser ces 2 milliards en surplus à autre chose?

Quelle est concrètement la politique de la S.N.C.B. sur ce plan et comment explique-t-elle ce ralentissement dans son programme?

Pour terminer l'intervenant pose une question ponctuelle concernant le programme physique de la Régie des Bâtiments. La restauration du Palais de Justice de Tongres, dont l'adjudication avait été prévue pour l'année dernière, a été reportée en 1993. Quelle est la raison de cette modification de programme?

Un membre voudrait savoir ce qui a été réalisé depuis l'an dernier des programmes prévus pour la S.N.C.B. et la Régie des Bâtiments.

Un autre commissaire pose les questions suivantes.

Lorsqu'il est question du dépavillonnement de navires belges vers le Luxembourg, l'intervenant trouve que l'on fait la démonstration par l'absurde de la hauteur des coûts professionnels en Belgique?

Ce dépavillonnement est-il un procédé sain? Ne faudrait-il pas plutôt s'attaquer aux causes qui imposent le recours à ce subterfuge?

Il note une volonté de libéralisation du ministre quand il s'engage à étudier l'adaptation et la modernisation éventuelles de l'affrètement à tour de rôle.

Mais qu'en est-il par contre de la navigation du dimanche et du passage des écluses le même jour?

Le ministre envisage-t-il de libéraliser la réglementation à ce sujet?

La Régie des Bâtiments est chargée de la construction et de l'entretien des bâtiments pour la C.E.E.

Il s'interroge sur ce que sont ces bâtiments, le coût de cette action de la Régie et sur l'affectation du Berlaymont?

Le membre s'étonne de voir qu'une direction de l'administration des Routes de la réglementation de la circulation et de l'infrastructure s'occupe de normes routières et de l'organisation de banques de données dans une matière qui est régionalisée. Le ministre pourrait-il préciser:

- le fondement de cette action,
- sa raison d'être,

Wil de N.M.B.S. als bijkomend gevolg haar dienstverlening verminderen op lijnen in streken met een lage bevolkingsdichtheid?

Spreker wil bovendien vernemen hoe de Regering er zo licht in slaagt die kredieten van 13 tot 11 miljard te verminderen.

Is dat een veiligheidsmaatregel van de Regering om te voorkomen dat de N.M.B.S. die 2 miljard elders toevoegt?

Waarin bestaat nu concreet het beleid van de N.M.B.S. op dat stuk? Hoe kan zij die vertraging in de uitvoering van haar programma verklaren?

Tot slot stelt spreker nog een vraag over een incidenteel onderwerp dat verband houdt met het fysisch programma van de Regie der Gebouwen. De gunning van de restauratiewerken voor het Justitiepaleis te Tongeren was gepland voor vorig jaar. Zij werd uitgesteld tot 1993. Waarom werd dat programma gewijzigd?

Een lid vraagt wat men sedert vorig jaar heeft gerealiseerd op het stuk van de programma's van de N.M.B.S. en de Regie der Gebouwen.

Een ander lid stelt de volgende vragen.

Wanneer Belgische schepen onder Luxemburgse vlag gaan varen, vindt spreker dat dit het bewijs uit het ongerijmde is van de hoogte van de bedrijfskosten in België?

Is dat onder een andere vlag gaan varen een gezonde werkwijze? Zou het niet beter zijn de oorzaken die dit noodzakelijk maken aan te pakken?

Hij merkt bij de Minister een streven naar liberalisering op wanneer hij aankondigt te willen studeren op een eventuele aanpassing en modernisering van de bevrachting bij toerbeurt.

Hoe zit het echter met de scheepvaart op zondag en het varen langs de sluizen op die dag?

Wil de Minister de reglementering ter zake liberaliseren?

De Regie der Gebouwen is belast met de bouw en het onderhoud van de E.E.G.-gebouwen.

Hij vraagt welke die gebouwen zijn, welke kostprijs aan de activiteiten van de Regie verbonden is en wat de bestemming van de Berlaymont is?

Het lid stelt tot zijn verbazing vast dat een directie van het Bestuur der wegen belast met de reglementering van het verkeer en de infrastructuur zich bezighoudt met de wegnormen en de organisatie van gegevensbanken in een aangelegenheid die geregionaliseerd is. Zou de Minister iets kunnen zeggen over:

- de beweegreden voor die actie,
- de bestaansredenen,

— ce que contiennent ces normes et ces banques de données et leurs objectifs?

L'Office Central des Fournitures a-t-il été entièrement épargné par la régionalisation ou biens certains de ses moyens ont-ils été transférés aux Régions?

Le ministre veut-il préciser le rôle exact et les attributions de cet Office.

Le commissaire pose encore les questions suivantes:

— Le ministre peut-il communiquer l'évolution du chiffre d'affaires de l'O.C.F. ces cinq dernières années?

— L'O.C.F. a-t-il enregistré une diminution de sa clientèle et par conséquent de son chiffre d'affaires suite au processus de régionalisation de l'administration? Si oui, dans quelle proportion?

— Quelle est la proportion des produits acquis par l'O.C.F. à l'étranger et dans les différentes Régions du pays?

— Quels sont les principaux produits achetés à l'étranger par l'O.C.F.?

— L'activité d'achat de l'O.C.F. est assumée par des bureaux d'achats. Combien sont-ils? Quelle est leur spécialisation? Quelle est la part de chacun de ces bureaux d'achat dans le chiffre d'affaires de l'O.C.F.?

— Quel est le délai de paiement moyen des fournisseurs de l'O.C.F.?

— Le ministre peut-il nous communiquer le montant des intérêts de retard réclamés à l'O.C.F. par ses fournisseurs depuis cinq ans? Comment peut-on expliquer ces retards de paiement?

— L'O.C.F. a-t-il pris les dispositions nécessaires pour remédier à cette situation et pour payer dorénavant ses fournisseurs dans les délais prévus? De telles pratiques pouvant détériorer la santé financière des entreprises adjudicataires ou amener ces dernières à ne plus répondre aux appels d'offres lancés par l'O.C.F.?

— Dans quels délais les clients de l'O.C.F. sont-ils tenus de procéder au paiement des marchandises reçues? Quels sont les arriérés de paiement des clients de l'O.C.F.?

Un commissaire fait remarquer que, dans sa note politique, le ministre a souligné l'importance du transport public.

A ce propos, il a dit que le contrat de gestion de la S.N.C.B. contient des mécanismes qui permettront d'améliorer les conditions de transport et de poursuivre la restructuration et la rationalisation.

— wat die gegevensbanken en normen inhouden en wat de doelstellingen daarvan zijn?

Werd het Centraal Bureau voor benodigheden volledig gespaard door de regionalisering of werden sommige van zijn middelen overgedragen aan de Gewesten?

Wil de Minister de precieze rol en taken van dit bureau omschrijven?

Het commissielid stelt nog de volgende vragen:

— Kan de minister de evolutie mededelen van de omzet van het C.B.B. voor de jongste vijf jaren?

— Heeft het C.B.B. een vermindering van zijn clientèle en bijgevolg van zijn omzet gekend als gevolg van regionalisering van de besturen? Zo ja, in welke mate?

— Hoe is de verhouding tussen de aankoop van de produkten door het C.B.B. in het buitenland en die in de verschillende Gewesten van België?

— Welke zijn de voornaamste produkten die het C.B.B. in het buitenland heeft gekocht?

— De aankopen voor het C.B.B. worden gedaan door aankoopbureaus. Hoeveel zijn er? Waarin zijn ze gespecialiseerd? Welk aandeel heeft elk van die bureaus in de omzet van het C.B.B.?

— Welke is de normale betalingstermijn van de leveranciers van het C.B.B.?

— Kan de minister ons mededelen hoeveel nalatigheidsintresten sinds vijf jaar door de leveranciers van het C.B.B. worden geëist? Hoe zijn die vertragen in de betaling te verklaren?

— Heeft het C.B.B. de noodzakelijke maatregelen genomen om die toestand te verhelpen en voortaan de leveranciers binnen de normale termijnen te betalen? Kunnen dergelijke praktijken de gezonde financiële toestand van aanbestedende bedrijven ongunstig beïnvloeden of die laatste ertoe brengen niet meer in te schrijven op de offerteaanbiedingen van het C.B.B.?

— Binnen welke termijnen moeten de klanten van het C.B.B. overgaan tot het betalen van de ontvangen goederen? Hoeveel betalingsachterstand hebben de klanten van het C.B.B.?

Een commissielid merkt op dat de Minister in zijn beleidsnota gewezen heeft op het belang van het openbaar vervoer.

Hij heeft in dit verband gezegd dat het beheerscontract van de N.M.B.S. mechanismen bevat waardoor het mogelijk wordt het spoorwegvervoer te verbeteren en de herstructurering en rationalisering voort te zetten.

Ce contrat de gestion offre-t-il les garanties suffisantes pour répondre à l'attente du ministre, et notamment en matière de transport de personnes?

Etant donné les difficultés budgétaires, l'intervenant craint une réduction de ce service, avec une réduction du trafic le week-end et la fermeture de petites gares.

Les investissements de l'infrastructure sont passés de 13 à 11 milliards. Les 13 milliards étaient prévus sur base du plan «Star 21» et du plan d'investissement décennal et on a dit que cette diminution était liée à des problèmes spécifiques de personnel. Qu'en est-il?

Le ministre peut-il préciser quels sont les projets qui ne seront pas réalisés? Pense-t-il pouvoir augmenter les crédits d'investissement dans les années à venir, de manière à rattraper ce retard?

D'autre part, il paraîtrait que ne seront conservées que les gares qui, en semaine, auront un minimum de 150 voyageurs par jour. Sur cette base, près de 150 gares peuvent être supprimées en semaine et 300 le week-end. En outre, la S.N.C.B. réduirait de 20 p.c. le nombre de km/train. Qu'en est-il exactement?

Il est question également d'inciter la S.N.C.B. à attirer plus de voyageurs en adaptant une partie des compensations de l'Etat au nombre de km/voyageurs réalisé et aux recettes.

Mais si l'on ne lui donne pas les crédits nécessaires pour rendre ce service plus attractif, cette proposition n'a guère de sens. Qu'en pense le ministre?

En ce qui concerne Bruxelles, le ministre peut-il dire quelle attitude il va adopter pour l'installation d'un R.E.R., dont la première phase coûterait 162 millions, alors que des restrictions sont envisagées?

L'intervenant fait remarquer que, dans la note politique, on fait très peu allusion au problème de la sécurité routière.

Le ministre pourrait-il nous informer sur ce point et notamment sur le permis de conduire à points, l'éclairage des voitures le jour, le degré d'alcoolémie et les contrôles automatiques de vitesse?

Un autre membre intervient à propos de la Régie des Postes.

Il apparaît dans la note de politique générale qu'Anvers X et Charleroi X seront opérationnels au début de 1993. Ce qui veut dire que ces centres de tri seront entièrement automatisés. Or, une des firmes concernées dans cette automatisation, s'estimant lésée, a introduit un recours au Conseil d'Etat. Cette affaire est-elle terminée? Quelle est la firme qui va se voir attribuer la commande?

Biedt dat beheerscontract voldoende waarborgen om de verwachtingen van de Minister in te lossen, met name in verband met het personenvervoer?

Gelet op de begrotingsmoeilijkheden vreest de spreker een vermindering van de dienstverlening met een daling van het verkeer tijdens de weekeinden en de sluiting van kleine stations.

De investeringen in infrastructuur zijn teruggeval- len van 13 op 11 miljard. Die 13 miljard waren uitge- trokken in het plan «Star 21» en in het tienjarenplan voor investeringen en naar verluidt had deze vermin- dering te maken met specifieke personeels- problemen. Wat is daarvan waar?

Kan de Minister toelichten welke projecten niet zullen worden uitgevoerd? Meent hij de investerings- kredieten in de komende jaren te kunnen verhogen om zo die achterstand in te lopen?

Anderzijds zouden naar het schijnt slechts die sta- tions worden behouden die op weekdagen een mini- mum van 150 reizigers per dag bereiken. Op grond daarvan kunnen bijna 150 stations worden afge- schaft tijdens de week en 300 in het weekeinde. Bovendien zou de N.M.B.S. het aantal km/trein met 20 pct. verminderen. In hoeverre is dat juist?

Naar verluidt zou de N.M.B.S. er eveneens toe worden aangezet meer reizigers aan te trekken. Zo zou een deel van de rijkscompensaties worden aange- past naargelang van het aantal gerealiseerde kilome- ter/reizigers en van de inkomsten.

Maar als ze niet de nodige kredieten krijgt om de dienst aantrekkelijker te maken, is dat voorstel zin- loos. Wat is de mening van de Minister hieromtrent?

Kan de Minister, wat Brussel betreft, zeggen welke houding hij zal aannemen inzake de uitbouw van een voorstadsnet, dat op een ogenblik dat besparingen in het vooruitzicht worden gesteld, in een eerste fase 162 miljoen frank zou kosten?

Spreker merkt op dat er in de beleidsnota nauwe- lijks verwijzingen te vinden zijn naar het probleem van de verkeersveiligheid.

Zou de Minister ons op dat punt kunnen inlichten en met name over het rijbewijs met punten, het rijden met licht overdag, het alcoholgehalte en de automa- tische snelheidscontroles?

De interventie van een ander lid handelt over de Regie des Posterijen.

Uit de algemene beleidsnota blijkt dat Antwer- pen X en Charleroi X tegen begin 1993 in gebruik zul- len worden genomen. Dat betekent dat die sorteer- centra volledig geautomatiseerd zullen zijn. Nu was een van de bij de automatisering betrokken firma's van oordeel benadeeld te zijn. Ze heeft een klacht ingediend bij de Raad van State. Is deze zaak afgehan- deld? Aan welke firma wordt de bestelling uiteinde- lijk gegund?

D'autre part, on peut constater avec plaisir qu'un investissement de 6 milliards est prévu, presque exclusivement pour la rénovation des bureaux de poste.

Il y a beaucoup à faire pour la Régie des Postes.

La concurrence du privé est énorme.

On parle aussi de l'activité postale au niveau européen.

Depuis deux mois, on n'entend plus rien à propos du contrat de gestion. Où en est-on?

Un autre commissaire pose les questions suivantes sur le problème de la sécurité routière:

En matière de limitation de vitesse, il se demande si nous avons choisi le bon système de contrôle. Nous avons une énorme administration qui coûte très cher, beaucoup d'usagers échappent aux poursuites et sont souvent, par ailleurs, des gens aisés disposant de voitures puissantes et qui ne sont guère touchés par le paiement des amendes. Il s'agit avant tout d'opérer un changement des mentalités.

L'intervenant est persuadé qu'une plus grande présence visible de la police sur la route serait beaucoup plus efficace que de dresser contravention en étant dissimulé derrière le coin ou par l'intermédiaire d'appareillages contestés.

Quel est l'avis du ministre à ce sujet?

La deuxième préoccupation de l'intervenant concerne la circulation sur les autoroutes, et notamment les problèmes posés par les trains de poids lourds roulant les uns derrière les autres, aux heures de pointe. Or, il n'est prévu aucune limitation quant à leurs dépassements, comme cela existe notamment en France et en Allemagne, ce qui provoque souvent de grandes difficultés de circulation pour les autres automobilistes.

Outre le contrôle du poids des chargements, ne pourrait-on, sur le plan de la sécurité, étudier cette problématique de la réglementation de la circulation des poids lourds?

Un autre membre, dans le cadre de son programme physique, voudrait savoir où en est la S.N.C.B. quant à la réalisation des travaux annoncés, en ce qui concerne les lignes et l'aménagement des gares.

D'autre part, il semblerait que certaines gares vont être transformées en points d'arrêt, c'est-à-dire qu'elles n'auront plus de personnel responsable. Si c'est exact, quelles gares sont-elles concernées? Que vont devenir les bâtiments? Va-t-on les réaffecter, les détruire, les vendre? Ces informations pourraient intéresser certaines administrations communales.

L'intervenant a lu qu'en 1990 le nombre de voyageurs et le nombre de km/marchandises avaient

Voorts spreekt het lid zijn tevredenheid uit over het feit dat de begroting in een investering van 6 miljard voorziet, die bijna uitsluitend is bestemd voor de renovatie van postkantoren.

Er valt nog heel wat te doen voor de Regie der Posten.

De privé-sector is een geduchte concurrent.

Er is verder ook sprake van postactiviteiten op het Europese vlak.

Sedert twee maanden hoort men niets meer over het beheerscontract. Hoe staat het ermee?

Een ander lid stelt de volgende vragen over de verkeersveiligheid:

Hij vraagt zich af of wij op het stuk van de snelheidsbeperking wel het goede controlebeleid hebben gekozen. Wij beschikken over een kolossaal ambtelijk apparaat dat schatten verslindt. Tal van weggebruikers ontsnappen aan vervolging. Het zijn bovendien vaak gegoeden die met pijlsnelle wagens rijden en wie het betalen van boeten nauwelijks raakt. Volgens het lid is het in de eerste plaats belangrijk een andere mentaliteit ingang te doen vinden.

Spreeker is ervan overtuigd dat een ruimere en zichtbare aanwezigheid van de politie op de weg heelwat efficiënter zou zijn dan het opstellen van processen-verbaal vanop een verborgen plek of met betwiste apparatuur.

Wat is de mening van de Minister op dat punt?

In de tweede plaats spreekt het lid zijn bezorgdheid uit over het verkeer op de snelwegen en meer bepaald over de problemen in verband met de konvoien vrachtwagens die op de spitsuren vlak achter elkaar aanrijden. In tegenstelling tot wat onder meer in Frankrijk en Duitsland geldt, wordt het inhalen niet beperkt, wat vaak tot ernstige verkeersmoeilijkheden leidt voor de andere automobilisten.

Zou men naast de controle van het gewicht van de lading ook niet uit een oogpunt van verkeersveiligheid het probleem van de verkeersreglementering voor vrachtwagens kunnen onderzoeken?

In het raam van het fysisch programma zou een ander lid willen vernemen hoe ver het bij de N.M.B.S. staat met de uitvoering van de aangekondigde werken voor de lijnen en de inrichting van de stations.

Sommige stations zouden naar het schijnt halteplaatsen worden, d.w.z. dat er geen verantwoordelijk personeel meer aanwezig zal zijn. Als dat juist is, om welke stations gaat het dan? Wat zal er gebeuren met de gebouwen? Zal men ze een nieuwe bestemming geven, afbreken of verkopen? Die informatie zou sommige gemeentebesturen kunnen interesseren.

Spreeker heeft gelezen dat het aantal reizigers en het aantal km voor goederenvervoer in 1990 vermeerderd

augmentés. Cependant, il s'étonne que, récemment, se rendant de Bruxelles à Mons, il a dû voyager dans un train de quatre wagons, alors qu'il y en a normalement douze, sur la plate-forme où se trouvaient vingt-sept personnes, sans main-courante pour se tenir, les wagons étant combles.

Cette situation semble fréquente.

Est-ce un accident ou est-ce dû à un manque de matériel? Quoi qu'il en soit, il doit y être remédié le plus rapidement possible.

L'intervenant se joint au précédent pour souligner le danger représenté par les trains de poids lourds sur les autoroutes, se dépassant à des vitesses parfois excessives ou trop lentes et difficiles à dépasser par temps de pluie, ou empêchant de s'insérer aux sorties.

En matière de sécurité routière, il faut songer à éduquer les piétons, lorsqu'ils circulent sur la route, la transversent et notamment dans les carrefours très fréquentés.

Enfin, il serait souhaitable que les communes fassent un effort particulier dans l'aménagement de petits parkings à l'intérieur des villes et des communes, de manière à dégorger le parking dans les rues.

Un commissaire désire faire tout d'abord une remarque générale.

Dans ce budget on parle d'organismes qui vont disparaître de la compétence du Parlement, puisqu'il vont devenir des organes de gestion. De ce fait, on discute ici de détails et de moyens de gestion, sans approcher la philosophie fondamentale de ces organismes et leurs limites. Il cite l'exemple typique du problème du transport des petits colis.

Il évoque ensuite le problème de la Régie des Bâtiments. On voit de moins en moins clair dans la gestion de cet énorme parc immobilier. Il n'existe pas de structure. Il faudrait que le ministre fasse faire un rapport fondamental, et qu'on puisse suivre année par année l'évolution de ces différents postes.

Dans certains cas, l'Etat a des responsabilités directes, comme par exemple pour la délivrance des plaques d'immatriculation automobile.

Bien que la gestion de ce secteur se soit améliorée, les délais restent toujours très longs. A l'époque de l'informatique, il est incompréhensible qu'on ne parvienne pas à instaurer un système permettant d'utiliser son véhicule immédiatement.

Dans la circulation autoroutière, ce qui importe pour l'utilisateur, c'est le temps mis de porte à porte. Il faut gérer ce problème comme un système cohérent en y englobant le reste du système routier. L'automobi-

zijn. Daarom verbaast het hem dat hij onlangs van Brussel naar Bergen heeft moeten reizen in een trein met vier wagons, terwijl er daar normaal twaalf zijn, op een platform met zevenentwintig personen, zonder handvatten om zich vast te houden, terwijl de wagons overvol zaten.

Dat schijnt een veel voorkomende situatie te zijn.

Is dat toevallig of is er werkelijk een tekort aan materieel? Hoe dan ook, dat moet zo spoedig mogelijk worden verholpen.

De spreker pikt in op wat de vorige spreker zei en onderstreept het gevaar van de kolonnen zware vrachtwagens op de autowegen, die heel vaak te snel of te traag rijden, die bij regenweer moeilijk in te halen zijn en die het nemen van rechterrijstrook bij de afslagen bemoeilijken.

Inzake wegveiligheid moeten de voetgangers worden opgevoed bij het gebruiken van de rijweg, met name wanneer zij die oversteken op drukke kruispunten.

Het zou ten slotte wenselijk zijn dat de gemeenten een bijzondere inspanning doen voor het aanleggen van kleine parkeerterreinen binnen de steden en gemeenten, om het parkeren in de straten te ontlasten.

Een commissielid wenst in de eerste plaats een opmerking te maken in algemene zin.

In deze begroting is er sprake van instellingen die aan de bevoegdheid van het Parlement onttrokken zullen worden, aangezien zij beheersorganen zullen worden. Daardoor wordt hier gediscussieerd over details en beheersmiddelen zonder dat de grote beleidslijnen van die instellingen en hun begrenzingsen worden besproken. Hij geeft als typisch voorbeeld het probleem van het vervoer van kleine poststukken.

Vervolgens heeft hij het over de Regie der Gebouwen. Men ziet hoe langer hoe minder klaar in het beheer van dit omvangrijke aantal gebouwen. Daarin is geen structuur te vinden. De Minister moet een diepgaand rapport laten maken zodat men van jaar tot jaar de evolutie van die verschillende posten kan volgen.

In sommige gevallen is de Staat rechtstreeks verantwoordelijk, zoals bijvoorbeeld voor het uitreiken van nummerplaten voor autovoertuigen.

Hoewel die sector thans beter wordt bestuurd, blijven de termijnen nog steeds lang. In het tijdperk van de informatica is het onbegrijpelijk dat men er niet in slaagt een systeem in te voeren waardoor men zijn voertuig onmiddellijk in gebruik kan nemen.

In het autoverkeer is voor de gebruiker de tijd belangrijk die hij nodig heeft van deur tot deur. Dit probleem moet coherent worden geregeld, waarbij het gehele systeem van het wegverkeer moet worden

liste accélère sur l'autoroute parce qu'il sait qu'en sortant, il va perdre du temps. De même, en effet, les piétons doivent être éduqués. Il faut être aussi sévère avec les piétons qui traversent au feu rouge, qu'avec les automobilistes.

Il y a également matière à réflexion en ce qui concerne le parking de longue durée en ville.

Quant à la limitation de vitesse, elle doit être fonction de la circulation et de l'environnement et il faut surtout essayer d'éviter les ruptures.

Il faut un mode de réflexion, une concertation et une cohérence globales. De même, la priorité de droite absolue doit être reconsidérée.

Un autre membre pose les questions suivantes:

R.T.T.-Belgacom

Nouveaux services dans les réseaux de distribution par câble.

La loi de 1987 relative aux réseaux de radiodistribution et de télédistribution a tenu compte de l'évolution technique en cours en matière de distribution par câble. Les possibilités qu'offre cette infrastructure, qui peut contribuer de manière significative aux progrès des télécommunications dans notre pays, ont été évaluées correctement.

Alors que dans le passé, la Belgique faisait office de référence en matière de distribution par câble et qu'une grande partie de notre territoire avait été raccordée au câble, d'autre pays ont, depuis lors, progressé beaucoup plus, grâce à de nouvelles utilisations du câble.

L'intervenant pense, par exemple, à la Hollande méridionale et à la région de Leeuwarden aux Pays-Bas ou à la région de Roubaix-Tourcoing en France.

Certains services peuvent être directement intégrés aux réseaux sans frais supplémentaires, par exemple:

— *pay per view/pay per event*: une technique par laquelle l'abonné choisit un programme déterminé par l'intermédiaire de son réseau câblé, sans que cela se limite aux films ou aux événements sportifs;

— système d'alarmes: alarme pour personnes âgées, alarme antivol et alarme incendie;

— vidéotex: pour la consultation de diverses banques de données.

Un arrêté royal sera-t-il pris sous peu afin de créer le cadre réglementaire qui permettra aux sociétés de distribution par câble d'intégrer immédiatement de nouvelles utilisations au réseau?

betrokken. De automobilist versnelt op de autoweg omdat hij weet dat hij bij de uitrit tijd zal verliezen. Op dezelfde wijze moeten de voetgangers worden opgevoed. Men moet even streng zijn voor de voetgangers die oversteken bij rood licht als voor de automobilisten.

Ook moet worden nagedacht over het langdurig parkeren in de stad.

De snelheidsbeperking moet afhankelijk zijn van de verkeersdrukte van de omgeving en men moet vooral abrupte verandering van de maximumsnelheid vermijden.

Er moet globaal worden nagedacht, overlegd en naar samenhang gestreefd. Er moet weer worden gedacht aan de absolute voorrang van rechts.

Een lid stelt de volgende vragen

R.T.T.-Belgacom

Nieuwe diensten op de kabelnetten.

De wet van 1987 betreffende de radio- en teledistributienetten heeft rekening gehouden met de aan gang zijnde technologische evolutie op het vlak van de kabel distributie. De mogelijkheden van deze infrastructuur die een belangrijke bijdrage kan leveren aan het telecommunicatiegebeuren in ons land, zijn juist ingeschat.

Daar waar België in het verleden gold als een referentie op het vlak van de kabel distributie en een groot deel van ons grondgebied bekabeld is, zijn er nu andere landen die via nieuwe kabeltoepassingen veel verder zijn gevorderd.

Het lid denkt bijvoorbeeld aan Zuid-Holland en de regio Leeuwarden in Nederland of de Franse regio Roubaix-Tourcoing.

Zonder bijkomende kosten kunnen bepaalde diensten onmiddellijk op de netten gebracht worden, bijvoorbeeld:

— *pay per view/pay per event*: een techniek waarbij de abonnee via zijn kabelnet een bepaald programma kiest, en dit wordt niet beperkt tot film of sport;

— alarmsystemen: bejaardenalarm, inbraak- en brandalarm;

— videotex: voor het raadplegen van allerlei databanken.

Komt er weldra een koninklijk besluit dat het reglementair kader zal scheppen om het voor de kabelmaatschappijen mogelijk te maken om onmiddellijk nieuwe toepassingen op het net in te voeren?

On pourrait également, par exemple, consulter l'annuaire téléphonique électronique grâce au câble.

Frais de téléphone

Il existe en Europe de grandes différences dans les frais de téléphone. Un raccordement en Belgique, par exemple, coûte 3,5 fois plus cher qu'en Allemagne. Une communication pour l'Allemagne à partir de l'Irlande est deux fois plus coûteuse que la même communication pour l'Irlande à partir de l'Allemagne. Le ministre n'estime-t-il pas qu'il conviendrait d'uniformiser *grosso modo* les tarifs dans tous les pays de la C.E.E. ? Quelles initiatives envisage-t-on pour placer les tarifs belges au moins au niveau moyen européen ?

Télécommunications — Réseau transeuropéen

Où en est la réalisation du réseau transeuropéen de télécommunications ? Dans le passé, l'Espagne s'est montrée récalcitrante. Où en est-on maintenant et quelle est l'évolution prévue ?

Service des renseignements

Le service 1207 (Renseignements) est souvent surchargé, si bien qu'il faut attendre longtemps pour obtenir la communication, que la ligne est occupée, etc. Les centraux de Louvain et d'Anvers seraient déjà automatisés, mais il apparaît maintenant qu'en fait, le prix du service augmente. En effet, si jadis, l'on pouvait demander un nombre infini de renseignements, l'on a commencé par limiter ce nombre à trois et il semble maintenant qu'il soit limité à un renseignement par communication. Que pense pouvoir faire le ministre pour assurer une meilleure communication des renseignements ?

Communications

Procès-verbaux

Ne serait-il pas plus juste de prévoir, en ce qui concerne les procès-verbaux, par exemple à la suite de contraventions aux règles de limitation de vitesse non plus des amendes forfaitaires, mais des amendes modulées en fonction du revenu ? Il se peut que devoir payer une amende de 10 000 francs ne dérange pas directement certains, alors que d'autres trouveront qu'il s'agit d'une somme énorme.

Plaques minéralogiques

Le ministre déclare que, fréquemment, des gens lui demandent l'autorisation d'acquérir une plaque minéralogique spéciale, par exemple une plaque portant les initiales de leur nom ou des plaques portant les mentions « fun » ou « chic ». Une fois que le service en question aura été complètement informatisé, l'on pourra probablement déterminer sans grandes difficultés quelles sont les plaques minéralogiques devenues disponibles, de manière à pouvoir les vendre à

Zo zou men ook bijvoorbeeld via de kabel het elektronisch telefoonboek kunnen raadplegen.

Telefoonkosten

Er bestaan grote verschillen in de telefoonkosten in Europa. Een aansluiting in België is bijvoorbeeld 3,5 maal duurder dan in Duitsland. Een gesprek van Ierland naar Duitsland kost twee maal meer dan hetzelfde gesprek van Duitsland naar Ierland. Meent de Minister niet dat het aangewezen is dat de tarieven ongeveer gelijkgeschakeld worden in alle E.G.-landen en welke initiatieven worden er overwogen om de Belgische tarieven ten minste op het gemiddeld Europees niveau te brengen ?

Telecommunicatie — Transeuropees netwerk

Wat is de stand van zaken van het transeuropees netwerk inzake telecommunicatie ? In het verleden lag Spanje in dit verband dwars. Wat is de huidige stand van zaken en de te verwachten evolutie ?

Dienst Inlichtingen

De dienst 1207 voor inlichtingen is vaak overbelast, met als gevolg lange wachttijden, bezettoon, enzovoort. De centrales van Leuven en Antwerpen zouden reeds geautomatiseerd zijn, maar thans blijkt dat ook de service financieel fel vermindert. Daar waar men vroeger onbeperkt inlichtingen kon vragen, werd dit later tot maximum drie vragen beperkt, en thans kan blijkbaar nog slechts één vraag per communicatie gesteld worden. Wat meent de heer Minister te kunnen ondernemen om op een efficiëntere wijze informatie te kunnen geven ?

Verkeer

Processen-verbaal

Zou het niet rechtvaardiger zijn, indien de processen-verbaal, bijvoorbeeld als gevolg van snelheidsovertredingen, gesteund zouden zijn, niet op forfaitaire getallen, maar gemoduleerd zouden worden volgens het inkomen ? Een boete van 10 000 frank stoort sommigen wellicht niet direct, terwijl het voor anderen een enorme aderlating betekent.

Nummerplaten

De Minister wordt, zoals wij, wellicht regelmatig geconfronteerd met vragen om een speciale nummerplaat te verwerven, bijvoorbeeld met de initialen van de naam, of platen zoals « fun » of « fijn ». Als de betrokken dienst eenmaal volledig geïnformatiseerd is, kan wellicht zonder veel problemen bepaald worden welke nummerplaten vrijgekomen zijn, zodat deze platen kunnen verkocht worden aan een hogere prijs. Waar men 2 500 frank betaalt voor een gewone

un prix supérieur au prix normal. Si le prix d'une plaque normale est de 2 500 francs, l'on pourrait demander, par exemple, 25 000 francs ou plus pour une plaque spéciale.

S.N.C.B.

Jusqu'à présent, le compte d'exploitation de la S.N.C.B. était en équilibre grâce à la technique du crédit-bail immobilier. Toutefois, à partir de 1993, la réglementation européenne interdit cette pratique. En fait, le compte d'exploitation de la S.N.C.B. présente un déficit structurel.

Dès 1993, la S.N.C.B. sera confrontée à un déficit structurel de 7 à 8 milliards sur son compte d'exploitation. La S.N.C.B. devra donc procéder à une nouvelle opération d'assainissement, notamment en réduisant le nombre d'emplois. Sans doute, les efforts pourront-ils être plus ou moins équitablement répartis entre la Wallonie et la Flandre. A cet égard, il faut toutefois tenir compte des efforts d'assainissement déjà réalisés dans le passé et ce surtout en Flandre. Ainsi, seulement 53 gares non rentables ont pu continuer à fonctionner en Flandre, contre 128 en Wallonie. En comparaison de la Flandre, la Wallonie n'a pas procédé à une rationalisation stricte de sa politique ferroviaire. Grâce à une gestion comptable informatisée, il est possible de localiser d'une manière objective les manquements réels et de procéder à une rationalisation. Cette proposition rencontrerait toutefois une certaine opposition.

Si le ministre veut éviter qu'un nouveau problème politique et communautaire voit le jour dans le cadre de la S.N.C.B., ne faudrait-il pas prendre des mesures dès à présent ?

L'intervenant aimerait connaître le point de vue du ministre en la matière.

Un autre intervenant tient à faire part de son inquiétude quant à l'avenir de la S.N.C.B. et de la Poste.

Si l'on considère la situation des finances de l'Etat et celle de ces deux entreprises, plus grave encore, un contrat de gestion ne risque-t-il pas, dans ces conditions, d'entraîner des rationalisations très importantes au sein de ces entreprises ? Notamment en matière de transports en commun, la marge de manœuvre est très faible. Les promotions commerciales ont peu d'effets sur les recettes. Pour la Poste, les perspectives ne sont guère plus réjouissantes.

L'intervenant voudrait connaître la philosophie du ministre à propos de ces deux entreprises publiques.

Un commissaire formule deux réflexions.

Lors de problèmes dus à la Poste à l'occasion de demandes d'immatriculation de véhicules, les con-

nummerplaat, zou bijvoorbeeld kunnen gedacht worden aan 25 000 frank of meer voor een bijzondere vraag.

N.M.B.S.

Tot op heden werd de exploitatierekening van de N.M.B.S. in evenwicht voorgesteld dank zij het « *sale and lease back* » van bepaalde goederen. De E.G.-normering verbiedt dit echter vanaf 1993. In feite is er een structureel tekort op de exploitatierekening van de N.M.B.S.

Vanaf 1993 zal de N.M.B.S. geconfronteerd worden met een structureel tekort van 7 à 8 miljard op de exploitatierekening. De N.M.B.S. zal dus een nieuwe saneringsoperatie moeten doorvoeren, onder andere door een vermindering van de tewerkstelling. Wellicht zullen de inspanningen min of meer gelijk verdeeld worden over Wallonië en Vlaanderen. Hierbij moet echter rekening worden gehouden met de besparingsinspanningen in het verleden, vooral in Vlaanderen. Zo zijn er bijvoorbeeld in Vlaanderen slechts 53 niet-rendabele stations die mochten blijven functioneren tegenover 128 in Wallonië. In vergelijking met Vlaanderen heeft Wallonië geen strikte rationalisering van het spoorbeleid gevoerd. Via een beheersboekhouding op computer kan men objectief de werkelijke tekorten lokaliseren en tot een rationalisatie overgaan. Dit voorstel zou echter stuiten op verzet.

Wil de Minister vermijden dat er een nieuw politiek en communautair probleem ontstaat in verband met de N.M.B.S., dan dienen wellicht nu reeds maatregelen genomen te worden.

Graag vernam het lid de inzichten van de Minister ter zake.

Een andere spreker zegt dat hij bezorgd is over de toekomst van de N.M.B.S. en de Post.

Zal een beheerscontract, gelet op de financiële toestand van het Rijk en vooral die van de twee ondernemingen, niet leiden tot omvangrijke rationalisaties binnen die ondernemingen ? Vooral inzake openbaar vervoer is de manoeuvreerruimte erg klein. De goedkope aanbiedingen hebben weinig invloed op de ontvangsten. Voor de Post zijn de vooruitzichten niet veel rooskleuriger.

Spreker zou de opvattingen van de Minister over die twee overheidsbedrijven willen kennen.

Een lid heeft twee bedenkingen.

Toen er problemen waren bij de Post betreffende de aanvragen tot inschrijving van voertuigen, waren

tacts avec l'Office de la Circulation routière ont été très difficiles. Il a fallu une demi-journée pour avoir au téléphone l'unique fonctionnaire qui s'occupe du contentieux et qui n'a évidemment pas le temps de procéder à la moindre recherche.

En conséquence de quoi les demandeurs d'immatriculation ont dû introduire une nouvelle demande et payer une deuxième fois.

Ne pourrait-on envisager une décentralisation de ces services?

D'autre part, lors de la suppression de certaines gares, il faut faire attention de ne pas faire de mauvais choix et de supprimer certaines gares qui pourraient être valorisées, comme celle de Herstal.

Un autre intervenant voudrait savoir si le contrat de gestion sera réellement soumis à la discussion au Parlement avant qu'il soit définitivement conclu et publié au *Moniteur belge*.

Il formule des inquiétudes à propos des régions rurales.

Leurs représentants auront-ils une chance de se faire entendre?

Un autre commissaire se joint à la demande du précédent.

En ce qui concerne l'automatisation d'Anvers X et Charleroi X, l'arrêt du Conseil d'Etat devrait être rendu dans une quinzaine de jours.

La Commission sera-t-elle informée du résultat, car l'automatisation de ces centres de tri est une étape extrêmement importante?

Un membre pose les questions suivantes.

A propos des voies désaffectées de la S.N.C.B., le ministre avait donné, en 1986, les chiffres suivants à l'intervenant:

- 670 km des voies enlevées et non vendues;
- 208 km de voies non enlevées et non vendues,

ce qui faisait un total de 880 km de voies désaffectées risquant éventuellement d'être aliénées.

Quelle est la situation actuelle, la ventilation étant faite par province?

Le ministre serait-il d'accord de ne pas vendre ces voies désaffectées? Elles sont très valables comme voies de remembrement rural, comme sentiers de grandes randonnées pédestres ou cyclotouristiques.

Quant à la Régie des Bâtiments, l'Etat est amené par l'importance de son patrimoine immobilier à jouer un rôle important en matière de spéculation foncière.

de contacts met de Dienst van het Wegverkeer zeer moeilijk. Men diende een halve dag te wachten om de enige ambtenaar aan de lijn te krijgen die zich bezighoudt met de geschillen en uiteraard niet de tijd had om opzoekingen te doen.

Als gevolg daarvan dienden de aanvragers van een inschrijving een nieuwe aanvraag te doen en een tweede keer te betalen.

Kunnen die diensten niet gedecentraliseerd worden?

Anderzijds dient men er bij het afschaffen van sommige stations op toe te zien geen verkeerde keuzes te maken en stations af te schaffen die een nuttige functie kunnen vervullen, zoals dat van Herstal.

Een ander spreker zou willen weten of het beheerscontract werkelijk ter bespreking aan het Parlement zal worden voorgelegd voor het definitief wordt gesloten en in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt.

Hij spreekt zijn ongerustheid uit in verband met de landelijke regio's.

Zullen hun vertegenwoordigers de kans krijgen zich te laten horen?

Een ander lid vraagt hetzelfde als de vorige spreker.

Wat betreft de automatisering van Antwerpen X en Charleroi X zou het arrest van de Raad van State over een veertiental dagen gewezen worden.

Zal de Commissie van de uitslag op de hoogte worden gebracht? De automatisering van die sorteercentra is immers een zeer belangrijke stap.

Een lid stelt de volgende vragen.

Wat betreft de niet meer gebruikte sporen van de N.M.B.S., had de Minister in 1986 de volgende cijfers aan de spreker medegedeeld:

- 670 km ontmantelde en niet verkochte sporen;
- 208 km niet ontmantelde en niet verkochte sporen,

wat neerkomt op een totaal van 880 km niet meer gebruikte sporen die eventueel kunnen worden vervreemd.

Wat is de huidige toestand, met een opsplitsing per provincie?

Is de Minister het ermee eens om die niet meer gebruikte sporen niet te verkopen? Zij kunnen zeer nuttig zijn in verband met de ruilverkaveling op het platteland, en als grote-routepaden voor wandelaars of fietstoeristen.

Wat de Regie der Gebouwen betreft, kan de Staat door de omvang van zijn vermogen aan onroerend goed een belangrijke rol spelen inzake grondspeculatie.

Mais l'intervenant souhaite que les pouvoirs publics adoptent une politique globale de garder la plus grande partie du patrimoine immobilier, parce qu'il apparaît que de nouveaux besoins se développent de façon continue. Il est négatif que chacun gère sa politique foncière tout seul. Il faut pratiquer une coopération et mettre dans un pot commun terrains et bâtiments et les redistribuer en fonction des besoins. Sinon on tombera dans des impasses de coûts insurmontables pour certains investissements publics nécessaires.

Dans un autre domaine, l'intervenant désire savoir où en est l'évolution du dossier du permis de conduire à points.

Il voudrait réitérer une suggestion qui est la classification des infractions graves. Il cite l'exemple du stationnement gênant sur le passage des transports en commun.

Autre problème, celui de la responsabilité objective des véhicules motorisés vis-à-vis des piétons et des cyclistes. En France, cette loi est adoptée depuis 1986. Dans ce système, la charge de la preuve est inversée. Il y a présomption de faute dans le chef du conducteur d'un véhicule motorisé en cas d'accident. Ce système simplifie les choses. Où en est-on?

Il semblerait exister des difficultés de relations entre certaines communes et l'inspection du Ministère des Communications concernant l'opportunité de prendre certaines mesures de police, notamment dans l'application du nouveau code de la route pour les cyclistes.

Ne pourrait-on régionaliser cette compétence du ministre des Communications?

Enfin, quelles sont les instructions que le ministre a données à l'Office de la circulation routière concernant l'interdiction de la diffusion de listes d'immatriculation d'un certain nombre de véhicules à des firmes de publicité par courrier, ce qui est une atteinte à la vie privée?

Un autre intervenant pose les questions suivantes.

Le ministre est occupé à négocier les contrats de gestion qu'il signera au nom du gouvernement.

1° Peut-il nous dire si le Parlement sera informé du contenu de chacun des contrats.

2° Y aura-t-il discussion-information sur la portée des textes sans remise en cause de ceux-ci.

Nous serons certainement questionnés sur la portée des textes et il importe que nous puissions répondre avec exactitude.

Maar spreker wil dat de overheid een veelomvattend beleid voert ter conservering van het grootste deel van het vermogen aan onroerend goed, omdat blijkt dat voortdurend nieuwe behoeften ontstaan. Dat ieder zijn grondbeleid alleen voert is een negatief punt. Er dient samenwerking te komen en terreinen en gebouwen dienen als een geheel te worden beschouwd en te worden herverdeeld naargelang van de behoeften. Zoniet dreigen de kosten voor sommige noodzakelijke overheidsinvesteringen onoverkomelijk te worden.

Op een ander vlak wil de spreker weten hoe het staat met het dossier van het rijbewijs met punten.

Hij zou opnieuw het voorstel van de classificatie van de zware overtredingen naar voren willen schuiven. Hij geeft als voorbeeld het hinderlijk parkeren op plaatsen waar het openbaar vervoer langs moet.

Een ander probleem is dat van de objectieve aansprakelijkheid van de motorvoertuigen ten aanzien van de voetgangers en de fietsers. In Frankrijk is die wet reeds in 1986 aangenomen. In dat stelsel wordt de bewijslast omgekeerd. Er is een vermoeden van schuld ten aanzien van de bestuurder van een motorvoertuig bij een ongeval. Die regeling vereenvoudigt de zaken. Hoe staat het daarmee?

Er lijken moeilijkheden te bestaan wat betreft verbindingen tussen sommige gemeenten en de inspectie van het Ministerie van Verkeerswezen betreffende het nemen van bepaalde politiematregelen, met name de toepassing van het nieuwe verkeersreglement voor de fietsers.

Zou men deze bevoegdheid van de Minister van Verkeerswezen niet kunnen regionaliseren?

Wat zijn de instructies die de Minister heeft gegeven aan de Dienst van het wegverkeer betreffende het verbod op de verspreiding van de inschrijvingslijsten van een aantal voertuigen ten behoeve van bedrijven die via de post reclame maken, wat een inbreuk is op de persoonlijke levenssfeer?

Een andere spreker stelt de volgende vragen:

De Minister is momenteel aan het onderhandelen over de beheersovereenkomsten die hij uit naam van de Regering zal ondertekenen.

1° Kunt u meedelen of het Parlement de inhoud van elk van die overeenkomsten zal vernemen?

2° Volgt er een bespreking van en informatie over de draagwijdte van die overeenkomsten, zonder dat die evenwel in discussie gebracht kunnen worden.

Spreker wijst erop dat aan de commissieleden waarschijnlijk vragen gesteld zullen worden over die draagwijdte en dat zij bijgevolg precieze informatie moeten kunnen verschaffen.

En ce qui concerne la S.N.C.B., qui évaluera les besoins des régions et des sous-régions? Ceux-ci peuvent être contraires aux nouveaux intérêts financiers et à la rentabilité de la société.

Pour répondre à ce souci la S.N.C.B. pourrait ne pas répondre à cette nécessité. Quelle assurance avons-nous qu'il n'en sera pas ainsi.

Dans les relations transfrontalières, deux sociétés sont toujours impliquées.

Les intérêts ne sont pas toujours identiques. Ceux-ci pourraient ne pas être défendus à fond par les représentants de la nôtre.

Le ministre a-t-il un rôle à jouer dans ce genre de discussion?

L'intervenant souhaiterait obtenir plus de renseignements sur l'organisation du transport intermodal, ainsi que sur la localisation des systèmes de transbordement en Belgique.

Où installe t-on un système R/R?

A quelles conditions?

«Star 21»

Le plan d'investissements doit normalement être mis en œuvre à ce jour.

En l'absence de programme physique, il nous est difficile d'évaluer la progression du travail réalisé.

Le ministre peut-il nous communiquer une liste des marchés à l'étude ou conclus ainsi que les travaux déjà réalisés?

Enfin, le commissaire se déclare déçu par les explications du ministre concernant le problème des responsabilités.

Il craint également que le Parlement ne sera informé du contenu du contrat de gestion que lorsque tout sera terminé. Sa région est défavorisée parce que transfrontalière. Or il n'a plus confiance dans les dirigeants de l'entreprise publique dont les intérêts ne sont pas nécessairement les mêmes que ceux de sa région, et dont les décisions se prendront en l'absence du politique. Tout ceci est très dangereux.

L'intervenant rappelle que sa région est la plus pauvre, celle où il y a le plus de chômage de tout le pays depuis vingt-cinq ans.

Mons, qui est le chef-lieu du Hainaut, n'est pas reliée par chemin de fer à Valenciennes, la ville frontalière la plus proche. Cette liaison a été supprimée depuis 1950.

Tout le monde réclame le rétablissement de cette liaison. On va électrifier la ligne St-Ghislain-

Wat nu de N.M.B.S. betreft, wie zal de behoeften van de gewesten en subgewesten beoordelen? Die kunnen immers ingaan tegen de nieuwe financiële belangen en de rentabiliteit van de maatschappij.

Om aan die zorg tegemoet te komen zou de N.M.B.S. kunnen beslissen daarop niet in te gaan. Welke waarborg bestaat er dat zulks niet gebeurt?

Er zijn nog steeds twee maatschappijen betrokken bij de grensoverschrijdende betrekkingen.

Hun belangen vallen niet altijd samen. Het zou weleens kunnen gebeuren dat de vertegenwoordigers van onze maatschappij niet strijdbaar genoeg opkomen voor die belangen.

Is er een taak weggelegd voor de Minister bij dat soort van bespreking?

Spreker vraagt om meer informatie omtrent de organisatie van het intermodaal vervoer, alsook over de plaats waar de overslagsystemen in België zullen komen.

Waar komt er een R/R-systeem?

Wat zijn de voorwaarden?

«Star 21»

Op dit ogenblik moet het investeringsplan normaal gezien worden uitgevoerd.

Aangezien er geen fysisch programma bestaat, valt het ons moeilijk de voortgang van de gerealiseerde werkzaamheden te beoordelen.

Kan de Minister een lijst meedelen van de overeenkomsten die in studie zijn of gesloten werden, alsook van de reeds uitgevoerde werkzaamheden?

Een lid zegt dat de uitleg van de Minister betreffende het probleem van de aansprakelijkheden hem ontgoochelt.

Hij vreest eveneens dat het Parlement maar op de hoogte zal worden gesteld van de inhoud van het beheerscontract wanneer het reeds beklonken zal zijn. Zijn gewest wordt achtergesteld omdat het dichtbij de grens ligt. Hij heeft dus geen vertrouwen meer in de bestuurders van het overheidsbedrijf waarvan de belangen niet noodzakelijk dezelfde zijn als die van zijn gewest, en waarvoor beslissingen worden genomen zonder dat er sprake is van enig beleid. Dat is zeer gevaarlijk.

Spreker herinnert eraan dat zijn gewest het armste is, datgene waar sedert vijftientig jaar de grootste werkloosheid heerst van heel het land.

Bergen, de hoofdplaats van Henegouwen, heeft geen spoorwegverbinding met Valenciennes, de dichtstbijzijnde grensstad. Die verbinding werd in 1950 afgeschaft.

Iedereen eist het herstel van deze verbinding. De lijn St.-Ghislain-Quévrain wordt geëlektrificeerd.

Quiévrain. A ce propos, l'intervenant a découvert, dans la réponse donnée à une question parlementaire à la Chambre des Représentants, qu'au moment où cela pourrait être réalisé, on fait cadeau à la S.N.C.F. d'un long trajet en km, on évite Lille, la S.N.C.B. va faire 1 milliard d'investissement pour les ponts sur la Sambre et volontairement on accepte de renoncer à la liaison avec Valenciennes.

Pourquoi? Qu'est-ce que cela cache?

Au cours des années passées, lors de réunions communes des Commissions de la Chambre et du Sénat, les réponses qui ont été données étaient donc fausses.

On décide ainsi de la mort de cette région. C'est pourquoi l'intervenant déclare ne plus avoir confiance dans la direction de la S.N.C.B.

REPONSES DU MINISTRE

Remarques de la Cour des Comptes

Commentaires sur le projet de budget de l'Etat pour 1992

Section 33. — Communications et Infrastructure

1. Dispositions légales — Article 2.33.2

Cette disposition se justifie en ses points 2.3.4 et 5 par l'extrême dissémination du personnel et des locaux occupés par les divers services intérieurs et extérieurs du département.

Si l'on procédait autrement, on se trouverait confronté à des complications administratives considérables que ne justifient pas les montants mis en cause.

Dans les autres volets de cet article, il s'agit de décomptes qui ne sont en général pas introduits dans les délais légaux.

Il y a lieu d'ajouter que ces dispositions existent depuis 1984.

2. Dispositions légales — Article 2.33.21

Le programme tant en engagements qu'en ordonnancements a fait l'objet de limitations strictes. Il ne saurait donc être question d'envisager un dépassement de celui-ci en dehors de l'application stricte des règles budgétaires.

Programme 33.41.1 — Etudes et Documentations des Services généraux — Travaux publics

Lors de l'élaboration du budget de 1992, en juillet 1991, aucun crédit n'avait été prévu pour l'Institut géographique national.

Spreker heeft in dit verband in een antwoord op een parlementaire vraag in de Kamer van Volksvertegenwoordigers ontdekt dat wanneer dit zou worden gerealiseerd, men aan de S.N.C.F. een lang traject ten geschenke geeft, men Rijsel vermijdt, de N.M.B.S. 1 miljard zal investeren voor bruggen over de Sambre en men toch aanvaardt af te zien van de verbinding met Valenciennes.

Waarom? Wat heeft men te verbergen?

In de loop van de voorbije jaren waren de antwoorden die werden gegeven in de gemeenschappelijke vergaderingen van de Commissies van Kamer en Senaat dus verkeerd.

Deze regio wordt aldus ten dode opgeschreven. Daarom zegt spreker dat hij geen vertrouwen meer heeft in de leiding van de N.M.B.S.

ANTWOORDEN VAN DE MINISTER

Opmerkingen van het Rekenhof

Commentaar bij het ontwerp van Rijksbegroting over 1992

Afdeling 33. — Verkeerswezen en infrastructuur

1. Wetsbepalingen. — Artikel 2.33.2

De punten 2.3.4. en 5 vinden hun oorsprong in de grote geografische spreiding van het personeel en de lokaliteiten die de verschillende interne en externe diensten van het departement betrekken.

Past men een andere werkwijze toe, dan krijgt men af te rekenen met aanzienlijke moeilijkheden van administratieve aard die de betrokken kosten niet kunnen verantwoorden.

De andere onderdelen van dit artikel handelen over afrekeningen die in de regel niet zijn ingediend binnen de wettelijke termijnen.

Er zij nog op gewezen dat deze bepalingen sedert 1984 bestaan.

2. Wettelijke bepalingen. — Artikel 2.33.21

Zowel voor de vastleggingen als voor de ordonnancements werd het programma streng beperkt. Een overschrijding kan dus niet worden toegestaan: de begrotingsregels moeten stringent worden toegepast.

Programma 33.41.1. — Studie en documentatie algemene diensten — Openbare werken

Bij het opmaken in juli 1991 van de begroting over 1992 heeft men geen enkel krediet uitgetrokken voor het Nationaal Geografisch Instituut.

Depuis lors, un crédit de 57,6 millions a été inscrit.

Le document rédigé à cette occasion n'a pu être matériellement adapté. Il y a donc lieu de préciser que les objectifs du programme 41/1 sont transférés à la division 56 sauf les crédits prévus pour l'I.G.N.

Programme 33.51.3 — Société des transports intercommunaux

Ici comme dans le cas précédent, la remarque de la Cour est tout à fait judicieuse. Le document imprimé en 1991 n'a pas été rectifié sur ce plan pour des raisons matérielles. Il le sera pour 1993.

Programme 33.56.5 — Régie des Bâtiments

L'objectif du regroupement des loyers est d'éviter que des départements négligent pour de nombreuses raisons de régler leur dû. Cette situation (les arriérés se chiffrent en milliards) met la Régie en difficultés financières.

L'aménagement des documents du budget administratif tiendra compte de la remarque de la Cour de mentionner les charges locatives en tant qu'indication dans le cadre des programmes.

Section 34 — P.T.T.

Il a été satisfait au vœu de la Cour par l'inscription d'une disposition expresse dans la loi-programme.

Afin de clarifier son propos, le ministre propose aux membres de la Commission de sérier les problèmes et d'aborder les différentes réponses en les regroupant par thème.

Dans le domaine des communications, il abordera en premier lieu le transport ferroviaire.

Un membre souhaite que l'on assure une utilisation optimale de l'infrastructure et des équipements. Il s'agit là d'un souci dont a toujours fait preuve la S.N.C.B., qui veille à utiliser le matériel ferroviaire et les installations de façon optimisée en tenant compte des impératifs d'exploitation quotidienne et hebdomadaire (heures de pointe, jour-nuit, voyageurs-marchandises, etc.) et des programmes périodiques d'entretien.

En outre, la S.N.C.B. effectue actuellement des études en vue de coordonner les activités et les implantations des ateliers.

En matière de transport combiné rail-route, la S.N.C.B. dispose de terminaux, notamment à Zeebrugge, Anvers et Liège. Elle offre des services de trains complets à destination de l'étranger et travaille en étroite collaboration avec des partenaires spécialisés, entre autres Ferry-Boats, Interferry, Intercontainer et T.R.W.

Sedertdien werd een krediet van 57,6 miljoen uitgetrokken.

Het toen opgestelde document kon materieel niet meer worden toegepast. Er zij dus opgemerkt dat de doelstellingen van programma 41/1 overgebracht zijn naar afdeling 56, met uitzonderingen van de kredieten voor het N.G.I.

Programma 33.51.3. — Maatschappij voor intercommunaal vervoer

Zoals in het vorige geval, is de opmerking van het Hof zeer terecht. Om materiële redenen kon het in 1991 gedrukte document op dat punt niet meer verbeterd worden. Dat zal gebeuren vóór 1993.

Programma 33.56.5 — Regie der Gebouwen

De huurgelden worden gegroepeerd teneinde te voorkomen dat een aantal departementen om uiteenlopende redenen hun schulden niet betalen. Die toestand brengt de Regie in financiële moeilijkheden: de achterstand loopt in de miljarden.

De inrichting van de documenten van de administratieve begroting zal rekening houden met de opmerking van het Hof om de huurlasten als informatie op te nemen in het kader van de programma's.

Afdeling 34 — P.T.T.

Men is ingegaan op de wens van het Rekenhof door een uitdrukkelijke bepaling op te nemen in de programmawet.

Om zijn uitleg te verduidelijken stelt de Minister aan de commissieleden voor de problemen samen te behandelen en de verscheidene antwoorden per thema te groeperen.

Op het stuk van het Verkeer wil hij het eerst hebben over het spoorwegverkeer.

Een lid wenst dat men hem verzekert dat een optimaal gebruik zal worden gemaakt van de infrastructuur en van de uitrusting. De N.M.B.S. heeft er steeds naar gestreefd het spoorwegmaterieel en de installaties optimaal te gebruiken door rekening te houden met de noodwendigheden van de dagelijkse en wekelijkse exploitatie (piekuren, dag-nacht, reizigersgoederen enz.) en met periodieke programma's voor onderhoud.

De N.M.B.S. maakt regelmatig studies om de activiteiten en de vestigingen van de werkplaats te coördineren.

Inzake gecombineerd spoor-weg-vervoer beschikt de N.M.B.S. over terminals, met name Zeebrugge, Antwerpen en Luik. Zij biedt volledige treinstellen aan met bestemmingen naar het buitenland en werkt in nauwe samenwerking met gespecialiseerde partners, onder andere ferryboats, Interferry, Intercontainer en T.R.W.

Il estime que l'utilité du transport des colis par la S.N.C.B. est prouvée par le nombre d'envois effectués annuellement : quelque 7 millions.

En ce domaine, la S.N.C.B. est souvent choisie par des entreprises qui cherchent la stabilité et l'indépendance d'une entreprise publique, et préférée par les utilisateurs intermittents de ce type de transport.

Quant à la nécessité d'un moyen de transport en commun, tel que le train, celle-ci n'est plus à démontrer lorsque l'on observe les besoins en mobilité des personnes pour leurs activités professionnelles et pour leurs loisirs.

Le ministre rappelle simplement que les déplacements des personnes ont augmenté de 75 p.c. au cours des vingt dernières années. Durant ce même laps de temps, la part de la voiture individuelle a connu un accroissement considérable par rapport au transport ferroviaire.

Pour éviter une orientation unilatérale vers l'automobile et résoudre les problèmes de fluidité et de sécurité du trafic routier, il convient d'organiser en conséquence les transports en commun des personnes.

Dans ce cadre, un des éléments importants permettant d'accroître la mobilité est de favoriser l'utilisation combinée de la voiture et du train.

Ainsi, dans toute la mesure du possible, la S.N.C.B. cherche à installer des parkings de dissuasion à proximité des gares.

Il faut cependant reconnaître qu'elle est confrontée aux problèmes liés au manque d'espaces adéquats disponibles et au coût généralement élevé des aménagements nécessaires.

Plusieurs projets d'implantation ou d'amélioration sont cependant à l'étude, notamment à Liège, La Louvière, Verviers et Charleroi.

En outre, partout où existe un projet d'installation de gare d'autobus, la S.N.C.B. examine, en collaboration avec T.E.C. ou De Lijn, les possibilités d'aménagements de parkings destinés aux usagers des deux modes de transport.

Actuellement, il existe plus de 150 parkings gratuits et plus de 50 parkings payants.

Un membre demandait comment on encourageait les voyageurs à prendre le train, notamment pendant le week-end.

Globalement, la S.N.C.B. maintient l'offre du week-end à un niveau très élevé car la majorité des relations IC-IR et L sont maintenues. De plus, en période touristique, des trains supplémentaires sont mis en marche vers les destinations les plus courues.

Hij meent dat het nut van het collitransport door de N.M.B.S. bewezen is door het aantal jaarlijkse zendingen : ongeveer 7 miljoen.

Op dat stuk wordt de N.M.B.S. vaak uitgekozen door ondernemingen die stabiliteit zoeken en de onafhankelijkheid van een overheidsbedrijf en krijgt zij de voorkeur van de incidentele gebruikers van dit soort transport.

Wat de noodzaak betreft van een openbaar vervoermiddel zoals de trein, deze moet niet worden bewezen wanneer men de mobiliteitsbehoeften ziet van de personen voor hun bedrijfsactiviteiten en hun vakanties.

De Minister herinnert er gewoon aan dat het personenvervoer tijdens de laatste twintig jaar met 75 pct. is gestegen. Gedurende diezelfde periode is het aandeel van de eigen wagen aanzienlijk gestegen in vergelijking met het spoorwegverkeer.

Om een eenzijdige oriëntatie op de auto te voorkomen en de problemen inzake vlothed en veiligheid van het wegverkeer op te lossen, dient het gemeenschappelijk vervoer van personen te worden georganiseerd.

In dat kader is een van de belangrijkste elementen om de mobiliteit te verhogen, het gecombineerde gebruik van voertuig en trein te bevorderen.

De N.M.B.S. streeft er derhalve naar zoveel mogelijk parkeerterreinen aan te leggen in de nabijheid van de stations.

Men moet echter erkennen dat ze te kampen heeft met problemen als gevolg van het gebrek aan passende beschikbare ruimte en met de hoge algemene kostprijs van de noodzakelijke aanpassingswerken.

Verscheidene projecten voor de aanleg of verbetering ervan liggen echter ter studie, met name te Luik, La Louvière, Verviers en Charleroi.

Bovendien onderzoekt de N.M.B.S. overal waar er een project bestaat voor de bouw van een autobusstation in nauwe samenwerking met T.E.C. of met De Lijn de mogelijkheden voor de aanleg van parkeerterreinen bestemd voor de gebruikers van deze twee verkeersmiddelen.

Momenteel bestaan er meer dan 150 gratis parkeerterreinen en meer dan 50 betaalparkeerterreinen.

Een lid vroeg hoe men de reizigers ertoe aanzette de trein te nemen, met name tijdens het weekend.

De N.M.B.S. behoudt globaal het treinaanbod gedurende het weekend op een zeer hoog peil want de IC-IR en L-verbindingen worden behouden. Bovendien worden in de toeristische periode bijkomende treinen ingelegd naar de meest gevraagde bestemmingen.

En particulier, en matière de prix, diverses mesures tarifaires ont été prises. En 1987, le billet de week-end a été instauré. Cette formule de voyage a été assouplie, en février dernier, de par l'élargissement de la période d'utilisation.

Le *Multi Pass*, lancé en 1990 a été remanié en 1991 afin de promouvoir le transport de voyageurs, durant le week-end. C'est également le cas pour le *Go Pass* (1989) et le *Golden Railpass* (1991).

Enfin, les voyageurs participant à des événements se déroulant le week-end bénéficient du tarif «événement».

Ces mesures tarifaires sont soutenues par des actions publicitaires.

Quant aux mesures tarifaires plus spécifiques prises en faveur des jeunes et des pensionnés, elles sont nombreuses.

En effet, le recours au transport en commun constitue un excellent moyen pour rencontrer les besoins de mobilité de toute la population, tant au point de vue environnement que sécurité et fluidité de la circulation.

Le Gouvernement, dans sa déclaration politique, s'est engagé en ce sens en accentuant la priorité aux transports publics.

Les jeunes et les aînés, du fait qu'ils ne disposent pas nécessairement d'un moyen de transport individuel motorisé constituent un potentiel important de clientèle à mettre en valeur par les sociétés de transport.

Pour ce qui concerne toutes les sociétés de transport public, en ce compris la S.N.C.B., des avantages tarifaires sont accordés à la clientèle des jeunes et des personnes dépassant les 60 ans.

Ainsi les enfants de moins de six ans voyagent gratuitement (ils peuvent être 4 au maximum par voyageur payant). De 6 à 11 ans, les enfants obtiennent une réduction de 50 p.c.

Si les enfants sont membres de familles nombreuses (au moins trois enfants), ces réductions sont portées à 75 p.c. de 6 à 11 ans et à 50 p.c. de 12 à 25 ans. Leurs parents bénéficient à vie d'une réduction de 50 p.c.

D'autres réductions sociales sont accordées aux veufs(ves), invalides, handicapés, pensionnés et orphelins.

Des abonnements pour étudiants (jusqu'à 25 ans) sont octroyés avec une réduction en moyenne de 25 à 30 p.c. par rapport aux abonnements ordinaires. A la S.N.C.B., les cartes-train scolaires sont complétées d'une formule permettant un déplacement aller-retour par semaine.

Er werden in het bijzondere diverse tariefmaatregelen getroffen. In 1987 werd het weekendbiljet ingevoerd. Deze reisformule werd trouwens in februari versoepeld door de uitbreiding van de gebruiksperiode.

De *Multi Pass*, gelanceerd in 1990 werd herwerkt in 1991, om het reizigersvervoer te promoten gedurende het weekend. Dit is eveneens het geval voor de *Go Pass* (1989) en de *Golden Railpass* (1991).

Tenslotte genieten de reizigers van het «evenemententarief» voor sommige evenementen, die plaatsvinden gedurende het weekend.

De tariefmaatregelen worden ondersteund door reclame-acties.

Talrijke tariefmaatregelen werden genomen die specifiek waren gericht op jongeren en gepensioneerden.

Het openbaar vervoer is een uitstekend middel om te voldoen aan de mobiliteitsbehoeften van de gehele bevolking, zowel wat leefmilieu betreft als wat veiligheid en vlothed van het verkeer betreft.

De Regering heeft er zich in haar beleidsverklaring toe verbonden prioriteit te geven aan het openbaar vervoer.

Jongeren en ouderen vormen, doordat zij niet noodzakelijk over een gemotoriseerd individueel transportmiddel beschikken, een belangrijke potentiële clientèle dat door de vervoermaatschappijen moet worden bereikt.

Wat de maatschappijen voor openbaar vervoer betreft, daaronder begrepen de N.M.B.S., worden tariefvoordelen toegekend aan het clientèle van jongeren en personen ouder dan zestig.

Zo reizen kinderen van minder dan zes jaar gratis (maximum 4 per betalende reiziger). Van zes tot elf jaar krijgen de kinderen een vermindering van 50 pct.

Indien de kinderen uit een groot gezin komen (ten minste drie kinderen), bedragen die verminderingen 75 pct. van zes tot elf jaar en 50 pct. van twaalf tot 25 jaar. Hun ouders genieten levenslang een vermindering van 50 pct.

Andere sociale verminderingen worden toegestaan aan weduwen of weduwnaars, invaliden, gehandicapten, gepensioneerden en wezen.

Abonnementen voor studenten (tot 25 jaar) worden uitgereikt met een gemiddelde vermindering van 25 tot 30 pct. in vergelijking met de gewone abonnementen. Bij de N.M.B.S. worden de treinkaarten voor de schoolgaande jeugd aangevuld met een formule die een heen- en terugreis per week mogelijk maakt.

Par ailleurs, dans les cinq grandes agglomérations du pays, les abonnements généraux valables en 2^e classe sur le réseau urbain de la S.N.C.B., ainsi que T.E.C., *De Lijn* et la S.T.I.B. selon le cas, sont vendus à prix réduits pour les personnes de moins de 21 ans (25 ans dans certains cas) et à partir de 65 ans (60 ans dans certains cas). Une harmonisation de ces conditions d'âge est en vue.

Pour ce qui concerne le transport ferroviaire intérieur, et dans le cadre de son autonomie tarifaire pour ce qui relève des offres commerciales, la S.N.C.B. a déployé depuis quelques années des efforts pour attirer davantage la clientèle des jeunes et des personnes dépassant les 60 ans.

Ainsi, il faut noter parmi la panoplie des titres commerciaux (carte de réduction de 50 p.c. pour 550 francs par mois, le tarif groupe à partir de sept personnes) certains à connotation plutôt touristique (les journées à la mer ou en Ardennes, le billet WE, les excursions d'un jour) dont particulièrement la carte Tourrail dont le prix est réduit pour les 6 à 25 ans. Pour 1 800 francs en 2^e classe et 2 700 francs en 1^{re} classe, les jeunes voyagent librement en Belgique pendant 5 jours au choix dans une période de 17 jours.

Sur la base d'une étude de marché, la S.N.C.B. a dès lors développé une politique tarifaire plus spécifique tenant compte principalement de la fréquence des déplacements et des seuils de ressources des jeunes et des aînés.

Pour les jeunes de 12 à moins de 26 ans, il s'agit du *Go Pass* mis en application dès juin 1989. Il s'agit en fait d'un crédit de huit voyages vendu au prix de 990 francs. Le titre de transport étant impersonnel, il peut être partagé avec d'autres jeunes.

D'emblée cette formule a rencontré un succès énorme, quelque 230 000 cartes ont été vendues en l'espace de six mois; en 1990, elles sont 759 000 et en 1991, 911 000, y compris à l'intermédiaire de la Ligue des Familles et le *Bond van Grote en Jonge Gezinnen*.

Sur cette lancée, la S.N.C.B. a proposé en 1990 une formule identique, le *Multi Pass* destiné à attirer le public à partir de 26 ans. Il permet à un groupe de 2 à 4 personnes d'effectuer deux voyages simples au prix de 990 francs.

Le succès de cette seconde formule (28 000 puis 133 000 cartes vendues respectivement en 1990 et en 1991) et l'intérêt des plus de 60 ans a débouché sur un troisième type de *Pass* adapté à ce public qui est le *Golden Railpass* en vigueur depuis l'été 1991.

Pour 990 francs en deuxième classe et 1 490 en première classe, les seniors peuvent effectuer six déplacements simples. Déjà, 53 000 cartes ont été vendues en 1991.

In de vijf grote agglomeraties van het land worden de algemene abonnementen geldig voor tweede klasse op het stadsnet van de N.M.B.S., alsmede de T.E.C., de Lijn en de M.I.V.B. naargelang van het geval, verkocht tegen verminderde prijzen voor personen van minder dan 21 jaar (in sommige gevallen van minder dan 25 jaar) en vanaf 65 jaar (in sommige gevallen 60 jaar). Een harmonisering van deze leeftijdsvoorwaarden ligt in het verschiet.

Wat het binnenlandse spoorwegverkeer betreft heeft de N.M.B.S. in het kader van zijn tariefautonomie, wat betreft de goedkopere vervoerbewijzen, sedert enkele jaren inspanningen gedaan om meer jongeren en personen boven de 60 aan te trekken.

Bij het gamma van de goedkopere vervoerbewijzen (verminderingsskaart van 50 pct. voor 550 frank per maand, het tarief voor groepen vanaf zeven personen) hebben sommige een meer toeristisch karakter (dagen aan zee of in de Ardennen, weekendbiljet, eendagsuitstappen) daaronder meer bepaald de tourrailkaart waarvan de prijs verlaagd is voor personen van 6 tot 25 jaar. Voor 1 800 frank in tweede klasse en 2 700 frank in eerste klasse, kunnen jongeren in België vijf dagen over een periode van 17 dagen vrij reizen.

Op basis van een marktstudie heeft de N.M.B.S. een meer gericht tariefbeleid gevoerd rekening houdend met de frequentie van de reizen en met het inkomen van jongeren en ouderen.

Voor jongeren van 12 tot 26 jaar is er de *Go Pass*, die werd ingevoerd in juni 1989. Het gaat om een kaart van acht reizen die wordt verkocht tegen de prijs van 990 frank. Het vervoerbewijs staat niet op naam en kan dus worden gedeeld met andere jongeren.

Deze formule heeft van bij de start een enorm succes gekend, alweer 230 000 kaarten werden verkocht op zes maanden tijd; in 1990 waren er dat 759 000 en in 1991 911 000 mede via de *Bond van grote en jonge gezinnen* en de *Ligue des Familles*.

Daarop voortbouwend heeft de N.M.B.S. voor 1990 een soortgelijke formule voorgesteld, de *Multi Pass* gericht op een publiek vanaf 26 jaar. Een groep van twee tot vier personen kan twee enkele reizen maken tegen de prijs van 990 frank.

Het succes van die tweede formule (in 1990 en 1991 werden respectievelijk 28 000 en 133 000 kaarten verkocht) en de belangstelling van de zestigplussers heeft geleid tot een derde soort *Pass* gericht tot dat publiek, namelijk de *Golden Railpass* die van kracht is sedert de zomer van 1991.

Voor 990 frank in tweede klasse en 1 490 frank in eerste klasse kunnen ouderen zes enkele reizen maken. In 1991 werden reeds 53 000 kaarten verkocht.

Celles et ceux, jeunes et moins jeunes qui se déplacent hors de nos frontières, peuvent eux aussi disposer de titres de transport avantageux.

— Ainsi la carte Interrail permet aux jeunes jusqu'à 26 ans de se déplacer pendant un mois sur la plupart des réseaux européens au prix de 9 600 francs.

— Pour mémoire, il existe toujours les billets B.I.J. donnant pour ces mêmes jeunes droit à une réduction sur les voyages internationaux en deuxième classe.

— Dans le cadre du Benelux, la carte Tourrail Benelux, permettant un libre parcours sur les trois réseaux à raison de cinq jours à choisir sur dix-sept, est prévue avec une réduction pour les moins de 25 ans (1 990 francs en deuxième classe et 2 990 francs en première classe).

— Par ailleurs, la carte Rail Europe Senior, vendue au prix de 650 francs, permet de bénéficier pendant un an, pour les plus de 60 ans, de réductions de 30 à 50 p.c. sur le prix de tous les billets internationaux.

Ce tour d'horizon permet d'établir que la S.N.C.B. a développé une politique qui invite les jeunes et les moins jeunes à recourir au chemin de fer grâce à des tarifs nettement préférentiels.

L'autonomie encore plus grande prévue par le contrat de gestion entre l'Etat et la S.N.C.B. donnera aux responsables de celle-ci l'opportunité d'engager de nouvelles formules renforçant cette attractivité du transport ferroviaire.

Le ministre aborde le problème du plan d'investissement de la S.N.C.B. en répétant que le scénario élaboré par certains d'une perte de 8 000 emplois ferroviaires est inacceptable. Si le déficit structurel de la S.N.C.B. ne peut être contesté, pas plus que la nécessité de voir les entreprises publiques contribuer à l'effort d'assainissement des finances publiques, il n'en demeure pas moins qu'une solution aussi simpliste hypothéquerait l'avenir du transport public.

Comment expliquer la « diminution » de 2 milliards de crédits d'investissements ?

Il convient tout d'abord de rappeler que la plus grande partie (95 p.c.) des crédits inscrits au budget de l'Etat sont maintenant des crédits non dissociés, c'est-à-dire des crédits de paiement. C'est une conséquence de la restructuration financière de la S.N.C.B. réalisée à l'intermédiaire de l'article 164, § 2, de la loi-programme du 30 décembre 1988.

Ce ne sont donc plus des crédits d'engagement; le lien entre le montant des crédits inscrits au budget et la programmation physique (ou décision d'investissement) des projets est devenu indirect.

Jongeren en minder-jongeren die buiten onze grenzen reizen, kunnen ook gebruik maken van voordelige vervoersbewijzen.

— De Interrailkaart stelt jongeren tot 26 jaar in staat gedurende een maand te reizen op de meeste Europese netten tegen de prijs van 9 600 frank.

— Pro memorie, er bestaan nog steeds B.I.J.-biljetten waar diezelfde jongeren recht hebben op een vermindering op de internationale reizen in tweede klasse.

— Voor de Benelux bestaat de Tourrail Benelux-kaart die het mogelijk maakt vrij te reizen op de drie netten gedurende vijf dagen naar keuze over een periode van 17 dagen, met een vermindering voor minder dan 25-jarigen (1 990 frank in tweede klasse en 2 990 in eerste klasse).

— De Rail Europ Senior-kaart, die verkocht wordt tegen de prijs van 650 frank, stelt de zestigplussers in staat gedurende één jaar verminderingen van 30 tot 50 pct. te krijgen voor alle internationale biljetten.

Deze round-up maakt het mogelijk vast te stellen dat de N.M.B.S. een beleid heeft gevoerd dat jongeren en minder jongeren ertoe aanzet de trein te nemen, en dit dank zij uiterst voordelige tarieven.

De nog grotere autonomie voortvloeiend uit het beheerscontract tussen de Staat en de N.M.B.S. zal de N.M.B.S. in staat stellen nieuwe formules uit te werken die de aantrekkelijkheid van het spoorwegverkeer nog verhogen.

De Minister snijdt het probleem aan van het investeringsplan van de N.M.B.S. en herhaalt dat het door sommigen aangevoerde scenario van een verlies van 8 000 banen bij de spoorwegen onaanvaardbaar is. De N.M.B.S. heeft weliswaar een structureel tekort en het is nodig dat de overheidsbedrijven bijdragen aan de inspanningen voor de sanering van de rijksfinanciën, maar toch zou een dergelijke simplistische oplossing een wissel trekken op de toekomst van het openbaar vervoer.

Hoe valt de « vermindering » met twee miljard van de investeringskredieten te verklaren ?

Er zij eerst op gewezen dat het grootste deel (95 pct.) van de kredieten opgevoerd op de begroting van het Rijk momenteel niet-gesplitste kredieten zijn, dat wil zeggen betalingskredieten. Het is een gevolg van de financiële herstructurering van de N.M.B.S. verwezenlijkt via artikel 164, § 2, van de programmatiewet van 30 december 1988.

Het gaat dus niet meer om vastleggingskredieten. De link tussen het bedrag van de kredieten opgevoerd op de begroting en de fysieke programmatie (of investeringsbeslissing) van de projecten is een indirecte link geworden.

C'est à la mi-1990 que le Conseil des ministres avait défini sa programmation budgétaire en faveur des investissements ferroviaires (11 milliards en 1991, 13 milliards en 1992 et 15 milliards à partir de 1993).

Ce n'est qu'un an plus tard que le même Conseil des ministres, après une concertation avec les Exécutifs régionaux, a pris sa décision concernant la programmation décennale (1991-2000) des investissements ferroviaires.

Il s'ensuit que, pendant près de deux tiers de l'année 1991, la S.N.C.B. n'a pu prendre des décisions d'investissement concernant des projets d'extension de l'infrastructure ferroviaire.

La réalisation du programme de 1991 n'a donc pas été totale.

Du fait de cette situation, qui avait un caractère exceptionnel, il est probable que la S.N.C.B. ne soit pas en mesure de justifier des coûts en 1992 permettant de consommer tout le crédit budgétaire de l'année.

Le Gouvernement a, dès lors, pris une mesure conservatoire: elle consiste à «geler» un montant de 2 milliards. Une décision définitive sera prise dans le courant de cette année.

Au vu de ce qui précède, il n'y a donc aucun projet qui soit spécifiquement reporté; la programmation physique des décisions d'investissements à prendre en 1992 a d'ailleurs été aménagée dans l'optique de contribuer à résorber le retard résultant de la date de conclusion de la programmation décennale.

Le ministre voudrait rassurer le membre de la Commission qui s'inquiétait d'une éventuelle diminution de l'offre en province au profit d'un plan R.E.R. de desserte ferroviaire de Bruxelles. Au stade actuel, aucune réduction de service n'est envisagée.

Au travers des contrats de gestion, l'objectif n'est pas d'imposer des restrictions supplémentaires, mais bien en fonction des contraintes budgétaires de fournir à tous les usagers un service leur permettant de répondre dans les conditions optimales à leur problème de mobilité.

La négociation à propos des contrats de gestion n'est pas suffisamment avancée pour que des contacts avec les ministres régionaux aient pu être organisés.

En ce qui concerne la ligne 162, elle peut être améliorée par l'augmentation de la vitesse de circulation des trains. C'est pourquoi il est prévu de porter celle-ci à 160 km/heure entre Namur et Ciney dans un avenir proche et, pour le tronçon Ciney-Arlon, à 140 km/heure à échéance plus lointaine.

Le T.G.V.

A l'occasion de la mise en exploitation de la ligne à grande vitesse entre la frontière française et Bruxelles,

Halfweg 1990 heeft de Ministerraad een begrotingsprogramma voorgelegd ten gunste van investeringen in de spoorweg (11 miljard in 1991, 13 miljard in 1992 en 15 miljard vanaf 1993).

Niet meer dan een jaar later heeft dezelfde Ministerraad na overleg met de Gewestexecutieven de beslissing genomen in verband met de tienjaren-programmatie (1991-2000) van de spoorweginvesteringen.

Daaruit volgt dat gedurende tweederde van het jaar 1991 de N.M.B.S. geen investeringsbeslissing heeft kunnen nemen betreffende projecten tot uitbreiding van de spoorweginfrastructuur.

Het programma voor 1989 is dus niet volledig verwezenlijkt.

Door deze uitzonderlijke toestand zal de N.M.B.S. wellicht niet in staat zijn voor 1992 voldoende kosten te verantwoorden opdat het volledige begrotingskrediet voor dat jaar kan worden opgebruikt.

De Regering heeft dus een conservatoire maatregel genomen: namelijk het «bevriezen» van een bedrag van 2 miljard. Een definitieve beslissing zal in de loop van dit jaar worden genomen.

Gelet op wat voorafgaat is er dus geen enkel project dat uitdrukkelijk is uitgesteld; de fysische programmatie van de investeringsbeslissingen die moeten worden genomen in 1992 is trouwens zo opgesteld dat de achterstand voortvloeiend uit het opstellen van de tienjarenprogrammatie kan worden ingehaald.

De Minister zou het lid dat zich ongerust maakt over een eventuele beperking van het aanbod in de provincie ten gunste van een stadsspoorlijn te Brussel willen geruststellen. Momenteel wordt nog geen beperking van de bediening overwogen.

Bij de beheerscontracten is het doel niet bijkomende beperkingen op te leggen maar wel op grond van de budgettaire mogelijkheden aan alle gebruikers een service te verlenen die in de best mogelijke voorwaarden aan hun mobiliteitsbehoeften tegemoetkomt.

De onderhandelingen over de beheerscontracten zijn nog niet zo over gevorderd dat reeds contacten met de Gewestelijke Ministeries hebben plaatsgevonden.

Wat lijn 162 betreft, die kan worden verbeterd door een verhoging van de snelheid van de treinen. Daarom wordt voorzien dat die tussen Namen en Ciney in de nabije toekomst op 160 km/u wordt gebracht en iets later voor het vak Ciney-Aarlen op 140 km/u.

De S.S.T.

Ter gelegenheid van de indienstelling van de hogesnelheidslijn tussen de Franse grens en Brussel,

la S.N.C.B. adaptera son offre IC-IR pour tenir compte de la mise en service des premières rames P.B.K.A.

La nouvelle offre intérieure s'articulera autour de cette offre internationale par une accentuation de l'offre IC-IR et des correspondances choisies avec les T.G.V.

On interroge le Ministre sur les compensations accordées aux communes traversées par la ligne à grande vitesse.

Une convention concernant la création et l'utilisation d'un fonds au profit des communes qui sont traversées par le T.G.V. a été conclue entre la S.N.C.B. et l'Etat belge. Cette convention a été publiée au *Moniteur belge* du 4 septembre 1992.

Le « fonds T.G.V. », comme il est convenu de l'appeler, a été conçu pour financer les travaux d'infrastructure en rapport avec les voiries communales, des mesures de protection de l'environnement, des projets de nature urbanistique et rurale, des frais de déplacement des canalisations, ainsi qu'une partie des frais des communes en matière de remembrement.

Les moyens financiers du « fonds T.G.V. », sont les suivants (en millions de francs):

— rétablissement des voiries	4 711
- coût des voiries existantes compte tenu des projets communaux;	
— mesures en faveur de l'environnement	5 309
- pour les nuisances principales	
- supplément pour nuisances sonores résiduelles	200
— rétablissement de l'accessibilité aux terrains agricoles	145
- mesures locales dans un premier temps; éventuellement intégration dans un projet de remembrement plus général	
— intégration harmonieuse du tracé T.G.V. dans l'environnement immédiat	1 000
- projets de nature urbanistique et rurale (modifications du relief, aménagement de plantations, modifications de tracés de routes ou de carrefours, amélioration des voiries, embellissement architectural de bâtiments publics)	
— rétablissement de canalisations communales et des dispositifs d'éclairage	341
Total	11 706

zal de N.M.B.S. haar IC-IR aanbod aanpassen om zo rekening te houden met de indienststelling van de eerste rijkstijtuigen P.B.K.A.

Het nieuwe binnenlandse treinaanbod zal nauw verbonden zijn met dit internationaal aanbod door een versterking van het IC-IR aanbod en de met de S.S.T. gekozen aansluitingen.

Men stelt de Minister vragen over de compensaties verleend aan de gemeenten waar de S.S.T. passeert.

Een overeenkomst betreffende de oprichting en het gebruik van een fonds ten bate van de gemeenten die op het S.S.T.-traject liggen werd gesloten tussen de N.M.B.S. en de Belgische Staat. Die overeenkomst werd bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* op 4 september 1992.

Het S.S.T.-fonds, zoals het in de wandeling wordt genoemd, werd ingesteld om de infrastructuurwerken in verband met de gemeentewegen, de maatregelen ter bescherming van het milieu, de projecten van stedenbouwkundige en landbouwkundige aard, de kosten van het verleggen van de leidingen, alsmede een deel van de kosten van de gemeenten inzake ruilverkaveling te financieren.

De financiële middelen van het S.S.T.-fonds zijn de volgende (in miljoenen franken):

— herinrichting van de spoorlijnen	4 711
- kosten van de bestaande lijnen rekening houdend met de gemeentelijke projecten;	
— maatregelen ten gunste van het milieu	5 309
- voor de voornaamste hinder	
- supplement voor overblijvende geluidshinder	200
— herstellen van de toegang tot landbouwgronden	145
- in een eerste fase lokale maatregelen; eventueel op te nemen in een algemener verkavelingsplan	
— harmonieuze inpassing van het S.S.T.-tracé in de onmiddellijke omgeving	1 000
- projecten van stedenbouwkundige en landelijke aard (wijzigingen van het reliëf, aanpassing van de begroeiing, wijziging van wegtracés of van kruispunten, verbetering van het wegennet, architecturale verfraaiing van overheidsgebouwen)	
— herstel van de gemeentelijke wegen en van de verlichting	341
Totaal	11 706

L'utilisation des moyens du Fonds s'effectue selon la procédure suivante:

1. projet élaboré par la S.N.C.B.
2. plan des travaux
3. plan de base du dossier d'exploitation et de permis de bâtir
4. transmission à la commune
5. approbation et remarques éventuelles de la commune
6. examen et concertation sur les remarques (Le conseil d'administration de la S.N.C.B. statue en cas de désaccord).

N.B.: Il existe des modalités particulières pour les accès aux terrains agricoles:

- soit il n'y a pas de remembrement et alors, la procédure décrite ci-dessus est d'application;
- soit il existe une procédure de remembrement: dans ce cas, la S.N.C.B. prend une partie en charge et les accords se concluent avec l'autorité qui gère le remembrement.

Le ministre veillera à une mise en œuvre équilibrée du T.G.V. dans chacune des Régions et ce pour l'ensemble du processus. Il ne doute pas, par ailleurs, que les régions elles-mêmes seront attentives à cet aspect des choses.

La marine marchande

Dépavillonnement de navires belges vers le Luxembourg.

La loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires permet d'enregistrer des navires belges «coque nue» sous pavillon luxembourgeois. Ainsi une réponse a été donnée à deux problèmes auxquels la marine marchande belge devait faire face:

- la défense de sa position concurrentielle vis-à-vis des pavillons «bon marché»;
- la sauvegarde de l'emploi des marins.

En :

- diminuant les frais d'exploitation des armateurs (diminution de la charge salariale);
- maintenant le niveau des salaires nets des marins;
- imposant un accord Etat-armateurs-organisations syndicales pour le maintien d'un emploi minimum,

ces objectifs ont été réalisés.

De middelen van het Fonds worden gebruikt in overeenstemming met de volgende procedure:

1. project uitgewerkt door de N.M.B.S.
2. plan van de werkzaamheden
3. basisplan van het exploitatiedossier en van het bouwvergunningsdossier
4. verzending naar de gemeente
5. goedkeuring en eventuele opmerkingen van de gemeente
6. onderzoek en overleg over de opmerkingen (de raad van bestuur van de N.M.B.S. neemt de beslissing zo er geen overeenstemming is).

N.B.: Voor de toegang tot de landbouwgronden bestaan er bijzondere regels:

- is er geen ruil-verkaveling, dan is de bovenvermelde procedure van toepassing;
- is er wel een ruil-verkavelingsprocedure, dan neemt de N.M.B.S. een deel van de lasten over en worden overeenkomsten gesloten met de instantie die de ruil-verkaveling beheert.

De Minister zal toezien op een evenwichtige uitbouw van de H.S.T. in elk Gewest tijdens de volledige duur van de aanleg. Hij twijfelt er overigens niet aan dat de Gewesten zelf aan dit aspect aandacht zullen besteden.

De koopvaardij

Uitvlagging van de Belgische schepen naar Luxemburg.

De wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van de schepen maakte het mogelijk Belgische schepen volgens het «bare boat charter» onder Luxemburgse vlag te laten varen. Zo werden twee problemen opgelost waarmee de Belgische koopvaardij te kampen had:

- de versteviging van haar concurrentiepositie t.o.v. de goedkope vlaggen;
- de werkgelegenheid in de sector vrijwaren;

Door:

- de exploitatiekosten van de reders (vermindering van de loonlast) te verminderen;
- de Belgische zeelieden hetzelfde netto-inkomen te waarborgen;
- een overeenkomst tussen de Staat, de reders en de vakbondsorganisatie af te dwingen over het behoud van een minimale tewerkstelling,

zijn die doelstellingen verwezenlijkt.

Quant à la question de s'attaquer plutôt aux causes (« la hauteur des coûts professionnels ») qui imposent le recours à ce procédé, il est évident que la solution de cet aspect du problème dépasse la compétence du seul ministre des Communications. Il faut y ajouter que la Belgique n'est pas le seul pays qui doit faire face au problème des pavillons « bon marché » et que, autant dans les organismes internationaux (mondiaux) qu'au sein de la Commission européenne, des mesures sont préparées pour remédier à la situation de concurrence faussée qui est à la base du problème. Il est évident que la Belgique continue à collaborer à la recherche d'une solution internationale.

La navigation intérieure

Libéralisation de la réglementation en matière de navigation du dimanche pour la batellerie.

Le secteur de la navigation intérieure vit des jours extrêmement importants pour son avenir: l'ouverture vers les pays de l'Est, le canal Rhin-Main-Danube, l'introduction d'un marché commun sont à la fois des facteurs favorables et des défis pour ce secteur, qui est caractérisé par un équilibre délicat entre offre et demande. Dans les mois à venir des initiatives seront développées, de concert avec toutes les parties concernées, qui auront pour but de sauvegarder et de renforcer la position concurrentielle de la batellerie belge; pour celle-ci l'interdiction de naviguer les dimanches et les jours fériés est un « acquis » très important; il serait dès lors inopportun, dans le contexte actuel, d'envisager dans l'immédiat une modification de la réglementation en la matière.

Tous les experts estiment que le marché unique et l'ouverture vers les pays de l'est sont des facteurs favorables au développement des modes de transport, y compris celui par voie navigable. Ce développement ne se passera toutefois pas sans problèmes pour la navigation intérieure qui est un secteur aux problèmes très spécifiques et notamment celui d'un équilibre délicat entre offre et demande.

La position concurrentielle de la batellerie belge s'inscrit dans ce contexte européen. Un groupe de travail étudie à l'heure actuelle au sein de la Commission européenne les mesures qui sont à prendre afin d'améliorer cette position concurrentielle; parmi les mesures étudiées il y a lieu de citer:

- l'harmonisation de l'accès à la profession;
- l'harmonisation des prescriptions techniques;
- maintien de l'équilibre de capacité (en tenant compte de l'ouverture vers les pays de l'Est);
- défense des intérêts du secteur vis-à-vis des autres modes de transport;

Het is duidelijk dat het verhelpen van de oorzaken van het probleem (de omvang van de bedrijfskosten) die het teruggrijpen naar dit procédé noodzakelijk maakten, de bevoegdheid van de Minister van Verkeerswezen overstijgt. Er moet aan toegevoegd worden dat België niet het enige land is dat te maken krijgt met het probleem van de goedkope vlaggen en dat zowel in de internationale instellingen (op wereldvlak) als in de Europese Commissie maatregelen worden voorbereid die een oplossing moeten bieden voor deze vervalste mededinging die aan de basis ligt van het probleem. Het is duidelijk dat België blijft helpen zoeken naar een internationale oplossing.

De binnenvaart

Liberalisering van de reglementering inzake zondagvaart voor de binnenschippers.

Wat de binnenvaart vandaag meemaakt is uiterst belangrijk voor zijn toekomst: de ontsluiting van de Oostbloklanden, het openstellen van het Rijn-Main-Donau-kanaal, het invoeren van een gemeenschappelijke markt zijn zowel bevorderende factoren als uitdagingen voor een sector die gekenmerkt wordt door een uiterst delicaat evenwicht tussen vraag en aanbod. In de komende maanden zullen initiatieven ontwikkeld worden in overleg met alle betrokken partijen; ze beogen de vrijwaring en de versteviging van de concurrentiepositie van de Belgische binnenvaart; voor die binnenvaart is het vaarverbod op zonen feestdagen een zeer belangrijke verworvenheid. Het is dus niet wenselijk in de huidige context te denken aan een spoedige wijziging van de regelgeving ter zake.

Alle deskundigen zijn van mening dat de gemeenschappelijke markt en de ontsluiting van de Oostbloklanden factoren zijn die gunstig zijn voor de ontwikkeling van vervoerwijzen, met inbegrip van het vervoer per schip. De ontwikkeling zal evenwel niet probleemloos verlopen voor de binnenvaart, die een sector is met zeer specifieke problemen waar een delicaat evenwicht heerst tussen vraag en aanbod.

De concurrentiepositie van de Belgische binnenvaart past in deze Europese context. Een werkgroep bestudeert op het ogenblik in de Europese Commissie de maatregelen die genomen moeten worden om die concurrentiepositie te verbeteren. Tot die maatregelen behoren:

- de harmonisering van de toegang tot het beroep;
- de harmonisering van de technische voorschriften;
- behoud van een evenwichtige capaciteit (door rekening te houden met de ontsluiting van de Oostbloklanden);
- behartiging van de belangen van de sector t.o.v. andere vervoerwijzen;

- expansion et entretien coordonnés de la structure;
- aide à la coopération logistique, la promotion, le marketing, l'informatisation, les transports combinés;
- amélioration de la transparence du marché.

Le transport aérien

Les ministres des Transports européens, réunis à Paris le 24 avril 1990 ont pris note des prévisions de croissance substantielle de la demande de transport aérien dans la zone européenne jusqu'à la fin du siècle. Ils se sont réunis pour la troisième fois le 17 mars dernier au sein de la Commission européenne de l'Aviation civile (C.E.A.C.) pour arrêter des mesures communes face aux problèmes d'encombrement du trafic aérien.

Le problème ne se situe donc pas au niveau de l'aide au développement des transports aériens mais au contraire au niveau de l'absorption de cette augmentation de trafic tant par l'espace aérien que par les aéroports.

En ce qui concerne l'espace aérien, la Belgique remplit un rôle important au sein des programmes européens de création d'une unité centrale des courants de trafic et d'harmonisation et d'intégration de l'*Air Traffic Control*. A ce sujet, la mise en service prochaine du centre C.A.N.A.C. jouera un rôle prédominant.

Dans le domaine aéroportuaire, Bruxelles National est actuellement en phase de modernisation et d'extension dans le cadre du programme Zaventem 2000 afin de pouvoir répondre aux besoins pour les 20 années à venir. Les travaux les plus importants doivent être achevés pour 1993.

Politique de Sécurité routière

La politique du Gouvernement en matière de sécurité routière s'inscrit dans la continuité de celle prônée par le Gouvernement précédent.

L'insécurité routière est un problème crucial et prioritaire. Il faut la combattre de manière volontaire et dynamique par le biais d'une approche globale associant les Régions et tous les partenaires intéressés.

Le ministre ajoute que s'il est exact que la situation de la Belgique en matière d'insécurité routière est, comparativement à d'autres pays, assez défavorable, il convient également de prendre en compte le fait que notre pays connaît une circulation de transit tout à fait importante de par sa situation géographique et que nous avons au demeurant, pour rencontrer cette situation, développé un réseau routier extrêmement dense.

— gecoördineerde expansie en onderhoud van de structuur;

— steun voor logistieke samenwerking, promotie, marketing, informatisering, gecombineerde verzoeken;

— verbetering van de doorzichtigheid van de markt.

De luchtvaart

De Europese Ministers van Verkeer die in Parijs op 24 april 1990 samenkwamen, hebben kennis genomen van de substantiële groeivoorzichten van de vraag naar luchtvervoer in de Europese zone tot het einde van de eeuw. Op 17 maart jongstleden kwamen zij voor de derde maal samen in de Europese Commissie voor Burgerluchtvaart om gemeenschappelijke maatregelen te treffen die een oplossing moeten bieden voor de verzadiging van het luchtruim.

Het is dus niet de steun aan de ontwikkeling van de luchtvaart die problemen doet rijzen maar integendeel de verwerking van die uitbreiding van het verkeer zowel door het luchtruim als door de luchthavens.

Wat nu het luchtruim betreft, speelt ons land een belangrijke rol in het kader van de Europese programma's die tot doel hebben een centrale eenheid op te richten om de verkeersstromen te kanaliseren en de *Air Traffic Control* te harmoniseren en te integreren. In dat verband valt het C.A.N.A.C.-centrum, dat eerlang in dienst wordt genomen, niet meer weg te denken.

Over de luchthavens kan worden gezegd dat Brussel-Nationaal momenteel wordt gemoderniseerd en uitgebreid in het kader van het programma Zaventem 2000. Dat wil tegemoet komen aan de behoeften over de volgende twintig jaar. De belangrijkste werkzaamheden moeten tegen 1993 af zijn.

Beleid inzake verkeersveiligheid

Op het stuk van de verkeersveiligheid zet de huidige Regering de beleidslijn van de vorige Regering voort.

Verkeersonveiligheid vormt een cruciaal probleem van eerste urgentie. Men moet er tegen ingaan op een resolute en dynamische manier via een allesomvattende aanpak, waarbij ook de Gewesten en alle belanghebbenden worden betrokken.

De Minister voegt eraan toe dat ons land weliswaar in vergelijking met andere landen op het stuk van de verkeersveiligheid een weinig benijdenswaardige positie bekleedt, doch dat men er tevens rekening mee moet houden dat het door zijn geografische ligging veel transitoverkeer te verwerken krijgt en dat wij voor het overige een uiterst dicht weggennet hebben gebouwd om dat probleem op te vangen.

Toute comparaison doit être pondérée par des paramètres spécifiques à chaque pays.

Il faut également tenir compte du fait que les statistiques dans les différents pays ne sont pas nécessairement établies sur des bases identiques. Une personne peut par exemple être considérée comme blessée dans un pays déterminé et pas dans un autre.

Il faut donc se garder de tirer des conclusions hâtives de la comparaison des statistiques internationales.

Il a souligné que la politique menée par le Département en matière de sécurité routière doit être globale et, partant, elle concerne les trois facteurs fondamentaux rappelés lors de notre réunion précédente.

Il s'agit d'abord du comportement des usagers qu'il faut influencer aussi bien par des actions préventives (éducation, formation, sensibilisation) que répressives. A cet égard, le ministre note que les mesures visant à combattre l'abus de boisson et à instaurer le permis à points seront mises en œuvre progressivement;

Il s'agit ensuite des véhicules dont il convient d'améliorer leur sécurité tant passive qu'active. L'enjeu est ici principalement international car il s'agit de définir des règles valables pour la construction et pour l'équipement (par exemple: les limiteurs de vitesse sur les véhicules lourds);

Reste enfin, l'infrastructure: Sur ce plan, l'approche doit être qualitative et viser, tant l'amélioration de la sécurité routière que garantir une plus grande conviabilité sur les routes — le ministre pense notamment aux usagers vulnérables — et un meilleur cadre de vie.

Sur le plan réglementaire qui est de sa compétence, il convient de fournir aux gestionnaires de voirie, les « outils » de cette politique et il s'attachera par ailleurs à définir, de concert avec les Régions et les Communes — continuant de la sorte les efforts déjà entrepris —, les modalités d'aménagement de l'infrastructure afin notamment de modérer les vitesses (par ex.: en agglomération).

En effet, les « points » ou « tronçons » de routes dangereux sont dans la presque totalité situés en voirie régionale et, partant, ce sont les Régions, en qualité de gestionnaire, qui sont compétentes pour prendre des mesures en l'espèce.

Une concertation entre le Gouvernement national et les autorités régionales se fait au sein de la Commission interministérielle de la Circulation et de l'Infrastructure. Ses services sont également associés à ces

Elke vergelijking dient te worden gezien in het licht van de eigen kenmerken van elk land.

Evenmin mag men uit het oog verliezen dat de statistieken in de verschillende landen niet noodzakelijk met dezelfde informatie worden opgesteld. Zo kan het gebeuren dat een persoon, bij voorbeeld, in een bepaald land als een gewonde wordt beschouwd en in een ander niet.

Men moet zich derhalve hoeden voor overhaaste gevolgtrekkingen uit de vergelijking van internationale statistieken.

De Minister heeft erop gewezen dat het beleid van het departement op het stuk van de verkeersveiligheid altijd in zijn geheel moet worden gevoerd en dat het bijgevolg rekening moet houden met de drie pijlers die tijdens de vorige vergadering aan bod zijn gekomen.

In de eerste plaats moet men pogen het gedrag van de weggebruikers te beïnvloeden, zowel door preventieve acties (verkeersopvoeding, opleiding, bewustmaking) als door repressieve acties. De Minister wijst er in dit verband op dat maatregelen tot bestrijding van drankmisbruik en tot de invoering van het rijbewijs met punten geleidelijk ingevoerd zullen worden;

Vervolgens dient men zijn aandacht te richten op de voertuigen, die een betere passieve en actieve veiligheid behoeven. Dit aspect vertoont in hoofdzaak een internationale dimensie, want men behoort regels te bepalen voor de bouw en de uitrusting (bijvoorbeeld snelheidsbegrenzers op zware voertuigen);

Rest tenslotte nog de infrastructuur. Op dit stuk behoort men kwalitatief tewerk te gaan, wat betekent dat men tot een hogere verkeersveiligheid moet komen en een betere leefbaarheid van de wegen waarborgen. De Minister denkt hier in de eerste plaats aan de zwakke weggebruikers. Ook betere leefomstandigheden moet men nastreven.

In verband met de reglementering, die tot zijn bevoegdheid behoort, meent de Minister dat men aan de beheerders van het wegennet de nodige middelen moet geven om dat beleid te voeren. De Minister staat er overigens op om in overleg met de gemeenten en de Gewesten na te gaan hoe de infrastructuur ingericht kan worden, onder meer om de snelheid te temperen (bijvoorbeeld in de agglomeratie). Zodoende wil hij de reeds geleverde inspanningen voortzetten.

Het is immers zo dat de gevaarlijke punten of wegvakken bijna alle deel uitmaken van het gewestelijk wegennet en bijgevolg zijn de Gewesten als beheerders bevoegd om de nodige maatregelen te treffen.

In het Interministerieel Comité voor Verkeer en Infrastructuur vindt het overleg plaats tussen de Nationale Regering en de gewestelijke overheid. Via de gewestelijke commissies voor verkeersveiligheid zijn de

concertations par le biais des Commissions régionales de sécurité routière.

En ce qui concerne les aspects plus particulièrement liés au contrôle, il faut noter que, le permis de conduire à points dont le principe est inscrit dans la loi doit, préalablement à sa mise en application faire l'objet d'une discussion approfondie avec toutes les parties intéressées, afin de mettre sur pied un système efficace et simple, offrant le maximum de garanties aux conducteurs.

Il faut également remarquer que la gendarmerie a dressé en 1990, 569 187 procès-verbaux contre 576 313 en 1991. 107 070 ont fait l'objet d'une perception immédiate contre 120 234 en 1990. En 1991, 163 470 alcotests ont été pratiqués dont 9,85 p.c. étaient positifs; en 1990 (10,55 p.c.) alcotests étaient positifs.

La gendarmerie est aussi compétente pour contrôler la législation sur le poids des camions. Des problèmes existent surtout avec des transporteurs hollandais, qui peuvent rouler dans leur pays avec des véhicules, dont la masse maximale autorisée est de 50 tonnes. En Belgique le poids maximal autorisé est de 44 tonnes.

Les contrôleurs de l'Administration du Transport terrestre (36 personnes) effectuent surtout du contrôle sur les temps de conduite et de repos et sur la surcharge des véhicules.

Les services du ministre préparent pour l'instant un arrêté royal qui stipulera qu'un transport effectué en surcharge est considéré comme un transport sans autorisation valable. A ce moment, la perception immédiate et la consignation d'une somme d'argent seront également possibles en cas de surcharge du véhicule. En plus, une co-responsabilité sera instaurée entre le donneur d'ordre et le transporteur.

Toutes ces mesures ont entre autres pour but d'augmenter la sécurité routière et de faire respecter le plus possible les conditions de concurrence entre les transporteurs de différents pays.

En conclusion, le ministre signale qu'il ne dispose pas encore de statistiques permettant de donner une ventilation des accidents dans et hors agglomération depuis l'instauration au 1^{er} janvier 1992 de la limite générale à 50 km/h.

Il lui semble au demeurant prématuré de vouloir tirer les enseignements de cette nouvelle réglementation.

Le fondement des compétences de la Direction des Routes du Service Infrastructure se trouvent dans la loi du 8 août 1988, modifiant la loi spéciale du 8 août 1980 des réformes institutionnelles.

diensten van de Minister tevens bij het overleg betrokken.

In verband met een aantal bijzondere punten van het controlebeleid wijst de Minister erop dat het rijbewijs met punten reeds principieel in de wet is opgenomen, doch dat het vóór de ingebruikneming vooraf grondig besproken moet worden met alle betrokken partijen om tot een efficiënte en eenvoudige regeling te komen die aan de bestuurders de beste waarborgen te bieden heeft.

De Minister deelt voorts mee dat de rijkswacht in 1990 569 187 processen-verbaal heeft opgesteld en in 1991 576 313. 107 070 daarvan kwamen in aanmerking voor de inning ter plaatse terwijl dat er in 1990 nog 120 234 waren. In 1991 werden 163 470 ademtests afgenomen waarvan 9,85 pct. positief was. Het jaar voordien was 10,55 pct. positief.

De rijkswacht is eveneens bevoegd om de reglementering op het gewicht van vrachtwagens te controleren. Problemen zijn er vooral met de Nederlandse transporteurs, die in hun eigen land een voertuig mogen besturen waarvan de hoogst toegelaten massa 50 ton is. In België bedraagt die maar 44 ton.

De controleurs van het Bestuur Vervoer over de Weg (36 personen) voeren vooral controles uit op de werk- en de rusttijd van de bestuurders en op de overbelasting van de voertuigen.

De diensten van de Minister werken momenteel aan een koninklijk besluit dat zal bepalen dat vervoer van overlast gelijkgesteld wordt met vervoer zonder geldige vergunning. Wanneer het voertuig overbelast blijkt te zijn zal men de boete ter plaatse kunnen innen en een geldsom consigner. Het besluit zal bovendien de medeverantwoordelijkheid invoeren van de opdrachtgever en de transporteur.

Met deze maatregelen wil men tot een betere verkeersveiligheid komen en ook tot een ruimere naleving van de concurrentievoorwaarden tussen de transporteurs van de verschillende landen.

Tot slot deelt de Minister mee dat hij nog niet beschikt over statistieken omtrent de spreiding van verkeersongevallen binnen en buiten de agglomeratie, sedert de algemene snelheidsbeperking van 50 km/uur op 1 januari 1992 werd ingevoerd.

Het lijkt hem overigens voorbarig op dit stuk reeds gevolgtrekkingen te willen maken.

De bevoegdheden van de Directie der Wegen van de Dienst Infrastructuur zijn gegrondvest op de wet van 8 augustus 1988 tot wijziging van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Pratiquement, et en concertation avec les autorités régionales, les matières et banques de données gérées par le Service concernent :

1. La numérotation du réseau routier, la carte mensuelle des travaux importants pour la sécurité du trafic, les statistiques relatives aux largeurs des routes, etc.

2. La détermination des chiffres nationaux pour les comptages routiers, en particulier destinés aux institutions internationales (Bureau des Nations Unies pour l'Europe à Genève, et autoroutes «E»).

3. La situation des ouvrages d'art sur les routes (portance, état global de dégradation, hauteurs libres) pour :

— la direction (nationale) accordant les autorisations pour Transports exceptionnels, qui sont essentiellement un problème de ponts;

— la classification coordonnée des ponts (classification civile ou militaire dans le cadre de l'O.T.A.N.) en collaboration avec les ministères concernés (Défense nationale et ministères régionaux);

— la nouvelle normalisation européenne sur les charges de trafic et son application graduelle dans notre pays (classification coordonnée des ouvrages existants, en coordination avec les Régions).

4. La tenue à jour des caractéristiques uniformes pour la signalisation routière (dimensions et couleurs des panneaux, etc.).

La Poste

Au membre qui s'inquiétait de la fiabilité des mesures de distribution, le ministre déclare que cette fiabilité ne prête le flanc à la critique que dans très peu de cas.

Les réclamations enregistrées à ce sujet sont peu nombreuses par rapport au volume global du courrier distribué.

Les erreurs de distribution relevées peuvent avoir les causes suivantes :

— jeune recrue statutaire en formation ou nouvellement sur le terrain;

— remplacements d'agents statutaires tels les stagiaires économiques (arrêté royal 230) et A.C.S. (pause-carrière — arrêté royal 521);

— erreurs dans le libellé de l'adresse ou adresse insuffisante;

— cas des batteries de boîtes dans les immeubles à appartements multiples: mauvaise signalisation ou inexistence de signalisation pour les boîtes aux lettres individuelles.

In de praktijk en in overleg met de gewestelijke overheid beheert de Dienst materies en gegevensbanken in verband met :

1. De nummering van het wegennet, de maandelijkse kaart van belangrijke werken voor de wegveiligheid, de statistieken in verband met de wegbreedten, enzovoort.

2. De vaststelling van de nationale cijfers voor de wegentellingen, in het bijzonder ten behoeve van de internationale instellingen (Bureau van de Verenigde Naties voor Europa te Genève en autowegen «E»).

3. De toestand van de kunstwerken op de wegen (draagvermogen, algemene staat van beschadiging, vrije hoogten) voor :

— de (nationale) directie die vergunningen moet uitreiken voor uitzonderlijk vervoer, hetgeen voornamelijk een probleem van bruggen is;

— de gecoördineerde indeling van de bruggen (burgerlijke of militaire indeling in het kader van de N.A.V.O.) in samenwerking met de betrokken Ministeries (Landsverdediging en gewestelijke Ministeries);

— de nieuwe Europese standaardisering en de stapsgewijze toepassing ervan in ons land (gecoördineerde indeling van de bestaande werken in coördinatie met de Gewesten).

4. Het bijgewerkte bestand van eenvormige kenmerken voor de wegsignalisatie (afmetingen en kleuren van borden, enzovoort.).

De Post

Aan het lid dat zich zorgen maakte over de betrouwbaarheid van de postbezorging, antwoordt de Minister dat die betrouwbaarheid slechts in heel weinig gevallen aanleiding geeft tot kritiek.

Ten opzichte van het totale aantal bezorgde stukken zijn er heel weinig klachten in dit verband.

Vergissingen bij de bezorging kunnen te wijten zijn aan het volgende :

— jonge statutaire kracht in opleiding of nog maar pas op het terrein;

— vervangingen van statutaire ambtenaren zoals de economische stagiairs (koninklijk besluit 230) en Geco's (loopbaanonderbreking — koninklijk besluit 521);

— fouten in het opschrift van het adres of onvolledig adres;

— reeks brievenbussen in gebouwen met verschillende appartementen: slechte aanduiding of onbestaande aanduiding op de individuele brievenbussen.

Une enquête de Test-Achats, publiée en novembre 1990, conclut que les pertes d'envois se chiffrent, selon eux, à 0,6 p.c. du volume global du courrier manipulé à la Poste.

Test-Achats poursuit en ajoutant que l'état du courrier (sali, détérioré, plié) est presque toujours satisfaisant: 97 p.c. d'envois arrivent en parfait état.

Le nombre des correspondances manipulées en 1990 s'est élevé à 3 milliards 378 millions.

En 1990, 14 459 réclamations, relatives pour la plupart à des envois présumés égarés, ont transité par la Division Réclamations et Recherches de l'Administration centrale.

Bien que toutes les catégories de correspondances y soient confondues, tant en régime intérieur qu'international, ce nombre n'est certes pas étranger aux 639 674 correspondances traitées au service des Recherches au cours de cette même année, dont 299 327 ont pu être réexpédiées à leurs ayants droit.

A ce propos, il est à noter que les principales causes d'envois rebutés sont:

- le mauvais libellé des adresses;
- l'affranchissement insuffisant en raison de la non-normalisation (des cartes, par exemple) et du poids excessif, qui provoque la taxation des envois et le refus des intéressés d'en prendre possession;
- l'absence d'une mention de l'expéditeur;
- le mauvais conditionnement des paquets.

En ce qui concerne la distribution des journaux, le ministre rappelle que les dispositions de l'article 3 de la loi du 26 décembre 1956 sur le service des postes prévoient que l'Administration des Postes est chargée d'effectuer le service des abonnements aux journaux et autres publications imprimées.

Nous sommes pour le moment à la recherche avec les éditeurs de journaux d'une solution structurelle qui permettrait de rencontrer les difficultés financières pour la distribution des journaux.

Quand on parle de concurrence entre l'Office des Chèques postaux et le secteur bancaire, le ministre précise que ni le droit belge, ni le droit communautaire ne permettent d'assimiler l'activité de l'Office des Chèques postaux à celle du secteur bancaire et que, par conséquent, il ne peut être question de concurrence déloyale.

En effet, la Poste et notamment la Poste financière, est chargée d'une série de missions de service public parmi lesquelles figurent le financement de la dette à

Uit een enquête van Test-Aankoop, gepubliceerd in november 1990, blijkt dat slechts 0,6 pct. van de totale door de post verwerkte briefwisseling verloren gaat.

Test-Aankoop voegt eraan toe dat de staat van de briefwisseling (bevuild, beschadigd, geplooid) bijna altijd voldoening schenkt: 97 pct. van de zendingen bereikt de geadresseerde in onberispelijke staat.

In 1990 werd in totaal voor 3 miljard 378 miljoen stukken behandeld.

In 1990 kwamen 14 459 klachten, voor het merendeel in verband met vermoedelijk verloren gegane zendingen, terecht in de afdeling Klachten en Opzoekingen van de Centrale Administratie.

Hoewel geen onderscheid wordt gemaakt tussen de categorieën van briefwisseling zowel wat de binnenlandse als de internationale briefwisseling betreft, is dit cijfer niet vreemd aan de 639 674 poststukken die behandeld werden in de dienst Opzoekingen tijdens datzelfde jaar en waarvan 299 327 stukken opnieuw verzonden konden worden naar hun rechthebbenden.

In dit verband moet worden opgemerkt dat de voornaamste oorzaken van onbestelbare zendingen de volgende zijn:

- verkeerd adres;
- onvoldoende frankering wegens niet genormaliseerde afmetingen (van de kaarten bijvoorbeeld) en wegens overgewicht waardoor de zendingen belast worden en de betrokkenen weigeren ze te aanvaarden;
- ontbreken van een vermelding van de afzender;
- slechte verpakking van de pakjes.

In verband met de bezorging van de dagbladen herinnert de Minister eraan dat artikel 3 van de wet van 26 december 1956 op de postdienst bepaalt dat het Bestuur der Posterijen tot taak heeft « de dienst der abonnementen op nieuwsbladen en tijdschriften te verzorgen ».

Op het ogenblik zoeken wij samen met de uitgevers van kranten naar een structurele oplossing om het hoofd te bieden aan de financiële moeilijkheden die door de krantenbezorging zijn ontstaan.

In verband met de concurrentie tussen de Postcheque en de banksector antwoordt de Minister dat noch het gemeenschapsrecht noch het Belgisch recht toestaat dat de activiteit van de Postcheque gelijkgeschakeld wordt met die van de banksector. Bijgevolg kan er geen sprake zijn van oneerlijke concurrentie.

De Post en in het bijzonder de financiële afdeling van de Post, is belast met een aantal opdrachten in de sfeer van de openbare dienstverlening waartoe de

très court terme ainsi que les prestations effectuées au bénéfice des comptes de l'Etat en matière d'exécution d'opérations financières.

Ceci explique que certaines activités de l'Office des Chèques postaux puissent être rémunérées par l'Etat.

A ce propos, le montant de la rémunération a été fixé conformément aux décisions gouvernementales qui étaient à la base de l'établissement du Budget des Voies et Moyens 1992, et dont faisait partie le budget des Postes. Ce budget a été approuvé par le Parlement.

Le montant de la rémunération a donc été fixé en fonction des objectifs budgétaires de l'Etat.

Il s'agit en fait pour l'Etat de compenser en partie ce qu'aurait coûté la rémunération des capitaux de tiers journalièrement mis à la disposition du Trésor par la Poste et d'éviter ainsi l'emprunt à très court terme sur le marché financier.

Ainsi, pour l'exercice 1990, des emprunts sur le marché des capitaux auraient coûté au Trésor avec un avoir moyen des fonds de tiers de 110 milliards (110 156 310 000) de francs belges, et un taux moyen des certificats de trésorerie à trois mois de 9,80 p.c. (taux publié par l'A.B.B.), un coût de 10,7 milliards (10 795 318 380) de francs belges.

Comme la rémunération accordée par l'Etat à l'Office des chèques postaux est de 7,5 milliards (7 500 000 000) de francs belges, on peut donc considérer que l'Etat réalise une économie de 3,3 milliards (3 295 318 380) de francs belges.

Pour l'exercice 1991, le même calcul conduit à estimer que l'Etat a réalisé une économie de 2,1 milliards (2 162 267 825) de francs belges.

En conclusion, le ministre croit pouvoir dire qu'il ne peut être question de concurrence déloyale de la part de la Poste vis-à-vis du secteur bancaire. Celle-ci est chargée, par le législateur, d'une série de missions de service public parmi lesquelles le financement de la dette à court terme. Dans ce cadre, l'Etat compense les charges de la Poste. Ici aussi, en concertation avec le ministre des Finances, nous sommes à la recherche d'une solution structurelle.

A l'avenir, l'article 27 de la loi du 21 mars 1991 prévoit un système distinct des comptes pour les activités ayant trait aux tâches de service public, d'une part, et pour les autres activités, d'autre part.

Ces mesures seront d'application dès la conclusion du contrat de gestion avec l'Etat.

financiering van de schuld op zeer korte termijn behoort alsook de verrichtingen ten gunste van de rekenplichtigen van de Staat inzake de uitvoering van financiële verrichtingen.

Dit verklaart waarom sommige activiteiten van de Postcheque betaald kunnen worden door de Staat.

Het bedrag van de vergoeding werd vastgelegd in overeenstemming met de regeringsbeslissingen die de grondslag vormden voor het opstellen van de rijks-middelenbegroting 1992 en waarvan de begroting van de Post deel uitmaakt. Die begroting werd door het Parlement goedgekeurd.

Het bedrag van de vergoeding werd derhalve vastgesteld in het licht van het budgettaire streven van de Staat.

Voor de Staat gaat het in feite over de gedeeltelijke compensatie van wat de vergoeding van kapitalen van derden, die de Post dagelijks ter beschikking van de Schatkist stelt, zou hebben gekost om aldus de lening op zeer korte termijn op de financiële markt te vermijden.

Zo zouden, voor het boekjaar 1990, de leningen op de kapitaalmarkt, met gemiddelde tegoeden van derden van 110 miljard (110 156 310 000) frank en een gemiddelde rentevoet van de schatkistcertificaten op drie maanden van 9,80 pct. (koers gepubliceerd door de B.V.B.), aan de schatkist een theoretische financiering van 10,7 miljard (10 795 318 380) frank hebben gekost.

Daar de vergoeding die de Staat aan het Bestuur der Postchecks toekent, 7,5 miljard (7 500 000 000) frank bedraagt, mag men dus aannemen dat de Staat een 3,3 miljard (3 295 318 380) frank heeft bespaard.

Dezelfde berekening voor het boekjaar 1991 leidt naar schatting tot een besparing van 2,1 miljard (2 162 267 825) frank voor de Staat.

Tot besluit meent de Minister te mogen zeggen dat er geen sprake kan zijn van oneerlijke concurrentie van de Post t.o.v. de banksector. De Post is door de wetgever belast met een aantal opdrachten van openbaar nut, waaronder de financiering van de schuld op korte termijn. In deze context vergoedt de Staat de lasten van de Post. Hier ook wordt er in overleg met de Minister van Financiën gezocht naar een structurele oplossing.

In de toekomst voert artikel 27 van de wet van 21 maart 1991 een afzonderlijke regeling in voor rekeningen in verband met de activiteiten die betrekking hebben op de taken van openbare dienst enerzijds, en met de andere activiteiten anderzijds.

Deze maatregelen treden in werking zodra er met de Staat een beheerscontract is gesloten.

R.T.T./Belgacom

Plan pluriannuel 1992-1996: Aperçu des besoins globaux

En prix constants 1992, les besoins pour la période 1992-1996 s'élèvent à :

1992: 29 991 millions de francs;
1993: 22 374 millions de francs;
1994: 19 562 millions de francs;
1995: 17 881 millions de francs;
1996: 16 878 millions de francs.

Ventilés par discipline, les besoins se répartissent comme suit:

R.T.T./Belgacom

Meerjarenplan 1992-1996: Overzicht van de totale behoeften

Bij constante prijzen kunnen de behoeften voor de periode 1992-1996 berekend worden als volgt:

1992: 29 991 miljoen frank;
1993: 22 374 miljoen frank;
1994: 19 562 miljoen frank;
1995: 17 881 miljoen frank;
1996: 16 878 miljoen frank.

Uitgesplitst per afdeling, zien de behoeften er als volgt uit:

Discipline Afdeling	1992	1993	1994	1995	1996	Total Totaal
Comptabilité (déc.). — <i>Boekhouding (dec.)</i>	914	1 000	1 000	1 000	1 000	4 914
Relations publiques. — <i>Public relations</i>	70	40	10	12	10	142
Communication. — <i>Communicaties (1)</i>	9 218	8 200	8 104	7 272	6 833	39 627
Transmission de données. — <i>Gegevenstransmissie</i>	675	555	565	565	575	2 935
Bâtiments et logistique. — <i>Gebouwen en logistiek</i>	3 556	2 849	2 127	2 115	1 724	12 371
Planning et informatique. — <i>Planning en informatica</i>	1 294	2 306	1 384	1 143	1 387	7 514
Réseaux d'abonnés. — <i>Netten van abonees</i>	3 220	3 344	2 826	2 592	2 529	14 511
Transmission. — <i>Transmissie (2)</i>	11 044	4 080	3 546	3 182	2 820	24 672
Total. — <i>Totaal</i>	29 991	22 374	19 562	17 881	16 878	106 686

Le plan a été établi en prix constants 92.

(1) Les montants repris pour 1992, 1993 et 1994 sont à diminuer avec respectivement 6 841, 6 050 et 5 415, à la suite de l'engagement intégral en 1991 du marché du siècle-bis.

(2) Le montant repris pour 1992 comprend à la fois la dépense globale du marché du siècle-bis (engagement fait en 1991) et la dépense prévue pour le mobilophone G.S.M.

Het plan werd gemaakt uitgaande van constante prijzen 92.

(1) De bedragen voor 1992, 1993 en 1994 moeten respectievelijk verminderd worden met 6 841, 6 050 en 5 415 ingevolge de integrale vastlegging in 1991 van het «contract van de eeuw»-bis.

(2) In het bedrag voor 1992 is de totale uitgaven begrepen voor het «contract van de eeuw»-bis (vastlegging in 1991) alsmede de uitgave voor de mobilofon G.S.M.

En réponse à une question spécifique le ministre fournit un tableau comparatif des durées de raccorde-ments par district pour 1989-1991.

In antwoord op een specifieke vraag bezorgt de Minister een vergelijkende tabel met de aansluitings-tijd per district voor de periode 1989-1991.

Circonscriptions Districten	Décembre 1989 December 1989		Décembre 1990 December 1990		Décembre 1991 December 1991	
	Nombre Aantal	Durée en mois Duur in maand	Nombre Aantal	Durée en mois Duur in maand	Nombre Aantal	Durée en mois Duur in maand
Bruxelles. — <i>Brussel</i>	18 384	3,08	15 850	1,77	12 994	1,52
Antwerpen	8 337	1,91	4 852	0,99	4 137	0,80
Gent	2 923	1,15	2 141	0,89	2 161	0,70
Liège	1 419	0,76	1 515	0,65	1 186	0,47
Mechelen	4 568	1,50	2 577	0,91	2 346	0,72
Mons	3 141	1,25	2 457	1,09	2 071	0,78
Brugge	2 611	1,25	1 931	0,81	1 246	0,48
Charleroi	2 823	1,45	1 763	0,78	1 239	0,60
Hasselt	4 475	2,11	2 136	1,02	1 862	0,76
Namur	1 286	0,96	840	0,58	940	0,55
Kortrijk	1 887	1,44	1 016	0,87	1 109	0,79
Verviers	521	0,62	342	0,42	378	0,44
Libramont	915	1,54	721	1,26	621	0,85

L'autonomie octroyée aux entreprises publiques renforcera le service public.

Les contrats de gestion qui sont actuellement négociés avec les entreprises publiques fixeront notamment les tâches de service public que devront remplir ces entreprises et les objectifs qualitatifs que les entreprises doivent rencontrer dans l'accomplissement de ces tâches.

Ce dernier point est particulièrement important parce que c'est au travers de la réalisation de ces objectifs qualitatifs que l'entreprise publique conserve sa crédibilité auprès du public.

L'autonomie qui est accordée aux entreprises publiques est donc dans une certaine mesure encadrée afin de renforcer les missions de service public.

Comment régler le problème des pensions des entreprises publiques?

A l'occasion de l'élaboration des contrats de gestion, les différents projets qui ont été soumis à la négociation comporteraient des propositions quant au règlement de la question des pensions, propositions qui conduisent souvent à un accroissement de la participation de l'Etat ou du budget de la sécurité sociale.

En fait, le règlement de cette question des pensions via les contrats de gestion ne trouve pas de base légale dans la loi du 21 mars 1991.

Le Gouvernement a dès lors souhaité que cette question fasse l'objet d'un examen particulier à l'occasion d'une négociation qui devra s'ouvrir prochainement sous l'égide du ministre des Pensions.

A notre sens, au travers de cette négociation, il convient de maintenir les solidarités entre le régime de pensions des entreprises publiques et celui de l'ensemble du secteur public.

En conclusion, le ministre voudrait dire son espoir de voir rapidement conclure les contrats de gestion.

Il lui a été demandé si le Parlement serait informé du contenu de chacun des contrats. Ceci n'est pas explicitement prévu dans la procédure d'adoption des contrats de gestion telle qu'elle est fixée par la loi du 21 mars 1991. Les contrats de gestion font en effet l'objet d'une approbation par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres. Il n'empêche qu'il se tient à la disposition de la Commission, et que si celle-ci le souhaite il y exposera le contenu de ces contrats une fois qu'ils seront adoptés.

De autonomie die aan de overheidsbedrijven wordt toegekend zal de dienstverlening ten goede komen.

In de beheerscontracten waarover op het ogenblik onderhandeld wordt met de overheidsbedrijven, zullen de taken omschreven worden met betrekking tot de dienstverlening door die bedrijven alsmede de kwalitatieve doelstellingen welke die bedrijven moeten verwezenlijken bij het vervullen van hun taken.

Dit laatste punt is heel belangrijk omdat het alleen via de verwezenlijking van die kwalitatieve doelstellingen is dat het overheidsbedrijf zijn geloofwaardigheid bij het publiek in stand kan houden.

De autonomie die aan de overheidsbedrijven wordt toegekend, wordt dus enigszins afgebakend teneinde de openbare dienstverlening meer gewicht te geven.

Hoe moet het probleem van de pensioenen van de overheidsbedrijven geregeld worden?

Bij de uitwerking van de beheerscontracten zouden de verschillende ontwerpen die ter onderhandeling werden voorgelegd, voorstellen bevatten met betrekking tot de regeling van het probleem van de pensioenen. Die voorstellen leiden vaak tot een verhoging van de bijdrage van de Staat of van de begroting van de sociale zekerheid.

De wet van 21 maart 1991 verleent geen wettelijke grondslag aan de regeling van het pensioenprobleem via de beheerscontracten.

Bijgevolg heeft de Regering de wens uitgedrukt dat dit probleem zou worden onderzocht wanneer binnenkort onderhandelingen gevoerd worden onder het toezicht van de Minister van Pensioenen.

Naar onze mening moet, bij die onderhandelingen, de solidariteit tussen de pensioenregeling van de overheidsbedrijven en die van de overheidssector in zijn geheel behouden blijven.

Tot slot verklaart de Minister te hopen dat de beheerscontracten spoedig worden gesloten.

Er werd hem gevraagd of het Parlement op de hoogte zal worden gebracht van de inhoud van elk contract. Daarin werd niet uitdrukkelijk voorzien in de procedure tot goedkeuring van de beheerscontracten, zoals ze werd vastgelegd door de wet van 21 maart 1991. De beheerscontracten moeten worden goedgekeurd door een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit. De Minister houdt zich evenwel graag ter beschikking van de Commissie om de inhoud van die contracten, na goedkeuring ervan, toe te lichten.

La Régie des Bâtiments

Dépenses de personnel

Il est inexact de faire un lien entre les dépenses de personnel et les programmes d'investissement.

La Régie des Bâtiments a, en effet, des tâches de gestion et de surveillance multiples conformément à l'article 2, alinéa 3, de la loi du 1^{er} avril 1971.

Regie der Gebouwen

Personeelsuitgaven

Het is onjuist een rechtstreeks verband te leggen tussen de personeelsuitgaven en de investeringsprogramma's.

De Regie der Gebouwen heeft inderdaad talrijke opdrachten van beheer en toezicht, zoals bepaald in artikel 2, derde lid, van de wet van 1 april 1971.

Art.	Régie des Bâtiments — Regie der Gebouwen Dépenses de personnel — Personeelsuitgaven	Montants — Bedragen		
		1989	1990	1991
511.01	Rémunérations du personnel mis à la disposition de la Régie par le département des Travaux publics et autres administrations. — <i>Bezoldiging van het personeel ter beschikking van de Regie gesteld door het departement van Openbare Werken en andere administraties</i>	1 029 466 086	1 023 626 045	1 459 926 755
511.02	Rémunérations du personnel de complément. — <i>Bezoldiging van het aanvullend personeel</i>	204 980 931	212 445 915	206 491 782
511.04	Charges sociales dérivant de la législation. Part patronale. — <i>Sociale lasten voortvloeiend uit de sociale wetgeving. Werkgeversaandeel</i>	88 009 596	95 293 122	202 721 716
511.07	Formation professionnelle. — <i>Beroepsvorming</i>	484 598	525 460	858 027
511.08	Indemnités et allocations couvrant des charges réelles. — <i>Vergoedingen en toelagen die werkelijke lasten dekken</i>	1 374 600	1 277 295	1 179 563
511.09	Indemnités et allocations ne couvrant pas des charges réelles. — <i>Vergoedingen en toelagen die geen werkelijke lasten dekken</i>	821 454	1 255 635	3 065 599
511.10	Honoraires forfaitaires. — <i>Forfaitaire erelonen</i>	8 980 833	9 340 261	72 500
511.11	Allocations de responsabilité et de missions spéciales allouées au personnel. — <i>Speciale verantwoordelijkheidstoelagen en toelagen voor bijzondere opdracht aan het personeel</i>	3 315 724	508 280	18 877 714
512.02	Membres de commissions (pour mémoire). — <i>Leden van commissies (pro memorie)</i>	0	0	0
512.03	Organes de contrôle de l'Etat. — <i>Controleorganen van de Staat</i>	0	0	0
513.02	Déplacements. — <i>Verplaatsingen</i>	28 195 662	26 619 256	36 265 262
	Totaux. — <i>Totalen</i>	1 365 629 484	1 370 891 269	1 932 358 913

*Financements alternatifs
et opérations analogues*
(montants en milliers de francs)

*Alternatieve financiering
en analoge verrichtingen*
(bedragen in duizentallen franken)

Libellé bâtiment — Omschrijv. gebouw.	Montant emprunt. en francs — Bedrag lening in franken	1992		1993		1994		1995		1996	
		Amortis. — Afloss.	Intérêt — Intrest	Amortis. — Afloss.	Intérêt — Intrest	Amortis. — Afloss.	Intérêt — Intrest	Amortis. — Afloss.	Intérêt — Intrest	Amortis. — Afloss.	Intérêt — Intrest
Complexe Bel- liard. — <i>Belliard- complex</i>	1 025 000 0000	34 809	78 585	40 336	74 758	46 490	70 331	53 339	65 233	60 959	59 391
Rue Royale. — <i>Koningsstraat</i> (1)	265 000 000	7 186	27 616	9 600	21 020	10 669	19 913	11 862	18 683	13 190	17 316
Van Maerlandt (2)	1 000 000 000	29 231	83 463	31 803	80 890	34 601	78 092	37 646	75 047	40 959	71 734
A.M.C.A.	3 610 000 000										
Egmont	15 000 000 000										
Place St. Lambert	2 000 000 000										
Total. — <i>Totaal</i>		71 226	189 664	81 739	176 668	91 760	168 336	102 847	158 963	115 108	148 441

(1) A augmenter avec l'index.

(2) Révision tous les 5 ans.

(3) A charge du budget du département de la Justice?

(1) Te verhogen met de index der kleinhandelsprijzen.

(2) Herziening om de 5 jaar.

(3) Ten laste van de begroting van Justitie?

Produit de la vente de bâtiments

Année 1989: 143 641 643 francs.

Année 1990: 3 286 058 979 francs (1).

Année 1991: 2 248 470 425 francs (1).

C.E.E.

Dans le cadre de la politique d'accueil des institutions européennes, la Régie des Bâtiments est chargée de la construction et de l'entretien des bâtiments pour les Communautés européennes. Elle a succédé à l'Administration des Bâtiments qui était en charge de cette mission jusqu'à l'entrée en vigueur de la loi du 22 décembre 1989.

Les bâtiments affectés au relogement des fonctionnaires européens sont loués par la Régie pour un montant annuel de 1 150 millions, dont 575 millions font l'objet d'une dotation particulière.

Le bâtiment du Berlaymont fait l'objet d'un contrat de bail avec la Communauté européenne.

Quels critères l'Administration propose-t-elle pour le choix entre achat et location?

L'acquisition de biens immobiliers, en particulier d'immeubles de bureaux, s'avère être la formule la plus intéressante tant pour un particulier que pour l'Etat.

Nonobstant la régionalisation, les administrations ont un caractère permanent.

L'économie annuelle que réalise un département s'élève à environ 7 500 francs/m² occupé. En effet, à Bruxelles, le coût du loyer s'élève à environ 8 500 francs/m², la redevance d'occupation à environ 1 000 francs/m². Le coût moyen d'un immeuble de bureau s'élève à environ 50 000 francs/m².

En sept ans, le propriétaire récupère donc son investissement.

Si on tient compte de l'intérêt capitalisé de l'investissement au taux annuel de 9 p.c. et de l'augmentation annuelle des loyers de 3 p.c., l'équilibre est obtenu après 15 à 16 ans.

L'investissement contribue à l'assainissement des finances publiques.

Ce schéma fait abstraction des dépenses d'entretien propriétaire mais celles-ci sont négligeables pendant les 10 ou 15 premières années.

(1) dont 3 milliards provenant de la vente d'un droit d'emphytéose par la Régie à la S.A. Berlaymont: 2 milliards en 1990, 1 milliard en 1991.

Opbrengst van verkoop van gebouwen

Jaar 1989: 143 641 643 frank.

Jaar 1990: 3 286 058 979 frank (1).

Jaar 1991: 2 248 470 425 frank (1).

E.E.G.

In het kader van het onthaalbeleid voor de Europese instellingen, heeft de Regie der Gebouwen de opdracht gekregen, voor de Europese Gemeenschappen gebouwen op te trekken en te onderhouden. Zij volgt daarin het Bestuur der Gebouwen op, dat deze opdracht heeft uitgevoerd totdat de wet van 22 december 1989 in werking is getreden.

Voor de nieuwe huisvesting van de Europese ambtenaren huurt de Regie der Gebouwen voor een jaarlijks bedrag van 1 150 miljoen frank, waarvan 575 miljoen frank afkomstig is van een bijzondere dotation.

Voor het Berlaymontgebouw werd een huurovereenkomst gesloten met de Europese Gemeenschap.

Welke criteria stelt het Bestuur voor voor de keuze tussen aankoop en huur?

De aankoop van onroerende goederen, inzonderheid van kantoorgebouwen, blijkt de voordeligste formule te zijn, zowel voor een particulier als voor de Staat.

Niettegenstaande de regionalisatie zijn de besturen permanent van aard.

De besparing die jaarlijks verwezenlijkt wordt door een departement bedraagt ongeveer 7 500 frank/bezette m². Inderdaad, te Brussel bedraagt de huurprijs ongeveer 8 500 frank/m², terwijl de bezettingsvergoeding ongeveer 1 000 frank/m² bedraagt. De gemiddelde kostprijs voor een kantoorgebouw bedraagt ongeveer 50 000 frank/m².

In zeven jaar tijd recupereert de eigenaar dus zijn investering.

Indien men rekening houdt met de gekapitaliseerde interest van de investering tegen een jaarlijkse rentevoet van 9 pct. en met de jaarlijkse stijging van de huurprijzen met 3 pct. wordt het evenwicht bereikt na 15 à 16 jaar.

De investering draagt bij tot de sanering van de overheidsfinanciën.

Dit schema houdt geen rekening met de uitgaven van de eigenaar voor onderhoud; ze zijn evenwel te verwaarlozen gedurende de 10 of 15 eerste jaren.

(1) inbegrepen 3 miljard welke voortvloeien uit verkoop van een erfpachtrecht door de Regie aan de N.V. Berlaymont: 2 miljard in 1990, 1 miljard in 1991.

Le choix entre investissement et location ne se pose pas vu le caractère permanent de l'investissement.

En province, il est vrai, le loyer est moins élevé et la rentabilité de l'investissement moindre. Il reste néanmoins valable pour les grandes villes (Anvers, Liège, etc.).

Dans les zones rurales, les opportunités de location ne se présentent pas souvent pour un immeuble de bureau (par exemple: gendarmerie locale).

Certaines constructions ne se trouvent pas sur le marché, par exemple prisons, justice de paix (salle d'audience), etc.

Le choix devient plus délicat entre d'autres formules, par exemple location et location-achat, ou chaque cas d'espèce doit faire l'objet d'une étude coût/bénéfice.

Le financement alternatif proprement dit, c'est-à-dire celui permettant de payer les annuités avec les loyers récupérables essentiellement, est une opération sensiblement comparable à l'investissement budgétaire.

Situation du bâtiment occupé par le ministère de l'Agriculture à Turnhout

Le bâtiment en question, à l'origine une maison de maître du début de ce siècle, est en effet en voie de modernisation.

Dès le milieu de 1989, les premiers contacts ont été pris à cet égard entre le chef de district de Turnhout, le chef de la direction provinciale responsable des bâtiments à Turnhout, l'Administration centrale de la Régie des Bâtiments et le directeur responsable des bâtiments du ministère de l'Agriculture.

Il n'a toutefois pas encore été procédé pour l'instant à une rénovation générale, étant donné que le ministère de l'Agriculture a l'intention de centraliser, à très brève échéance, tous ses services de la province d'Anvers à Berchem; le service occupant actuellement le bâtiment va donc fort probablement le quitter. L'Administration centrale du département concerné a encore confirmé très récemment cette intention.

Toutefois, dans l'attente d'un déménagement définitif, la Régie des Bâtiments se charge du petit entretien nécessaire. C'est ainsi qu'au cours des deux dernières années, divers travaux de réparation ont déjà été effectués et notamment, au début du mois d'avril dernier, la fuite dans les toilettes, signalée par le service occupant, a été réparée dans les deux jours.

De keuze tussen investering en huur wordt niet gesteld, gezien de permanente aard van de investering.

Het is waar dat in de provincie de huurprijs minder hoog is en de rentabiliteit van de investering lager. Hij blijft niettemin geldig voor de grote steden (Antwerpen, Luik, enz.).

In een ruraal gebied zijn er niet veel kansen voor de huur van een kantoorgebouw (voorbeeld: plaatselijk rijkswachtergebouw).

Sommige constructies komen niet op de markt, bijvoorbeeld gevangenissen, vrederechten (rechtszalen), enz.

De keuze wordt moeilijker tussen andere formules, bijvoorbeeld huur en huurkoop waarbij elk geval afzonderlijk dient te worden ontworpen aan een winst- en verliesberekening.

De alternatieve financiering zelf, dat wil zeggen die welke het mogelijk maakt de annuïteiten te betalen met hoofdzakelijk de recupererbare huurprijzen, is een verrichting die duidelijk vergelijkbaar is met de budgettaire investering.

Toestand van het gebouw betrokken door het Ministerie van Landbouw te Turnhout

Bedoeld gebouw, van oorsprong een oud herenhuis van begin deze eeuw, is inderdaad aan modernisering toe.

Reeds vanaf medio 1989 werden hiertoe de eerste contacten genomen tussen de distrikschef van Turnhout, het hoofd van de verantwoordelijke provinciale directie van de gebouwen te Antwerpen, het hoofdbestuur van Regie der Gebouwen en de voor de gebouwen verantwoordelijke directeur van het Ministerie van Landbouw.

Tot algemene renovatie werd evenwel vooralsnog niet overgegaan, aangezien het Ministerie van Landbouw de bedoeling heeft om binnen zeer afzienbare tijd al zijn diensten van de provincie Antwerpen te centraliseren te Berchem, waardoor het gebouw heel waarschijnlijk door de thans bezettende dienst zal verlaten worden. Nog zeer onlangs werd nogmaals die bedoeling bevestigd door het Hoofdbestuur van het betrokken departement.

Nochtans staat de Regie der Gebouwen in afwachting van die definitieve verhuizing verder in voor het kleine noodzakelijke onderhoud. Zo werden de laatste twee jaren reeds verscheidene herstellingswerken uitgevoerd en ondermeer werd het begin april l.l. gesignaleerde lek in de toiletten, eveneens binnen de twee dagen hersteld.

Palais de Justice de Tongres

Le dossier est subdivisé en deux phases:

— Phase A:

Construction neuve dans Kielenstraat-Predikherenstraat;

Construction de rénovation comme partie du Tribunal de la Jeunesse;

Restauration de la remise (logement du concierge);

Construction de rénovation du « Balie » (maison Reard).

— Phase B:

Construction neuve Vrijthof et Ridderstraat;

Rénovation de l'actuelle Cour d'assises.

Phase A: Construction brute fermée

Le dossier d'adjudication de l'achèvement a été introduit à la Direction de Hasselt le 28 février 1992 et fait actuellement l'objet d'un examen approfondi.

Estimation: 153 809 564 (T.V.A. non comprise).

La mise en adjudication pourra s'effectuer au cours du 3^e trimestre.

Phase A: Achèvement travaux de construction

Le dossier d'exécution de l'achèvement est à l'étude.

En coordination avec les techniques (éclairage, électricité, chauffage), les plafonds et l'achèvement des parois seront réalisés ultérieurement.

Phase A: Installations techniques

Ascenseurs: dossier d'exécution prêt;

Installation électrique: avant-projet à l'étude;

Installation chauffage central: avant-projet introduit.

Phase B: Travaux de construction

L'avant-projet d'architecture a été entamé.

Le Parlement sera-t-il informé du contenu des contrats de gestion?

Le texte de la loi du 21 mars 1991 ne prévoit pas que le Parlement soit partie prenante à la procédure d'élaboration des contrats de gestion.

Une fois qu'un contrat a été négocié entre le Comité de direction d'une entreprise concernée et le ministre compétent, celui-ci est, d'une part, approuvé à la majorité des deux tiers par le Conseil d'administration et, d'autre part, approuvé par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

Cependant, l'article 23, § 6, de la loi stipule que chaque année, le ministre dont relève l'entreprise publique fasse rapport aux Chambres à propos des modalités d'application de la loi.

Tongeren: Justitiepaleis

Het dossier is opgesplitst in twee fasen:

— Fase A:

Nieuwbouw in Kielenstraat-Predikherenstraat;

Vernieuwbouw voor deel Jeugdrechtbank;

Restauratie van het koetshuis (conciërgewoning);

Vernieuwbouw voor de Balie (huis Reard).

— Fase B:

Nieuwbouw Vrijthof en Ridderstraat;

Renovatie van huidig Assisenhof.

Fase A: Gesloten ruwbouw

Het aanbestedingsbundel werd ingediend op de directie Hasselt op 28 februari 1992, en wordt thans grondig nagezien.

Raming: 153 809 564 (excl. B.T.W.).

Aanbesteding kan in het 3de kwartaal gehouden worden.

Fase A: Afwerking bouwwerken

Het uitvoeringsdossier van de afwerking is ter studie.

In coördinatie met de technieken (verlichting, elektriciteit, verwarming) worden de plafonds en wandafwerkingen verder uitgewerkt.

Fase A: Technische installaties

Liften: uitvoeringsdossier klaar;

Elektrische installatie: voorontwerp ter studie;

C.V.-installatie: voorontwerp ingediend.

Fase B: Bouwwerken

Voorontwerp architectuur aangevat.

Zal het parlement op de hoogte worden gesteld van de inhoud van de beheerscontracten?

De wet van 21 maart 1991 bepaalt niet dat het Parlement betrokken moet worden bij de procedure die leidt tot het opstellen van de beheerscontracten.

Zodra over een contract is onderhandeld tussen het directiecomité van een betrokken bedrijf en de bevoegde Minister wordt het contract met een tweede meerderheid goedgekeurd door de Raad van Bestuur en bekrachtigd door een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit.

Artikel 23, § 6, van de wet bepaalt evenwel dat de Minister die bevoegd is voor de overheidsbedrijven elk jaar verslag uitbrengt aan de Kamers over de wijze waarop de wet wordt toegepast.

Avant cette échéance, il serait envisageable que le Gouvernement expose devant les Commissions parlementaires le contenu des contrats de gestion.

Comme les dispositions des différents contrats de gestion seront publiées au *Moniteur belge* dans la mesure où elles ne contiennent pas des informations utiles pour les concurrents des entreprises publiques, il serait peut-être possible d'attendre ce moment pour procéder à l'information des Commissions parlementaires.

Le projet de contrat de gestion, dont le texte existe maintenant à l'état quasi définitif, imposera à la S.N.C.B. des prestations minimales qui, globalement, correspondent à plus de 80 p.c. des prestations actuelles (75 p.c. les jours non ouvrables). Dans ce cadre, des règles précises sont fixées en ce qui concerne les circulations des différentes catégories de trains (trains intervalles, trains locaux, trains de pointe ou de renfort).

De plus, la S.N.C.B. aura l'obligation de desservir toutes les lignes voyageurs de son réseau, ainsi que les gares ou points d'arrêt.

Certaines latitudes sont toutefois données à la S.N.C.B. pour restructurer son service de trains.

Il s'en suit que les intérêts financiers et la rentabilité de la Société ne seront pas les seuls critères de décision. Le ministre a veillé tout spécialement à ce que la mission de service public impartie par la loi soit bien assurée et équitablement exercée sur l'ensemble du territoire; c'est là que se trouve aussi la justification du versement d'une importante contribution financière de l'Etat à la S.N.C.B.

Circulation routière — Organisation du transport intermodal en Belgique — Localisation des systèmes de transbordement

A. Organisation du transport intermodal

Le transport intermodal ou combiné comporte en Belgique comme dans nos pays voisins deux volets.

— Le transport de conteneurs (maritimes ou continentaux):

* un tiers de ces transports sont intérieurs (triangle Anvers - Zeebrugge - Athus);

* les deux tiers sont des transports internationaux jusqu'à présent organisés par Intercontainer.

— Le transport rail-route ou ferroutage (caisses-mobiles, semi-remorques, citernes, etc.) organisé par T.R.W. et les groupes de ferroutage étrangers, réunis dans l'U.I.R.R. (Union internationale du Rail-Route).

A noter que cette division ne correspond nullement avec un pointage du marché puisqu'actuellement le

Voor het zover is zou de Regering de inhoud van de beheerscontracten kunnen toelichten in de parlementaire commissies.

Daar de bepalingen van de verschillende beheerscontracten in het *Belgisch Staatsblad* worden bekendgemaakt voor zover zij geen nuttige informatie bevatten voor de concurrenten van de overheidsbedrijven, zou men met het informeren van de parlementaire commissies eventueel kunnen wachten tot op het ogenblik van die bekendmaking.

Het ontwerp van beheerscontract waarvan de tekst nu nagenoeg vastligt, legt de N.M.B.S. een minimumprestatie op die overeenstemt met meer dan 80 pct. van de huidige prestaties (75 pct. op dagen die geen werkdagen zijn). In dit verband werden strikte regels vastgelegd met betrekking tot het treinverkeer in de verschillende categorieën (intercity's, lokale treinen, piekurentreinen of extra-treinen).

Daarenboven is de N.M.B.S. verplicht om alle lijnen van het net te bedienen voor passagiersvervoer, alsook alle stations en alle haltes.

De N.M.B.S. beschikt evenwel over een bepaalde marge om de treindienst te herstructureren.

Daaruit volgt dat de financiële belangen en de rentabiliteit van de maatschappij niet de enige beslissingscriteria zullen vormen. De Minister heeft er in het bijzonder op toegezien dat de taak van openbare dienstverlening waarin de wet voorziet, wordt verzekerd en over het gehele grondgebied billijk wordt verricht; dat verantwoordt immers de belangrijke financiële bijdrage van de Staat aan de N.M.B.S.

Wegverkeer — Organisatie van het gecombineerd transport in België — Lokalisering van de overslagssystemen

A. Organisatie van het gecombineerd vervoer

Het gecombineerd vervoer omvat in België zoals in onze buurlanden twee delen:

— Het containervervoer (over zee of over land):

* een derde van dit vervoer is binnenlands vervoer (driehoek Antwerpen - Zeebrugge - Athus);

* twee derde van dit vervoer is internationaal vervoer dat tot op heden georganiseerd wordt door Intercontainer.

— Het vervoer rail-weg (mobiele kisten, opleggers, tankwagens, enz.) georganiseerd door T.R.W. en door de buitenlandse groepen voor gecombineerd vervoer, allen verenigd in de internationale Unie van het Rail-Weg-vervoer.

Opgemerkt zij dat deze indeling geenszins overeenstemt met een inrichting van de markt daar de markt

marché de transport combiné est complètement libéralisé et chaque opérateur (Intercontainer, groupes ferroutages, réseaux et privés) peut organiser chaque type de transport combiné (conteneurs, caisses-mobiles, semi-remorques, etc.).

*
* *

Le volume du trafic en Belgique s'élève à (en unités et véhicules de tout genre):

voor gecombineerd vervoer op het ogenblik volledig geliberaliseerd is en daar elke maatschappij (Intercontainer, maatschappijen voor gecombineerd vervoer, spoornetten en particulieren) elk soort gecombineerd vervoer kan organiseren (containers, mobiele kisten, opleggers, enz.).

*
* *

De omvang van het vervoer in België kan als volgt berekend worden (in eenheden en allerhande voertuigen):

	1990	1991
— Transport conteneur. — <i>Containervervoer</i> :		
* International. — <i>Internationaal</i>	204 364	213 555 (+ 4,5 %)
* Intérieur. — <i>Binnenlands</i>	142 927	120 005 (– 16 %)
— Transport rail-route (100 % international). — <i>Vervoer rail-weg</i> (100 % <i>internationaal</i>)	86 856	91 246 (+ 5 %)
Total. — <i>Totaal</i>	454 147	424 806 (– 8 %)

L'annexe donne en détail l'évolution pendant les cinq dernières années du marché de transbordement dans les différentes régions ainsi que l'évolution et la répartition par pays de notre transport international, avec 75 p.c. du total de trafic et plus de 80 p.c. de nos recettes, la branche la plus importante de notre transport combiné.

Dans l'avenir, on prévoit une certaine stagnation du trafic combiné intérieur, due à la position concurrentielle et la faible rentabilité de cette branche.

Le transport international par rail a encore un marché important devant lui et continuera à croître, bien que peut-être moins spectaculairement que prévu dans l'étude At Kearney (doublement entre 1988 et 1995 et triplement en 2005).

B. Systèmes de transbordement

1. Comme mis en évidence dans les tableaux annexés, environ 60 p.c. de notre trafic combiné est du trafic maritime généré dans les ports d'Anvers et de Zeebrugge. Ce trafic restera également dans l'avenir la dorsale de notre transport combiné belge.

Les transbordements sont faits sur des terminaux maritimes exploités par les sociétés d'arrimage, telles que Hessenatie, Noordnatie et d'autres à Anvers et notre propre filiale Ferry-Boats et Cast à Zeebrugge.

La S.N.C.B. a réalisé dans le passé d'importantes installations dans nos ports (raccordements, faisceaux et terminaux complets) et continuera à investir dans cette branche parce que d'importantes potentialités de trafic restent encore à explorer dans le domaine du transport de conteneurs maritimes.

De bijlage geeft details over de ontwikkeling gedurende de vijf laatste jaren van de overslagmarkt in de verschillende streken alsmede de evolutie en de verdeling per land van ons internationaal vervoer. Het is met 75 pct. van het vervoer en meer dan 80 pct. van onze ontvangsten, de belangrijkste tak van ons gecombineerd vervoer.

Voor de toekomst verwacht men een zekere stagnatie van het binnenlands gecombineerd vervoer, als gevolg van de concurrentiepositie en geringe rentabiliteit van deze branche.

Voor het internationaal spoorvervoer bestaat er nog een belangrijke markt, die zal blijven groeien, zij het misschien minder spectaculair dan vooropgesteld in de At Kearney-studie (verdubbeling tussen 1988 en 1995 en verdrievoudiging in 2005).

B. Overslagssystemen

Zoals blijkt uit de bijgevoegde tabellen geschiedt 60 pct. van ons gecombineerd zeevervoer via de havens van Antwerpen en Zeebrugge. Dit vervoer zal ook in de toekomst de ruggegraat blijven van ons Belgisch gecombineerd vervoer.

De overslag wordt uitgevoerd in containerhavens die geëxploiteerd worden door overslagbedrijven zoals de Hessenatie, de Noordnatie en andere in Antwerpen, alsmede door ons eigen filiaal Ferryboats en Cast te Zeebrugge.

De N.M.B.S. heeft in het verleden in onze havens belangrijke installaties gebouwd (aansluitingen, volledige bundels en containerhavens). Ze zal in die branche blijven investeren omdat nog heel wat mogelijkheden ontgonnen moeten worden op het gebied van het vervoer van zeecontainers.

La S.N.C.B. envisage également un engagement plus direct dans les activités de transbordement maritime à Anvers, pour tirer le meilleur profit des possibilités offertes dans ce port.

2. Plus de 5 p.c. de notre transport combiné est du transport sur raccordements privés (p.ex. le trafic important de Volvo à Gand).

Ce trafic sur embranchement aura encore un avenir important dans le cas de chargeurs industriels importants qui sont capables de remplir des trains complets.

Le trafic diffus par contre est généralement considéré comme sans perspectives brillantes.

3. Enfin, environ 30 p.c. de notre transport intermodal a comme point de départ ou d'arrivée des chantiers terrestres rail-route:

1. le terminal d'Anvers D.S., exploité par la filiale Interferry;
2. le terminal rail-route de Anvers-Schijnpoort, exploité par T.R.W.;
3. le terminal de Bruxelles Tour et Taxis;
4. le terminal de Bressoux;
5. le terminal de Châtelet;
6. le terminal de Lauwe L.A.R.;

Un intervenant a demandé s'il n'était pas possible de régionaliser l'Inspection du ministère des Communications qui exerce la tutelle sur la circulation des pouvoirs locaux.

Lors de la mise en application des lois des Réformes institutionnelles en 1988, la régionalisation de la tutelle d'approbation des règlements complémentaires communaux relatifs aux voiries communales et provinciales a été examinée.

Se fondant sur les raisons qui ont présidé à l'instauration de cette tutelle en 1966, à savoir en particulier : assurer une cohérence et une coordination maximales des mesures complémentaires prises par les collectivités locales par le département qui a en charge la gestion du champ normatif en matière de circulation routière, le Gouvernement a décidé de maintenir la tutelle dans ce domaine parmi les compétences nationales.

Si des éléments nouveaux justifiaient un nouvel examen de ce problème, celui-ci ne pourrait avoir lieu qu'après une concertation approfondie avec les Régions et une discussion au sein de la Commission interministérielle pour la Circulation et l'Infrastructure.

Un intervenant s'est interrogé sur la question de réformer la responsabilité juridique en matière de circulation automobile. L'objectif poursuivi, selon lui, serait de renverser la charge de la preuve, c'est-à-dire

De N.M.B.S. overweegt ook zich meer rechtstreeks bezig te houden met de overslagactiviteiten in de Antwerpse haven ten einde het meeste voordeel te halen uit de mogelijkheden die deze haven nog biedt.

2. Meer dan 5 pct. van ons gecombineerd vervoer is vervoer op privé-aansluitingen (bijvoorbeeld het belangrijke vervoer van Volvo te Gent).

Dit vervoer op aftakkingen heeft nog een belangrijke toekomst wanneer gewerkt wordt met grote industriële laadinrichtingen die volledige treinen kunnen vullen.

Er wordt van uitgegaan dat het gespreid vervoer daarentegen weinig schitterende vooruitzichten heeft.

3. Ongeveer 30 pct. van ons gecombineerd vervoer vertrekt of komt aan in rail-weg-stations:

1. de terminal van Antwerpen D.S., geëxploiteerd door het filiaal Interferry;
2. de rail-weg-terminal van Antwerpen-Schijnpoort geëxploiteerd door T.R.W.;
3. de terminal te Brussel Tour en Taxis;
4. de terminal van Bressoux;
5. de terminal van Châtelet;
6. de terminal van Lauwe L.A.R.

Een lid heeft gevraagd of het niet mogelijk was de inspectie van het Ministerie van Verkeerswezen te regionaliseren die toezicht uitoefent op het verkeer van de lokale besturen.

Bij het toepassen van de wet op de hervorming der instellingen in 1988, werd de regionalisering van het toezicht inzake de goedkeuring van de aanvullende gemeentereglementen betreffende de gemeente- en provinciewegen onder de loep genomen.

Steunend op de redenen die hebben voorgezeten bij het instellen van dit toezicht in 1966, vooral zorgen voor een maximale coherentie en coördinatie van de door de lokale overheden genomen aanvullende maatregelen door het departement dat bevoegd is voor de normen inzake wegverkeer, heeft de Regering besloten dit toezicht tot de nationale bevoegdheden te laten behoren.

Indien nieuwe elementen een nieuw onderzoek van dit probleem zouden verantwoorden, kan dat alleen maar na grondig overleg met de Gewesten en een bespreking binnen de Interministeriële Commissie voor het verkeer en de infrastructuur.

Een spreker vraagt naar de hervorming van de juridische aansprakelijkheid inzake wegverkeer. Het nagestreefde doel volgens hem is het omkeren van de bewijslast, nl. er van uit te gaan dat de automobilist die

de considérer l'automobiliste, par définition, en tort lorsqu'il rentre en collision avec un piéton, sauf dans le cas où il peut apporter lui-même la preuve de son innocence.

Le principe de l'indemnisation automatique des piétons et des cyclistes en cas d'accident mérite effectivement un examen attentif. Il convient d'être en l'occurrence particulièrement prudent et de peser l'influence d'une telle approche sur la sécurité générale et celle d'usagers particulièrement vulnérables et en particulier sur le plan psychologique (modifications du comportement des piétons et cyclistes dans la circulation).

Il semblerait que ce dossier ait fait l'objet d'un premier examen sous le gouvernement «Dehaene», où en est ce dossier actuellement? Le ministre peut-il fournir une opinion?

Le principe de l'abandon de la notion de faute, ou en d'autres termes de l'application de la notion de responsabilité sans faute, entraîne nettement plus de réserves s'agissant de ses implications sur la sécurité routière et notamment sur le plan pénal.

Le ministre partage ces réserves et le fait que l'idée a déjà fait l'objet de longs débats dans le pays où elle a été formulée — sans être appliquée — le porte à croire que si elle devait être retenue chez nous, son examen devrait être particulièrement fouillé.

Une question a été posée sur le stationnement gênant. L'idée de l'intervenant est que le statut gênant doit faire l'objet d'un classement en fonction de la gêne causée par le véhicule et que la nature de l'infraction devrait être modifiée en fonction de cela. Une réflexion est demandée sur ce point.

Hors le cas des zones résidentielles (où le stationnement est interdit d'une manière générale et autorisé uniquement à certains endroits) le principe de la réglementation générale est que le stationnement est autorisé partout, sauf aux endroits où il est interdit par une disposition générale ou par une signalisation routière.

Les motifs fondant les interdictions générales ou particulières (réglementation complémentaire) et partant le caractère gênant du stationnement, visent à garantir la sécurité de la circulation et le «passage» dans les voiries, voire à l'organiser s'agissant des règles relatives à la limitation de la durée du stationnement, ou encore à empêcher une utilisation abusive de la voirie (véhicule publicitaire, camions en agglomération pour des raisons de qualité d'environnement routier).

Si l'intervention vise à créer une gradation dans le caractère gênant du stationnement et partant de le pénaliser de manière différenciée, il ne paraît pas

in botsing komt met een voetganger per definitie schuld heeft, behalve wanneer hij zelf het bewijs van zijn onschuld kan leveren.

Het beginsel van de automatische schadeloosstelling van voetgangers en fietsers bij een ongeval verdient inderdaad grondig te worden bestudeerd. In dit geval dient men uiterst voorzichtig te zijn en de invloed af te wegen van een dergelijke aanpak op de algemene veiligheid en vooral die van de zwakke weggebruikers, met name op psychologisch vlak (wijziging van het gedrag van voetgangers en fietsers in het verkeer).

Dit dossier zou voor een eerste keer zijn bestudeerd onder de Regering «Dehaene», hoever staat men nu met dit dossier? Kan de Minister daarover een mening geven?

Het loslaten van het begrip schuld of met andere woorden de toepassing van het begrip aansprakelijkheid zonder schuld, brengt duidelijk meer reserves mee ten aanzien van de implicaties voor de wegveiligheid, met name op strafrechtelijk vlak.

Die reserves heeft de Minister ook en omdat over dat punt reeds lange debatten hebben plaatsgevonden in het land waar het is gelanceerd — maar niet toegepast — meent hij dat er indien men dat bij ons zou willen toepassen, een uiterst grondige studie over moet worden gemaakt.

Er werd een vraag gesteld over het hinderlijk parkeren. Het idee van de spreker is dat voor het hinderlijk parkeren een klassering moet worden gemaakt naargelang van de hinder die door het voertuig wordt veroorzaakt, en de aard van de overtreding zou moeten worden gewijzigd op grond daarvan. Dat is het overwegen waard.

Buiten de woongebieden (waar het parkeren over het algemeen verboden is en alleen op sommige plaatsen wordt toegestaan) is het beginsel van de algemene reglementering dat parkeren overal is toegestaan, behalve op plaatsen waar het is verboden door een algemene bepaling of door een verkeersteken.

De motieven die aan de basis liggen van de algemene of specifieke verboden (aanvullende reglementering) en derhalve van het hinderlijk karakter van het parkeren, beogen de veiligheid te waarborgen van het verkeer en de «passage» op de wegen, en die te organiseren aan de hand van regels betreffende de beperking van de parkeertijd, of nog het misbruik van de wegen te verhinderen (reclamevoertuigen, vrachtwagens in de agglomeratie om redenen van de kwaliteit van de wegen).

Het doel van de spreker is een gradatie aan te brengen in het hinderlijke karakter van het parkeren en derhalve ook een gedifferentieerde bestraffing in te

opportun au ministre de retenir cette suggestion étant donné que toutes les interdictions de stationnement sont imposées pour des raisons de sécurité routière.

Un intervenant a demandé ce qui se produit lorsque des listings de plaques sont demandés à l'Office de la Circulation routière et dans quelle mesure la vie privée des citoyens peut être protégée.

Compte tenu des principes repris dans la Convention du Conseil de l'Europe pour la protection des personnes à l'égard du traitement automatisé des données à caractère personnel, convention dont la Belgique est signataire, il a été mis fin à la possibilité, pour des particuliers, d'obtenir l'identification du titulaire d'une plaque d'immatriculation. Cette communication n'est plus autorisée qu'aux autorités publiques dans le cadre de l'exercice de leur mission.

Ceci n'exclut pas cependant que soient encore communiqués, contre rétribution, des données utilisées à des fins statistiques ou encore de marketing direct, mais sans qu'aucun lien ne puisse être opéré entre le numéro d'une plaque et l'identification d'une personne.

Le ministre attend à ce sujet l'avis de la Commission de la protection de la vie privée, qui a été consultée par son honorable prédécesseur.

La R.T.T.-Belgacom

Videotex hybride: des essais sont en cours à Anvers et Mons.

Un accord a été conclu entre la R.T.T.-Belgacom et les télédistributeurs pour créer un réseau interactif dénommé R.I.T.T. qui permet l'accès des banques de données au départ du poste téléphonique.

Les réponses transitent via le câble de télédistribution pour aboutir sur le poste T.V. de l'abonné.

Services de renseignements

Le Comité de direction a élaboré un plan pour améliorer dans les délais les plus brefs les services de renseignements:

a) par des renforts de personnel;

b) par l'informatisation par l'utilisation de serveurs vocaux.

L'objectif est la suppression des délais d'attente dans les 2 ans.

Le Comité de direction de la R.T.T.-Belgacom traite en ce moment les questions de mobilophonie numérique européenne.

Le marché proposé par R.T.T.-Belgacom ayant été rejeté au niveau de l'Inspection des Finances, le dossier est actuellement toujours à l'étude.

voeren, maar het lijkt de Minister niet dienstig in te gaan op dit voorstel gelet op het feit dat alle verbodsbepalingen op parkeren opgelegd zijn om redenen van wegverkeersveiligheid.

Een spreker vraagt wat er gebeurt wanneer iemand om de lijsten der nummerplaten vraagt bij de Dienst voor het wegverkeer en in hoeverre de persoonlijke levenssfeer van de burgers beschermd kan worden.

In het licht van de bepalingen van de Overeenkomst van de Raad van Europa tot bescherming van personen ten aanzien van de geautomatiseerde verwerking van persoonlijke gegevens, een overeenkomst die België mede heeft ondertekend, kunnen privé-personen voortaan de houder van een auto-plaat niet meer laten identificeren. Alleen de overheid kan dat nog in het kader van de uitoefening van haar opdracht.

Dat neemt echter niet weg dat tegen vergoeding nog altijd gegevens worden meegedeeld voor statistische doeleinden of voor directe marketing, zonder dat iemand via het nummer van zijn autoplaat geïdentificeerd kan worden.

Op dat stuk verwacht de Minister het advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, waarom de voorganger van de Minister heeft verzocht.

R.T.T.-Belgacom

Hybride videotex: tests zijn aan de gang te Antwerpen en te Bergen.

R.T.T.-Belgacom en de teledistributiemaatschappijen hebben een overeenkomst gesloten om een interactief net op te richten, het zogeheten R.I.T.T., waarmee de gebruiker via de telefoon toegang krijgt tot gegevensbanken.

De antwoorden lopen via de kabel van de teledistributie binnen op het scherm van de abonnee.

Inlichtingendienst

Het directiecomité heeft een plan opgesteld om het dienstbetoon van de inlichtingendienst zo snel mogelijk te verbeteren:

a) door een verhoging van het aantal personeelsleden;

b) door de informatisering via het gebruik van vocale servers.

Het ligt in de bedoeling binnen twee jaar alle wachttijden weg te werken.

Het directiecomité van R.T.T.-Belgacom bespreekt op dit ogenblik de kwestie van de Europese numerieke mobilfooninstallaties.

Aangezien de overeenkomst die de R.T.T.-Belgacom had voorgesteld, door de Inspectie van Financiën is verworpen, blijft het dossier momenteel nog altijd in studie.

SITUATION TARIFAIRE

R.T.T./BELGACOM

a) Frais d'installation

(En francs belges)

(1) Allemagne	1 344
(2) France	1 512
(3) Pays-Bas	3 780
(4) Belgique	3 920
(5) Italie	5 502
(6) Irlande	6 678
(7) British Telecom	7 854
(8) Espagne	8 274
(9) Grèce	8 442
(10) Danemark	9 072
Moyenne	6 264

b) Frais d'abonnement/mois

(En francs belges)

(1) Grèce	160
(2) France	235
(3) Italie	256
(4) British Telecom	344
(5) Espagne	353
(6) Pays-Bas	383
(7) Mercury	390
(8) Belgique	400
(9) Allemagne	501
(10) Danemark	513
(11) Irlande	557
Moyenne	372

c) Coûts des appels locaux (durée: 5 minutes)

(En francs belges)

(1) Pays-Bas	2,52
(2) Italie	3,36
(3) Espagne	3,78
(4) France	4,20
(5) Allemagne	4,62
(6) Belgique	5,88
(7) Irlande	6,30
(8) Danemark	7,98
(9) British Telecom (5,88)	15,12
(10) Mercury (8,82)	34,44
Moyenne	5,33

TARIEVEN

R.T.T./BELGACOM

a) Installatiekosten

(In Belgische franken)

(1) Duitsland	1 344
(2) Frankrijk	1 512
(3) Nederland	3 780
(4) België	3 920
(5) Italië	5 502
(6) Ierland	6 678
(7) British Telecom	7 854
(8) Spanje	8 274
(9) Griekenland	8 442
(10) Denemarken	9 072
Gemiddeld	6 264

b) Abonnementsprijs/maand

(In Belgische franken)

(1) Griekenland	160
(2) Frankrijk	235
(3) Italië	256
(4) British Telecom	344
(5) Spanje	353
(6) Nederland	383
(7) Mercury	390
(8) België	400
(9) Duitsland	501
(10) Denemarken	513
(11) Ierland	557
Gemiddeld	372

c) Prijs/lokaal gesprek (duur: 5 minuten)

(In Belgische franken)

(1) Nederland	2,52
(2) Italië	3,36
(3) Spanje	3,78
(4) Frankrijk	4,20
(5) Duitsland	4,62
(6) België	5,88
(7) Ierland	6,30
(8) Denemarken	7,98
(9) British Telecom (5,88)	15,12
(10) Mercury (8,82)	34,44
Gemiddeld	5,33

d) Coûts des appels à 150 km (durée: 5 minutes)

(En francs belges)

(1) Pays-Bas	17,64
(2) Danemark	20,16
(3) Mercury	39,48
(4) Belgique	47,04
(5) British Telecom	47,46
(6) Allemagne	70,14
(7) Espagne	75,60
(8) France	79,38
(9) Irlande	93,24
(10) Italie	94,50
Moyenne	58,46

Source: Beuc — février 1992.

Star 21

Le programme Star 21 sera évidemment poursuivi comme il avait été planifié. Les documents relatifs en programme physique représentent une masse de documents qu'il est techniquement impossible de publier. Il seront mis à la disposition du Parlement.

Désaffectation de gares

Dans le cadre de l'autonomie des entreprises publiques, la gestion active du patrimoine immobilier relève de leur responsabilité directe.

Il est cependant possible d'envisager l'étude de toute suggestion spécifique.

Centres de tri d'Anvers X et de Charleroi X

Le ministre ne peut préjuger de ce que sera l'arrêt rendu par le Conseil d'Etat en ce qui concerne cette adjudication.

Office central de Fournitures

L'O.C.F. est chargé dans le cadre de l'arrêté royal du 23 février 1977 de répondre aux besoins exprimés par les Départements ministériels nationaux en matière de fournitures de biens figurant sur son catalogue.

L'arrêté ministériel du 30 mars 1978 permet à d'autres personnes de droit public de faire appel à cet Office.

L'activité d'achat de l'O.C.F. est assurée par des bureaux d'achat. Chacun de ces bureaux est spécialisé dans l'achat d'un ou de plusieurs types de fournitures. Les grandes lignes de cette spécialisation sont les suivantes (la lettre A indique « Achat-Aankoop »):

d) Prijs/gesprek over 150 km (duur: 5 minuten)

(In Belgische franken)

(1) Nederland	17,64
(2) Denemarken	20,16
(3) Mercury	39,48
(4) België	47,04
(5) British Telecom	47,46
(6) Duitsland	70,14
(7) Spanje	75,60
(8) Frankrijk	79,38
(9) Ierland	93,24
(10) Italië	94,50
Gemiddeld	58,46

Bron: Beuc — februari 1992.

Star 21

Het programma Star 21 zal uiteraard worden voortgezet zoals werd gepland. Het fysisch programma beslaat zoveel bladzijden dan het technisch gesproken onmogelijk is ze te publiceren. Wel worden die documenten ter beschikking gesteld van het Parlement.

Sluiting van stations

In het kader van de autonomie van de overheidsbedrijven, zijn zij rechtstreeks verantwoordelijk voor het actief beheer van het onroerend vermogen.

Specifieke voorstellen kunnen evenwel in studie worden genomen.

Postsorteercentrum Antwerpen X en Charleroi X

De Minister wil niet vooruit lopen op het arrest van de Raad van State inzake de aanbesteding.

Centraal Bureau voor Benodigdheden

In het kader van het koninklijk besluit van 23 februari 1977 moet het Centraal bureau voor benodigdheden voldoen aan de behoeften van de nationale ministeriële departementen op het stuk van de levering van goederen die zijn catalogoog vermeldt.

Ook andere publiekrechtelijke personen kunnen een beroep doen op het Centraal bureau volgens het ministerieel besluit van 30 maart 1978.

De aankoopactiviteiten van de C.B.B. wordt verzekerd door aankoopbureaus. Elk van die bureaus is gespecialiseerd in de aankoop van een of meer soorten benodigdheden. De grote lijnen van die specialisering zijn de volgende (letter A duidt op « Achat-Aankoop »):

A1.1. Achat de papier, cartons et imprimés de toutes formes et pour tous usages (11 p.c. du chiffre d'affaires de l'O.C.F. en 1991).

A1.2. Achat de fournitures de bureau de tous genres, y compris les papiers façonnés (enveloppes, far-des, fiches,...) (2,3 p.c. du chiffre d'affaires en 1991).

A1.3. Achat de vêtements et d'articles en textile, cuir ou en matière plastique, d'articles d'entretien, d'articles ou vêtements de sécurité, d'articles divers (2,9 p.c. du chiffre d'affaires en 1991).

A2.1. Achat de tous types de meubles: individuels, collectifs, archives, de sécurité de classement, de réfectoire, d'écoles, sièges, meubles spéciaux (7,33 p.c. du chiffre d'affaires en 1991).

A2.2. Achat de carburants et combustibles liquides (42,9 p.c. du chiffre d'affaires en 1991).

A2.3. Achat de véhicules (voitures utilitaires, camions, bus, ambulances, police, spéciaux, véhicules et matériel pour les pompiers, la protection civile ou les services de sécurité) (30,5 p.c. du chiffre d'affaires en 1991).

A2.4. Achat de combustibles solides, consommables pour les véhicules, de produits d'entretien, de produits chimiques (0,60 p.c. du chiffre d'affaires en 1991).

A2.5. Achat de machines de bureau, du matériel informatique, de postes, émetteurs récepteurs, du matériel d'entretien ou de nettoyage, du matériel d'usage intérieur (2,4 p.c. du chiffre d'affaires en 1991).

Les factures transmises par l'O.C.F. à ses clients ne constituent qu'une partie de son chiffre d'affaires. Au cours des cinq dernières années, des factures ont ainsi été établies pour les montants suivants:

- en 1987: 4 371 526 790 francs
- en 1988: 3 537 012 061 francs
- en 1989: 3 686 390 007 francs
- en 1990: 4 526 399 632 francs
- en 1991: 5 115 437 240 francs.

Il faut également ajouter à ce montant les fournitures faites à la Régie des Postes. Un accord pris avec la Régie des Postes l'autorise en effet, pour récupérer la T.V.A., à verser directement aux fournisseurs les sommes dues. La Régie des Postes commande chaque année des marchandises pour un montant voisin de un milliard.

Le chiffre d'affaires de l'O.C.F. peut fluctuer fortement en fonction des prix et de l'importance de la consommation des produits pétroliers (conditions climatiques).

A1.1. Aankoop van papier, karton en drukwerk in allerlei vormen en voor elk gebruik (11 pct. van de omzet van de C.B.B. in 1991).

A1.2. Aankoop van bureaubenodigheden van allerlei aard, daaronder begrepen bewerkt papier (omslagen, mappen, steekkaarten, ...) (2,3, pct. van de omzet 1991).

A1.3. Aankoop van kleren en artikelen in textiel, leder of plastic, onderhoudsartikelen, veiligheidsartikelen of kleding, diverse artikelen (2,9 pct. van de omzet 1991).

A2.1. Aankoop van allerlei meubelen: individueel, collectief, archiefkasten, kasten voor veiligheidsklassering, voor refters, scholen, zetels, speciale meubelen (7,33 pct. van de omzet 1991).

A2.2. Aankoop van motorbrandstof en vloeibare brandstof (42,9 pct. van de omzet 1991).

A2.3. Aankoop van voertuigen (gebruikswagens, vrachtwagens, bussen, ambulances, politie, speciale voertuigen en materieel voor brandweert, civiele bescherming of veiligheidsdiensten) (30,5 pct. van de omzet in 1991).

A2.4. Aankoop van vaste brandstoffen, geschikt voor voertuigen, onderhoudsprodukten, chemische produkten (0,60 pct. van de omzet in 1991).

A2.5. Aankoop van bureaumachines, informatiematerieel, posten, zenders-ontvangers, onderhouds- of reinigingsmaterieel, ander materieel voor gebruik binnen (2,4 pct. van de omzet in 1991).

De facturen overgezonden door het C.B.B. aan zijn klanten zijn maar een deel van zijn omzet. In de loop van de laatste vijf jaren werden facturen opgesteld voor de volgende bedragen:

- in 1987: 4 371 526 790 frank
- in 1988: 3 537 012 061 frank
- in 1989: 3 686 390 007 frank
- in 1990: 4 526 399 632 frank
- in 1991: 5 115 437 240 frank.

Daaraan moet worden toegevoegd de benodigheden geleverd aan de Regie der Posterijen. Een akkoord gesloten met de Regie der Posterijen maakt het mogelijk rechtstreeks aan de leveranciers de verschuldigde bedragen te storten om de B.T.W. te kunnen recupereren. De Regie der Posterijen bestelt elk jaar goederen voor een bedrag van om en nabij 1 miljard.

De omzet van het C.B.B. schommelt sterk naargelang van de prijzen en de omvang van het verbruik van olieprodukten (klimaatomstandigheden).

La régionalisation de l'administration a entraîné également le départ de certains des clients obligés de l'O.C.F. Ces départs sont cependant compensés par l'arrivée de nouveaux clients volontaires, notamment les communes.

Outre les paiements réalisés par ses clients en contrepartie des marchandises reçues, l'O.C.F. disposait jusqu'en 1991 d'un fonds de 1,6 milliard de francs. Aujourd'hui, les moyens de ce fonds ont été ramenés à 1,2 milliard.

Lorsque le Fonds de l'O.C.F. est suffisamment alimenté, les fournisseurs sont payés dans un délai de 45 jours. Si le Fonds est insuffisamment alimenté, le paiement des fournisseurs est suspendu. Ces derniers bénéficient dès lors d'office des dispositions de l'article de l'arrêté ministériel du 10 août 1977 établissant le cahier général des charges des marchés publics de travaux, de fournitures et de services.

Ainsi, les intérêts de retard versés aux fournisseurs se sont élevés à :

- 6 285 882 francs en 1987
- 19 207 528 francs en 1988
- 9 480 199 francs en 1989
- 3 855 858 francs en 1990
- 15 961 941 francs en 1991

Les clients de l'O.C.F. sont invités à honorer les factures reçues dans un délai de 45 jours. Cependant, certains services, administrations ou ministères concernés s'avèrent peu respectueux de leurs obligations.

L'état récapitulatif des factures impayées depuis 1970 laisse apparaître un encours important (en francs).

— en 1970:	51 344
— en 1971:	1 032 382
— en 1972:	1 587 463
— en 1973:	452 252
— en 1974:	2 735 641
— en 1975:	558 137
— en 1976:	875 301
— en 1977:	3 675 345
— en 1978:	5 367 443
— en 1979:	3 209 184
— en 1980:	9 047 165
— en 1981:	9 669 636
— en 1982:	13 192 613
— en 1983:	20 545 974
— en 1984:	2 385 208

De regionalisering van de administratie heeft eveneens geleid tot het vertrek van sommige verplichte klanten van het C.B.B. Dat vertrek wordt echter gecompenseerd door de komst van nieuwe vrijwillige klanten, met name de gemeenten.

Het Centraal Bureau voor benodigdheden beschikt over het geld dat het resultaat is van de betalingen door zijn klanten van de goederen die ze hebben ontvangen. Tot in 1991 beschikte het C.B.B. eveneens over een fonds van 1,6 miljard frank. Nu werden de middelen van dit fonds beperkt tot 1,2 miljard.

Wanneer het fonds van het C.B.B. over voldoende middelen beschikt, worden de leveranciers betaald binnen een termijn van 45 dagen. Is het onvoldoende gespijsd, dan wordt de betaling van de leveranciers opgeschort. De leveranciers vallen dan onder de bepalingen van het artikel van het ministerieel besluit van 10 augustus 1977 houdende vaststelling van de algemene aannemingsvoorwaarden van de overheidsopdrachten voor werken, leveringen en diensten.

De verwijlrenten die aan de leveranciers betaald werden zijn de volgende:

- 6 285 882 frank in 1987
- 19 207 528 frank in 1988
- 9 480 199 frank in 1989
- 3 855 858 frank in 1990
- 15 961 941 frank in 1991

De klanten van het C.B.B. worden verzocht hun facturen te betalen binnen een termijn van 45 dagen. Sommige diensten, administraties of ministeries nemen het echter niet zo nauw met hun verbintenissen.

Uit het overzicht van de facturen die sedert 1970 onbetaald bleven blijkt een belangrijk tegoed (in franken).

— in 1970:	51 344
— in 1971:	1 032 382
— in 1972:	1 587 463
— in 1973:	452 252
— in 1974:	2 735 641
— in 1975:	558 137
— in 1976:	875 301
— in 1977:	3 675 345
— in 1978:	5 367 443
— in 1979:	3 209 184
— in 1980:	9 047 165
— in 1981:	9 669 636
— in 1982:	13 192 613
— in 1983:	20 545 974
— in 1984:	2 385 208

— en 1985:	4 070 627
— en 1986:	8 631 924
— en 1987:	6 801 458
— en 1988:	4 363 376
— en 1989:	13 141 517
— en 1990:	75 213 441
— en 1991:	718 022 445

Total: 904 629 876

L'O.C.F. devrait encore percevoir à court terme une grande partie des factures relatives à l'année 1991.

C'est néanmoins un total de 175 639 566 francs que l'O.C.F. devrait encore percevoir pour les livraisons effectuées jusque 1990 inclus. L'O.C.F. effectue cependant régulièrement des rappels concernant les factures impayées.

Lignes de chemins de fer désaffectées

Vous trouverez, en annexe, la liste des lignes de Chemin de fer qui — depuis 1986 — ont fait l'objet d'un arrêté royal autorisant soit leur mise hors exploitation par la S.N.C.B., soit leur démontage.

Ci-après, la liste des lignes mises hors exploitation par la S.N.C.B. et exploitées comme lignes touristiques.

Le C.F.V. 3V: Train à vapeur des Trois Vallées exploite les lignes 132 Mariembourg-Treignes et 154 Y Neffe-Heer-Agimont.

La S.C. Temca: Société Coopérative Transport Entre Sambre et Meuse-Chimay Ardennes exploite la ligne 152 Mariembourg-Momignies.

La Communauté Germanophone et l'A.S.B.L. «Vennbahn V.O.E.» exploitent les lignes 48 Sourbrodt-Raeren-Frontière Allemande et 49 Eupen-Raeren.

S.D.P.: «Stoomspoorlijn Dendermonde-Puurs» exploite la ligne Dendermonde-Baasrode-Puurs.

S.C.M.: «Stoomcentrum Maldegem» exploite la ligne Eeklo-Maldegem.

Quant aux lignes qui ont fait l'objet d'un arrêté royal autorisant leur démontage, elles sont pratiquement toutes déposées y compris celles qui constitueraient les 208 km renseignés comme non démontés en 1986.

C'est aux instances publiques compétentes qu'il appartient de définir une autre affectation — éventuellement à vocation touristique — pour ces assiettes de ligne.

La S.N.C.B. reste toujours disposée à négocier une cession ou une autorisation d'occupation à cette fin.

— in 1985:	4 070 627
— in 1986:	8 631 924
— in 1987:	6 801 458
— in 1988:	4 363 376
— in 1989:	13 141 517
— in 1990:	75 213 441
— in 1991:	718 022 445

Totaal: 904 629 876

Het C.B.B. moet op korte termijn nog een groot deel van de facturen voor het jaar 1991 innen.

Er blijft niettemin een totaal bedrag van 175 639 566 frank dat het C.B.B. nog moet innen voor leveringen tot en met 1990. Het C.B.B. stuurt nochtans op geregelde tijdstippen rappels betreffende de onbetaalde facturen.

Niet meer gebruikte spoorlijnen

Als bijlage vindt u de lijst van de spoorlijnen waarvoor sedert 1986 een koninklijk besluit is genomen waarbij de N.M.B.S. de toestemming kreeg baanvakken buiten dienst te stellen dan wel op te breken.

De lijst van de lijnen die door de N.M.B.S. buiten dienst werden gesteld en als toeristische lijnen worden geëxploiteerd volgt hierna.

C.F.V. 3V: «Train à vapeur des Trois Vallées» exploiteert de lijnen 132 Mariembourg-Treignes en 154 Y Neffe-Heer-Agimont.

S.C. Temca: «Société Coopérative Transport Entre Sambre et Meuse-Chimay Ardennes» exploiteert de lijn 152 Mariembourg-Momignies.

De Duitstalige Gemeenschap en de V.Z.W. «Vennbahn V.O.E.» exploiteert de lijnen 48 Sourbrodt-Raeren-Duitse grens en 49 Eupen-Raeren.

S.D.P.: Stoomspoorlijn Dendermonde-Puurs exploiteert de lijn Dendermonde-Baasrode-Puurs.

S.C.M.: Stoomcentrum Maldegem exploiteert de lijn Eeklo-Maldegem.

Voor de lijnen waarvoor een koninklijk besluit is genomen waarbij het opbreken van baanvakken werd toegestaan, zijn de werken uitgevoerd, daaronder begrepen die welke de 208 km uitmaken die in 1986 nog als niet opgebroken te boek stonden.

Het komt aan de overheidsinstanties toe een andere bestemming (eventueel een toeristische), te kiezen voor deze spoorbanen.

De N.M.B.S. blijft steeds bereid te dien einde te onderhandelen over een overdracht of een exploitatievergunning.

Date de mise à jour: 1^{er} mars 1992

Bijwerking: 1 maart 1992

Liste — Lignes ayant fait l'objet d'un arrêté royal
dedémontage de mise hors exploitation ou de mise
à simple voie

Lijst — Lijnen waarvoor een koninklijk besluit geno-
men werd waarbij het opbreken, het buiten dienst
stellen of het op enkelspoor brengen van baan-
vakken wordt toegestaan

N ^o — Nr.	Lignes à modifier ou à démonter — Te wijzigen of op te breken lijnen	Moniteur du — Staatsblad van	Date de l'A.R. — Datum K.B.
246	Ligne/Lijn 52: Dendermonde-Puurs: mise hors exploitation. — <i>Termonde-Puurs: buiten- dienststelling</i>	23.05.85	23.04.85
247	Ligne/Lijn 63: Langemark-Ypres: démontage. — <i>Langemark-leper: opbreken van baan- vak</i>	30.05.85	26.04.85
248	Ligne/Lijn 256: Ransart-Masses Diarbois: démontage. — <i>Ransart-Masses Diarbois: opbreken van baanvak</i>	05.09.85	20.05.85
249	Ligne/Lijn 162/1: Y Serpont-Y Recogne: démontage. — <i>Y Serpont-Y Recogne: opbreken van baanvak</i>	25.06.85	29.05.85
250	Ligne/Lijn 98C: Flénu-Hornu Route: démontage. — <i>Flénu-Horno Route: opbreken van baanvak</i>	09.10.85	23.08.85
251	Ligne/Lijn 107: Ecaussines Carr.-Mignault: démontage. — <i>Ecaussines Carr.-Mignault: opbreken van baanvak</i>	22.11.85	29.10.85
252	Ligne/Lijn 212: Y Glain-km 1 250: démontage. — <i>Y Glain-km 1 250: opbreken van baan- vak</i>	22.11.85	30.10.85
253	Ligne/Lijn 213: Ans Plateau-km 1 478: démontage. — <i>Ans Plateau-km 1 478: opbreken van baanvak</i>	22.11.85	30.10.85
254	Ligne/Lijn 254: Bascoup-Trazegnies km 0,530 ou km 0,900 et km 3 400 ou km 4 510: démontage. — <i>Bascoup-Trazegnies km 0,530 of km 0,900 en km 3 400 of km 4 510: opbreken van baanvak</i>	24.12.85	28.11.85
255	Ligne/Lijn 119: Thiméon-Gilly: démontage. — <i>Thiméon-Gilly: opbreken van baanvak</i>	24.12.85	28.11.85
256	Ligne/Lijn 261: Y Couillet-Marcinelle (Haies): démontage. — <i>Y Couillet-Marcinelle (Haies): opbreken van baanvak</i>	24.12.85	24.12.85
257	Ligne/Lijn 288: Monceau-Usines (km 1 775-km 1 846): démontage. — <i>Monceau-Usines (km 1 775-km 1 846): opbreken van baanvak</i>	14.02.86	15.01.86
258	Ligne/Lijn 268A: Monceau-Usines (km 0,130-km 0,448): démontage. — <i>Monceau-Usines (km 0,130-km 0,448): opbreken van baanvak</i>	14.02.86	15.01.86
259	Ligne/Lijn 94: Ghislenghien-Ath: mise à simple voie. — <i>Ghislenghien-Aat: op enkelspoor brengen</i>	14.02.86	15.01.86
260	Ligne/Lijn 94: Marcq-Ghislenghien: démontage. — <i>Marcq-Ghislenghien: opbreken van baanvak</i>	14.02.86	15.01.86
261	Ligne/Lijn 75B: Waregem-Sint-Eloois-Vijve: démontage. — <i>Waregem-Sint-Eloois-Vijve: opbreken van baanvak</i>	22.05.86	23.01.86
262	Ligne/Lijn 210: Saint-Nicolas (Montegnée): démontage. — <i>Saint-Nicolas (Montegnée): opbreken van baanvak</i>	06.06.86	30.04.86
263	Ligne/Lijn 58A: Y Canal de Terneuzen-Gand-Rabot: démontage. — <i>Y Kanaal van Ter- neuzen-Gent-Rabot: opbreken van baanvak</i>	20.06.86	29.05.86
264	Ligne/Lijn 165: Virton-Lamartean (Fr.): démontage. — <i>Virton-Lamartean (Fr.): opbre- ken van baanvak</i>	19.09.86	21.08.86
265	Ligne/Lijn 136: Y Saint-Lambert-Florennes-Centr.: démontage. — <i>Y Sint-Lambert- Florennes-Centr.: opbreken van baanvak</i>	19.09.86	21.08.86
266	Ligne/Lijn 136A: Florennes-Centr.-Ermeton s/Biert: démontage (remplacé par l'arrêté royal du 31 juillet 1990). — <i>Florennes-Centr.-Ermeton s/Biert: opbreken van baanvak (vervangen door koninklijk besluit van 31 juli 1990)</i>	19.09.86	21.08.86
267	Ligne/Lijn 43: Bomal-Marloie: mise à simple voie. — <i>Bomal-Marloie: op enkelspoor bren- gen</i>	19.09.86	26.08.86
268	Ligne/Lijn 17: Tessenderlo-Y Beringen-Mijn: démontage. — <i>Tessenderlo-Y Beringen- Mijn: opbreken van baanvak</i>	19.09.86	27.08.86
269	Ligne/Lijn 17/1: Y Heppen-Y Leopoldsborg: démontage. — <i>Y Heppen-Y Leopoldsborg: opbreken van baanvak</i>	19.09.86	27.08.86
270	Ligne/Lijn 18: Y Houthalen-Eksel: démontage. — <i>Y Houthalen-Eksel: opbreken van baanvak</i>	19.09.86	26.08.86
271	Ligne/Lijn 167: Athus-frontière française: mise à simple voie. — <i>Athus-Franse grens: op enkelspoor brengen</i>	05.11.86	15.10.86
272	Ligne/Lijn 29: Y Aarschot-Noorderwijk-Markhoven: démontage. — <i>Y Aarschot- Noorderwijk-Markhoven: opbreken van baanvak</i>	20.05.87	06.05.87
273	Ligne/Lijn 21A: As-Maaseik: démontage. — <i>As-Maaseik: opbreken van baanvak</i>	28.04.88	07.04.88

N ^o Nr.	Lignes à modifier ou à démonter Te wijzigen of op te breken lijnen	Moniteur du Staatsblad van	Date de l'A.R. Datum K.B.
274	Ligne/Lijn 257: Y Noir Dieu-Gilly Haies: démontage. — Y Noir Dieu-Gilly Haies: opbreken van baanvak	06.01.88	11.12.87
275	Ligne/Lijn 284: Montignies s/Sambre-Y Trieu: démontage. — Montignies s/Sambre-Y Trieu: opbreken van baanvak	04.02.88	20.01.88
276	Ligne/Lijn 107: Y Saint-Vaast-Houdeng Goegnies: démontage. — Y Saint-Vaast-Houdeng Goegnies: opbreken van baanvak	10.05.88	25.04.88
277	Ligne/Lijn 240: Haine-Saint-Pierre-Haine-Saint-Pierre-Verreries: démontage. — Haine-Saint-Pierre-Haine-Saint-Pierre-Verreries: opbreken van baanvak	10.05.88	25.04.88
278	Ligne/Lijn 113: Manage-Bascoup: démontage. — Manage-Bascoup: opbreken van baanvak	10.05.88	25.04.88
279	Ligne/Lijn 265: Y Bellecourt-BK 1 542: démontage. — Y Bellecourt-BK 1 542: opbreken van baanvak	10.05.88	25.04.88
280	Ligne/Lijn 156: Chimay-Boussu-en-Fagne: mise hors exploitation. — Chimay-Boussu-en-Fagne: buitendienststelling	08.07.88	14.06.88
281	Ligne/Lijn 98: km 15 784-km 16 976 à Dour: démontage. — km 15 784-km 16 976 te Dour: opbreken van baanvak	27.10.88	07.10.88
282	Ligne/Lijn 63: Langemark-Westrozebeke: démontage. — Langemark-Westrozebeke: opbreken van baanvak	10.11.88	21.10.88
283	Ligne/Lijn 264: Lodelinsart-Jumet la Coupe: démontage. — Lodenlinsart-Jumet la Coupe: opbreken van baanvak	24.11.88	07.11.88
284	Ligne/Lijn 205: Lier-Klaplaar: démontage. — Lier-Klaplaar: opbreken van baanvak	26.11.88	07.11.88
285	Ligne/Lijn 23: Saint-Trond-Melveren: démontage. — Sint-Truiden-Melveren: opbreken van baanvak	29.11.88	07.11.88
286	Ligne/Lijn 58: Eeklo-Maldegem: mise hors exploitation. — Eeklo-Maldegem: buitendienststelling	30.12.88	14.12.88
287	Ligne/Lijn 86: Basècles-Leuze: démontage. — Basècles-Leuze: opbreken van baanvak	07.02.89	23.01.89
288	Ligne/Lijn 106: Clabecq-Ecaussines C: démontage. — Clabecq-Ecaussines C: opbreken van baanvak	07.02.89	16.01.89
289	Ligne/Lijn 112A: Y Forchies-Courceles C: démontage. — Y Forchies-Courceles C: opbreken van baanvak	07.02.89	23.01.89
290	Ligne/Lijn 97: Sint-Ghislain-Quiévrain: mise à simple voie. — Saint-Ghislain-Quiévrain: op enkelspoor brengen	07.02.89	23.01.89
291	Ligne/Lijn 123: Braine-le-Comte-Enghien: démontage. — Braine-le-Comte-Edingen: opbreken van baanvak	07.02.89	23.01.89
292	Ligne/Lijn 156: Mariembourg-Boussu-en-Fagne: mise hors exploitation. — Mariembourg-Boussu-en-Fagne: buitendienststelling	09.03.89	20.02.89
293	Ligne/Lijn 15: Tronçon Mol-Beringen et Zolde-Y Zonhoven: mise à simple voie. — Baanvak Mol-Beringen en Zolde-Y Zonhoven: op enkelspoor brengen	02.03.89	13.02.89
294	Ligne/Lijn 69A: Comines-Le Touquet Gr.: démontage. — Comines-Le Touquet Gr.: opbreken van baanvak	09.03.89	21.02.89
295	Ligne/Lijn 98: Cuesmes-Flénu: démontage. — Cuesmes-Flénu: opbreken van baanvak	13.05.89	21.04.89
296	Ligne/Lijn 142: Frizei-Namur: démontage. — Frizei-Namen: opbreken van baanvak	13.05.89	21.04.89
297	Ligne/Lijn 119: Gilly Hales (BK 14 450)-Gilly SA (BK 16 730): démontage. — Gilly Hales (BK 14 450)-Gilly SA (BK 16 730): opbreken van baanvak	19.07.89	15.06.89
298	Ligne/Lijn 38: Chênée-Montzen: démontage. — Chênée-Montzen: opbreken van baanvak	19.09.89	14.08.89
299	Ligne/Lijn 156: Momignies (fre)-Chimay: mise hors exploitation (remplace arrêté royal du 7 février 1985). — Momignies (fre)-Chimay: opbreken van baanvak (vervangt koninklijk besluit van 7 februari 1985)	10.05.88	25.04.88
300	Ligne/Lijn 22: Tienen-Grimde: démontage. — Tienen-Grimde: opbreken van baanvak	05.01.90	08.12.89
301	Ligne/Lijn 40A: Y Froidmont — Liège Longdoz (Roc. Cockerill): démontage. — Y Froidmont — Liège Longdoz (Roc. Cockerill): opbreken van baanvak	01.02.90	21.12.89
302	Ligne/Lijn 88A: Allain-Chercq: démontage. — Allain-Chercq: opbreken van baanvak	06.04.90	07.03.90
303	Ligne/Lijn 111: Berzée-Thy-le-Château: démontage. — Berzée-Thy-le-Château: opbreken van baanvak	06.04.90	05.03.90
304	Ligne/Lijn 204: Y Rastijne-Zelzate RQ: démontage. — Y Rastijne-Zelzate RQ: opbreken van baanvak	10.04.90	09.03.90
305	Ligne/Lijn 48: Roeren (exclu)-Saarbraat (exclu): mise hors exploitation. — Roeren (exclu)-Saarbraat (exclu): buitendienststelling	06.07.90	15.05.90
306	Ligne/Lijn 203: Wondelgem-Wondelgem Canal: démontage. — Wondelgem-Wondelgem Canal: opbreken van baanvak	07.08.90	27.06.90
307	Ligne/Lijn 154: Y Neffe: frontière française, mise hors exploitation temporaire. — Y Neffe: Franse grenzen, tijdelijke buitendienststelling	12.07.90	12.06.90

N° — Nr.	Lignes à modifier ou à démonter — Te wijzigen of op te breken lijnen	Moniteur du — Staatsblad van	Date de l'A.R. — Datum K.B.
308	Ligne/Lijn 281: Piéton-Anderlues: démontage. — <i>Piéton-Anderlues: opbreken van baanvak</i>	12.07.90	27.06.90
309	Ligne/Lijn 279: Y Keizerstraat-Harelbeke: démontage. — <i>Y Keizerstraat-Harelbeke: opbreken van baanvak</i>	05.10.90	27.06.90
310	Ligne/Lijn 136 A: Florennes Col-Ermeton/s/Biert: Mise hors exploitation définitive. — <i>Florennes Col-Ermeton/s/Biert: definitieve buitendienststelling.</i> Remplace arrêté royal de démontage du 21.08.86. — <i>Vervangt koninklijk besluit van 21.08.86 (opbreken)</i>	11.10.90	31.07.90
311	Ligne/Lijn 259: Ransart-Le Vieux Campinaire: démontage. — <i>Ransart-Le Vieux Campinaire: opbreken van baanvak</i>	24.10.90	14.09.90
312	Ligne/Lijn 150: Ermeton/s/Biert-Y Anhée-Y Bouvignies: mise hors exploitation temporaire. — <i>Ermeton/s/Biert-Y Anhée-Y Bouvignies: tijdelijke buitendienststelling</i>	24.10.90	14.09.90
313	Ligne/Lijn 154/1: Y Anhée-Y Houx: mise hors exploitation temporaire. — <i>Y Anhée-Y Houx: tijdelijke buitendienststelling</i>	24.10.90	14.09.90
314	Ligne/Lijn 157: Autelbas-Athus: mise à simple voie. — <i>Autelbas-Athus: op enkel spoor brengen</i>	26.06.91	28.02.91
315	Ligne/Lijn 206: Waregem-Gaverbeek: démontage. — <i>Waregem-Gaverbeek: opbreken van baanvak</i>	22.11.91	17.10.91
316	Ligne/Lijn 267: Monceau — Monceau Usines: démontage. — <i>Monceau — Monceau Usines: opbreken van baanvak</i>	24.09.91	17.06.91
317	Ligne/Lijn 18: Winterslag-Houthalen: démontage. — <i>Winterslag-Houthalen: opbreken van baanvak</i>	18.12.91	25.11.91
318	Lignes/Lijnen 48/49: Roeren-frontière allemande. — <i>Roeren-Duitse grens.</i> Eupen-Roeren: mise hors exploitation temporaire. — <i>Eupen-Roeren: tijdelijke buitendienststelling</i>	12.12.91	30.10.91

III. VOTES

Les articles, les tableaux et l'ensemble de la Section 33: Communications et Infrastructure, sont adoptés par 14 voix contre 1 et 2 abstentions.

Les articles, les tableaux et l'ensemble de la Section 34: P.T.T., sont adoptés par 14 voix contre 3.

Le présent rapport est approuvé à l'unanimité des 15 membres présents.

Le Rapporteur,
L. QUINTELIER.

Le Président,
A. DECLETY.

III. STEMMINGEN

De artikelen, de tabellen en sectie 33: Verkeer en Infrastructuur in zijn geheel, worden aangenomen met 14 stemmen tegen 1 stem, bij 2 onthoudingen.

De artikelen, tabellen en sectie 34: P.T.T. in zijn geheel, worden aangenomen met 14 tegen 3 stemmen.

Dit verslag is goedgekeurd bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

De Rapporteur,
L. QUINTELIER.

De Voorzitter,
A. DECLETY.

ERRATA

**TABLEAUX BUDGETAIRES
DES ORGANISMES D'INTERET PUBLIC**
(Tableaux amendés)
[Doc. Ch., 411-7 (S.E. 1991-1992)]

12. Régie des Télégraphes et Téléphones

Recettes (page 249)

10. Produits des emprunts à contracter:

Remplacer le montant 2 375 000 dans la colonne
« 1992 par article » par le montant 23 750 000.

Total général des recettes de la Régie

Remplacer le montant 285 656 162 dans la colonne
« 1992 par article » par le montant 289 656 162.

ERRATA

**BEGROTINGSTABELLEN VAN
INSTELLINGEN VAN OPENBAAR NUT**
(Geamendeerde tabellen)
[Gedr. St. Kamer 411-7 (B.Z. 1991-1992)]

12. Regie van Telegrafie en Telefonie

Ontvangsten (bladzijde 249)

10. Opbrengst van de af te sluiten leningen:

Het bedrag in de kolom: « 1992 per artikel »
2 375 000 vervangen door het bedrag 23 750 000.

Algemeen totaal van de ontvangsten van de Regie

Het bedrag in kolom: « 1992 per artikel »
285 656 162 vervangen door het bedrag 289 656 162.