

4 / 14 - 875 / 2 - 88 / 89

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1988-1989

28 JUIN 1989

BUDGET

**du Ministère des Communications pour
l'année budgétaire 1989**

PROJET DE LOI

**ajustant le budget du Ministère des Com-
munications de l'année budgétaire 1988**

INTERPELLATION JOINTE

**de M. Van Dienderen au Vice-Premier
Ministre et Ministre des Communications
et des Réformes institutionnelles sur
l'établissement d'une liaison IC entre
Anvers, Hasselt, Maastricht et Cologne**

RAPPORT

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

PAR M. F. BOSMANS

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Tomas.

A. — Titulaires :

C.V.P. MM. Beerden, Bosmans
(F.), Desutter, Van Peel,
Van Rompaey.
P.S. MM. Harmegnies (M.), Per-
dieu, Tomas, Vancrom-
bruggen, Walry.
S.P. MM. Bartholomeeussen,
Beckers, Derycke, Ges-
quiere.
P.V.V. MM. De Croo, Van Renter-
ghem, Vermeiren.
P.R.L. MM. Draps, Knoops.
P.S.C. MM. Lebrun, Léonard.
V.U. M. Vervaeet.
Ecolo/ M. Winkel.
Agalev

B. — Suppléants :

MM. Ansoms, Cauwenberghs,
Dhoore, Marchand, Vankeirsbilck,
Van Looy.
MM. Denison, Dufour, Happart,
Henry, Janssens, Santkin.
MM. Coppens, Galle, Peeters, Van
der Sande, Verheyden.
MM. Beysen, Devolder, Taelman,
Van Mechelen.
MM. Dubois, Nols, Olivier (L.)
Mme Corbisier-Hagon, MM. Hiance,
Laurent.
Mme Brepoels, M. Lauwers.
MM. De Vlieghe, Van Dienderen.

Voir :

4 / 14 - 875 - 88/89 :

— N° 1 : Budget.

5 / 14 - 876 - 88/89 :

— N° 1 : Projet de loi.

4 / 14 - 875 / 2 - 88 / 89

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1988-1989

28 JUNI 1989

BEGROTING

**van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het begrotingsjaar 1989**

WETSONTWERP

**houdende aanpassing van de begroting
van het Ministerie van Verkeerswezen
van het begrotingsjaar 1988**

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE

**van de heer Van Dienderen tot de Vice-
Eerste Minister en Minister van
Verkeerswezen en Institutionele Hervor-
mingen over een IC-verbinding
Antwerpen-Hasselt-Maastricht-Keulen**

VERSLAG

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

UITGEBRACHT DOOR DE HEER F. BOSMANS

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Tomas.

A. — Vaste leden :

C.V.P. HH. Beerden, Bosmans (F.),
Desutter, Van Peel, Van
Rompaey.
P.S. HH. Harmegnies (M.), Per-
dieu, Tomas, Vancrom-
bruggen, Walry.
S.P. HH. Bartholomeeussen,
Beckers, Derycke, Ges-
quiere.
P.V.V. HH. De Croo, Van Renter-
ghem, Vermeiren.
P.R.L. HH. Draps, Knoops.
P.S.C. HH. Lebrun, Léonard.
V.U. H. Vervaeet.
Ecolo/ H. Winkel.
Agalev

B. — Plaatsvervangers :

HH. Ansoms, Cauwenberghs,
Dhoore, Marchand, Vankeirsbilck,
Van Looy.
HH. Denison, Dufour, Happart,
Henry, Janssens, Santkin.
HH. Coppens, Galle, Peeters, Van
der Sande, Verheyden.
HH. Beysen, Devolder, Taelman,
Van Mechelen.
HH. Dubois, Nols, Olivier (L.)
Mevr. Corbisier-Hagon, HH. Hian-
ce, Laurent.
Mevr. Brepoels, H. Lauwers.
HH. De Vlieghe, Van Dienderen.

Zie :

4 / 14 - 875 - 88/89 :

— N° 1 : Begroting.

5 / 14 - 876 - 88/89 :

— N° 1 : Wetsontwerp.

SOMMAIRE

	Page
I. Discussion générale	2
1. La régionalisation	3
2. Le transport par la route	4
2.1. La sécurité routière	4
2.2. Les centres d'inspection routière	5
3. Le transport aérien	6
3.1. La SABENA	6
3.2. L'aéroport de Bruxelles-National	7
3.2.1. Le développement de l'aéroport	7
3.2.2. Les nuisances	8
3.2.3. Les opérations de secours	9
3.3. Question particulière	10
4. La navigation intérieure	10
5. La navigation maritime	11
6. Les chemins de fer	11
7. Le TGV	15
II. Interpellation jointe :	
— Interpellation n° 186 de M. Van Dienderen au Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications et des Réformes institutionnelles sur l'établissement d'une liaison IC entre Anvers, Hasselt, Maastricht et Cologne	17
III. Votes	19

MESDAMES, MESSIEURS,

La Commission a examiné le budget pour 1989 et le projet de loi ajustant le budget de 1988 au cours de la réunion du 23 juin 1989.

Le vote est intervenu lors de la réunion du 27 juin suivant.

I. — DISCUSSION GENERALE

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications renvoie à l'exposé fait devant la Commission de l'Infrastructure du Sénat (cf. Doc. Sénat n° 684/2-88/89) et communiqué dès ce moment aux membres de la Commission de la Chambre.

M. Lebrun fait remarquer que le budget du Ministère des Communications pour 1989 représente, par rapport au budget antérieur, une diminution de 27 % des dépenses courantes et de 17 % des dépenses de capital. Or, il faut souligner que les dépenses de capital sont appelées à diminuer encore davantage dans le futur, reflétant en cela la diminution des compétences de l'Etat central lorsque les charges du passé découlant essentiellement des engagements pris pour la promotion des transports urbains auront disparu.

INHOUDSTAFEL

	Blz
I. Algemene bespreking	2
1. Gewestvorming	3
2. Wegvervoer	4
2.1. Verkeersveiligheid	4
2.2. Centra voor automobielininspectie	5
3. Luchtvervoer	6
3.1. SABENA	6
3.2. Luchthaven van Zaventem	7
3.2.1. Ontwikkeling van de luchthaven	7
3.2.2. Hinder	8
3.2.3. Hulpdiensten	9
3.3. Bijzondere kwestie	10
4. Binnenscheepvaart	10
5. Zeevaart	11
6. Spoorwegen	11
7. SST	15
II. Toegevoegde interpellatie :	
— Interpellatie n° 186 van de heer Van Dienderen tot de Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen over een IC-verbinding Antwerpen-Hasselt-Maastricht-Keulen	17
III. Stemmingen	19

DAMES EN HEREN,

De Commissie heeft de begroting voor 1989 en het wetsontwerp houdende aanpassing van de begroting voor 1988 ter vergadering van 23 juni 1989 behandeld.

Beide ontwerpen werden ter vergadering van 27 juni in stemming gebracht.

I. — ALGEMENE BESPREKING

De Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen verwijst naar de uiteenzetting die voor de Commissie voor de Infrastructuur van de Senaat (cf. Stuk Senaat n° 684/2-88/89) werd gehouden en thans aan de leden van de Commissie van de Kamer overgelegd wordt.

De heer Lebrun merkt in de eerste plaats op dat de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor 1989 — in vergelijking met vroegere begrotingen — gekenmerkt wordt door een vermindering van de lopende uitgaven met 27 % en van de kapitaaluitgaven met 17 %. Er zij echter opgemerkt dat de kapitaaluitgaven in de toekomst nog meer zullen moeten dalen en aldus een afspiegeling zullen zijn van de verminderde bevoegdheden van de centrale overheid, zodra de lasten van het verleden — die in hoofdzaak voortvloeien uit de verbintenissen ter bevordering van het stedelijk vervoer, verdwenen zijn.

1. La régionalisation

La concertation entre les Ministres compétents pour les Travaux publics et le transport

M. Vermeiren s'étonne de ce que le Ministre ait pu donner devant la Commission du Sénat une image positive des travaux effectués par la Conférence interministérielle comprenant les Ministres du gouvernement national et des Exécutifs régionaux compétents pour les Travaux publics et le Transport (cf. Doc. Sénat n° 684/2, p. 15). Cette image positive ne correspond pas à l'impression qui se dégageait des propos tenus par le Secrétaire d'Etat aux Réformes institutionnelles, chargé de la restructuration du Ministère des Travaux publics, lors de l'examen par la Commission de la Chambre du budget des Travaux publics, le 21 juin dernier.

L'intervenant souhaite par ailleurs que le Ministre apporte des précisions sur l'organisation du week-end « Train-Tram-Bus » que la Conférence a décidé de reconduire les 7 et 8 octobre prochain, ainsi que sur les modalités de fonctionnement de la Conférence interministérielle : est-il prévu qu'elle se réunisse à dates régulières, de manière à ce que les dossiers puissent connaître un traitement plus rapide ? Qu'est-il envisagé de faire pour les dossiers au sujet desquels aucun consensus ne se dégage ?

Quelle sera la réaction du Ministre, qui a déclaré au Sénat que l'on devra surtout s'orienter vers « une politique sélective d'investissement axée sur la réalisation des maillons encore manquants des infrastructures de transport » (Doc. Sénat n° 684/2, p. 11), si la réalisation de ces maillons manquants se trouvait mise en péril par la politique de saupoudrage des crédits pratiquée par l'actuel ministre régional flamand des Travaux publics et du Transport ?

Le Ministre fait observer que la concertation entre les Ministres du Gouvernement national et ceux des Exécutifs régionaux a été entamée dès le transfert effectif des compétences. A l'heure actuelle, plusieurs dossiers ont déjà été examinés dans le cadre de cette concertation, et deux points font déjà l'objet d'un accord de coopération (voir à ce sujet l'exposé introductif au budget présenté par le Ministre devant la Commission du Sénat – cf. Doc. Sénat n° 684/2, p. 15).

*
* *

M. Van Peel se réjouit de ce que la RTM ait procédé à la commande d'un « jumbo ferry » et ait placé cette commande chez Boelwerf. Il s'inquiète toutefois de ce que ce soutien à l'activité de la construction navale ne trouve pas d'écho à l'Exécutif flamand puisque ce dernier, compétent en matière de crédits maritimes depuis la régionalisation du Fonds des Crédits maritimes en application de la loi spéciale du 8 août 1988, a ajourné l'octroi d'un crédit maritime à Boelwerf.

1. Gewestvorming

Het overleg tussen de Ministers die bevoegd zijn voor Openbare Werken en Vervoer

Het verwondert de heer Vermeiren dat de Minister ten overstaan van de Senaatscommissie een positief beeld kon ophangen van de werkzaamheden van de Interministeriële Conferentie waarin de ministers van de nationale regering en van de Gewestexecutieven die voor Openbare Werken en Vervoer bevoegd zijn, zitting hebben (Stuk Senaat 684/2, blz. 15): dat gunstige imago stemt niet overeen met de indruk die men kon opdoen uit de toespraak van de Staatssecretaris voor Institutionele Hervormingen die belast is met de herstructurering van het Ministerie van Openbare Werken naar aanleiding van de behandeling, door de Kamercommissie, van de begroting van Openbare Werken op 21 juni jl.

Het lid wenst overigens dat de Minister preciseren geeft over de organisatie van het « Trein-Tram-Busweekeinde » dat de Conferentie beslist heeft op 7 en 8 oktober eerstkomend te herhalen, alsmede over de wijze waarop de interministeriële Conferentie werkt : wordt eraan gedacht om haar geregeld te laten vergaderen zodat de dossiers sneller kunnen worden afgewikkeld ? Wat is men van plan voor de dossiers waarover geen overeenstemming wordt bereikt ?

Wat zal de reactie zijn van de Minister, die in de Senaat verklaard heeft dat men vooral de kant op moet van « een selectief investeringsbeleid, gericht op het realiseren van de nog ontbrekende schakels in de vervoerinfrastructuur » (Stuk Senaat n° 684/2, p. 11), mocht dat doel in gevaar worden gebracht door het beleid van versnipperde kredieten dat door de huidige Vlaamse Gewestminister van Openbare Werken en Vervoer gevoerd wordt ?

De Minister merkt op dat het overleg tussen de Ministers van de nationale Regering en die van de Gewestexecutieven begonnen is zodra de bevoegdheden werkelijk overgedragen waren. Thans worden verscheidene dossiers in het raam van dat overleg onderzocht en over twee punten werd reeds een samenwerkingsakkoord bereikt (zie in dat verband de inleiding van de Minister bij de begroting in de Senaatscommissie – cf. Stuk Senaat 684/2, blz. 15).

*
* *

Het verheugt de heer Van Peel dat de RMT bij de Boelwerf in Temse een « jumbo-veerboot » besteld heeft. Het verontrust hem evenwel dat de steun voor de scheepsbouw geen weerklank schijnt te vinden bij de Vlaamse Regering, aangezien die regering die, sinds het Fonds voor Scheepskrediet met toepassing van de bijzondere wet van 8 augustus 1988 geregionaliseerd is, bevoegd geworden is voor de scheepskredieten, de toekenning van een dergelijk krediet aan de boelwerf verdaagd heeft.

Ce report de la décision entraîne fatalement un retard, néfaste tant pour Boelwerf que pour la Régie des Transports Maritimes. Ne conviendrait-il pas qu'il y ait concertation pour que la politique nationale et la politique régionale aillent dans le même sens ?

M. Desutter s'inquiète de ce que l'approfondissement du port d'Ostende semble avoir été mis comme condition à la commande du « jumbo ferry ».

Le Ministre déclare qu'une concertation entre autorités nationales et régionales s'avère en effet nécessaire sur ce dossier.

Il confirme que l'accord donné par le Gouvernement à la commande par la RTM d'un bâtiment jumbo est assorti de deux conditions qui réclament toutes deux une décision de l'Exécutif flamand : l'approfondissement du port d'Ostende et l'octroi de crédits maritimes. Si la première de ces conditions semble devoir être rencontrée, puisque le programme des travaux décidé par l'Exécutif flamand comprend les travaux d'approfondissement en question, l'octroi de crédits maritimes fait cependant toujours l'objet d'une discussion au sein de l'Exécutif. Le Ministre souligne que, si ce dernier décidait de ne pas octroyer le crédit nécessaire, la RTM, qui a besoin de la nouvelle unité jumbo, n'aurait d'autre solution que de placer la commande auprès d'un constructeur naval allemand.

2. Le transport par la route

2.1. La sécurité routière

M. Vermeiren estime qu'un certain nombre des initiatives annoncées ou envisagées dans la note de gestion communiquée par le Ministre en décembre dernier (cf. le rapport de M. Vancrombruggen sur le budget pour 1988, Doc. n° 4/14-588/4-88/89, « Exposé introductif ») semblent avoir été abandonnées depuis lors (invitation au car-pooling, etc.). S'agissait-il de ballons d'essais ?

Le Ministre réitère sa croyance en la nécessité d'établir de nouvelles priorités, qui donnent la primauté à la sécurité et à l'aménagement du territoire; en d'autres termes, c'est à un renversement des tendances qui ont caractérisé les dernières décennies qu'il convient de procéder.

*
* *

M. Lebrun demande si le projet de loi relatif à la sécurité routière, dont le dépôt est prévu à bref délai, visera à couvrir l'ensemble des facettes de cette problématique ou s'il se limitera aux seuls aspects répressif et normatif.

Le Ministre répond que le projet de loi, qui sera incessamment présenté au Conseil des Ministres, aura trait au permis de conduire, au stage des jeunes et à la répression de l'alcoolisme au volant.

Die verdaging betekent een fatale vertraging zowel voor de Boelwerf als voor de Regie voor Maritiem Transport. Verdient het geen aanbeveling overleg te plegen opdat het nationale en het gewestelijke beleid dezelfde richting uitgaan ?

De heer Desutter maakt zich ernstige zorgen over het feit dat de bestelling van de « jumbo-veerboot » naar het schijnt afhankelijk wordt gesteld van de uitdieping van de haven van Oostende.

De Minister verklaart dat over dat dossier inderdaad overleg moet worden gepleegd tussen de nationale en de gewestelijke instanties.

Hij bevestigt dat aan de instemming die de Regering voor de bestelling van een jumbovaartuig door de RMT gegeven heeft, twee voorwaarden zijn gekoppeld waarover de Vlaamse Regering een beslissing moet nemen : de uitdieping van de haven van Oostende en de toekenning van scheepskredieten. Alhoewel aan de eerste van die voorwaarden lijkt te zijn voldaan, aangezien het door de Vlaamse Regering vastgestelde programma de bedoelde uitdiepingswerken omvat, is over de toekenning van scheepskredieten echter nog altijd een discussie in die Regering aan de gang. De Minister beklemtoont dat, mocht de Vlaamse Regering beslissen het noodzakelijke krediet niet toe te kennen, er voor de RMT, welke die reuzeveerboot nodig heeft, niets anders opzit dan die bestelling bij een Duitse scheepswerf te plaatsen.

2. Wegvervoer

2.1. Verkeersveiligheid

De heer Vermeiren is de mening toegedaan dat een aantal initiatieven die in de door de Minister in december laatstleden aangeboden beheersnota aangekondigd of overwogen worden (cf. Verslag van de heer Vancrombruggen betreffende de begroting voor 1988, Stuk n° 4/14-588/4-88/89, « Inleiding ») sindsdien schijnen te zijn opgegeven (aanmoediging van het gebruik van car-pooling, enz.). Ging het hier om proefbalans ?

De Minister herhaalt dat hij blijft geloven in de noodzaak om nieuwe prioritaire doelstellingen vast te stellen waarbij de veiligheid en de ruimtelijke ordening de voorrang krijgen; met andere woorden, men dient te streven naar een ommekeer in de tendenzen die de jongste decennia hebben gekenmerkt.

*
* *

De heer Lebrun vraagt of het wetsontwerp betreffende de verkeersveiligheid, dat naar verluidt zeer binnenkort zal ingediend worden, alle aspecten van het probleem behandelt, of het integendeel, beperkt wordt tot de repressieve en normatieve kant van de zaak.

De Minister antwoordt dat het wetsontwerp, dat eerstdaags aan de Ministerraad zal voorgelegd worden, betrekking heeft op het rijbewijs, de stage voor jongeren en het bestrijden van alcoholisme aan het stuur.

*
* *

M. Vermeiren demande quelles sont les mesures prises pour tâcher de remédier au problème des points noirs sur le réseau routier, lesquels résultent souvent d'une mauvaise conception ou d'une absence de conception des infrastructures.

Le même intervenant constate que les responsables de la FEBIAC semblent conscients des problèmes de sécurité et qu'ils ont tenu lors de la récente assemblée générale de cette Fédération un langage différent de celui qu'ils utilisaient précédemment : à cette occasion a en effet été annoncé un ciblage de la publicité automobile davantage centré sur la sécurité et moins sur la vitesse. Le Ministre envisage-t-il d'établir des règles en matière de publicité automobile, à l'instar de ce qui a été fait pour le tabac ?

L'orateur note par ailleurs que le Ministre est conscient de la nécessité de réglementer la vitesse des poids lourds. Attendra-t-il pour ce faire une initiative européenne ?

Au sujet du permis de conduire avec points que le Ministre souhaite instaurer, l'intervenant demande à obtenir des précisions sur les modalités prévues. Le système sera-t-il organisé d'une manière comparable à celui pratiqué par les sociétés d'assurances ? Sanctionnera-t-on uniquement le comportement du conducteur au volant ou également les infractions connexes (stationnement interdit, etc.) ?

Le système du permis avec points sera-t-il appliqué par véhicule (et visera-t-il donc le propriétaire) ou par conducteur ? Si c'est la deuxième solution qui est retenue, comment attribuer avec certitude à un individu particulier les infractions de vitesse constatées par radar ?

Enfin, le recours à un tel système ne risque-t-il pas de requérir une administration plus étoffée en personnel ?

Le Ministre se réjouit du développement intervenu dans l'attitude de la FEBIAC. A titre informatif, il communique le texte de l'acte d'engagement qui est demandé aux concessionnaires des marques automobiles (voir annexe).

Le Ministre a conscience du fait que la vitesse des poids lourds soulève un problème réel et il estime qu'une solution peut être recherchée au niveau de la C.E., qui s'inspirerait de ce qui se fait déjà en France notamment par l'installation obligatoire, à bord des poids lourds, d'appareils limitant leur vitesse.

2.2. Les centres d'inspection automobile

M. Vermeiren relève que le Ministre a déclaré au Sénat que l'on élabore en ce moment de nouveaux critères auxquels les organismes agréés pour procéder à l'inspection automobile devront se conformer afin d'être à nouveau agréés sur la base de la loi du 21 juin 1985 (Doc. Sénat n° 684/2, p. 67).

*
* *

De heer Vermeiren vraagt welke maatregelen genomen worden ter bestrijding van de « zwarte punten » op ons wegennet, die vaak het gevolg zijn van een infrastructuur die slecht is geconcentreerd of helemaal niet planmatig werd aangepakt.

Spreeker stelt vast dat de verantwoordelijken van FEBIAC zich wel bewust zijn van de problemen inzake veiligheid. Op de algemene vergadering van die Federatie werd onlangs een totaal andere taal gesproken dan voordien. Er werd immers aangekondigd dat bij reclame voor wagens veiligheid moet primeren op snelheid. Is de Minister van plan om inzake autoreclame een zelfde regelgeving als voor tabak uit te vaardigen ?

Spreeker merkt bovendien op dat de Minister goed weet dat de snelheid van de vrachtwagens moet gereguleerd worden. Wacht hij op een Europees initiatief om zulks te doen ?

Hij wenst preciseringen over het rijbewijs met punten dat de Minister vraagt in te voeren. Is die regeling te vergelijken met wat de verzekeringsmaatschappijen toepassen ? Wordt alleen het gedrag bij het rijden gestraft of komen ook de andere overtredingen in aanmerking (fout parkeren enz.) ?

Zal dat rijbewijs met punten per bestuurder of per voertuig (en dus per eigenaar) worden toegepast ? Indien het per bestuurder is, hoe kan men dan met zekerheid zeggen dat het om een welbepaalde persoon gaat bij door radar vastgestelde snelheidsovertredingen ?

Zal een dergelijke regeling tenslotte geen administratie met meer personeel vergen ?

De Minister verheugt zich over de gewijzigde houding van FEBIAC. Ter informatie deelt hij de tekst mee van de verbintenis die de vertegenwoordigers van automerken wordt gevraagd te ondertekenen (zie bijlage).

De Minister is zich bewust van het probleem van de snelheid van de vrachtwagens en meent dat op E.G.-vlak een oplossing gezocht kan worden in de richting van wat Frankrijk nu reeds toepast, met name verplichte inbouw van apparaten die de snelheid van de vrachtwagens beperken.

2.2. Centra voor automobieleninspectie

De heer Vermeiren merkt op dat de Minister in de Senaat heeft verklaard dat thans nieuwe criteria worden uitgewerkt waaraan de instellingen die erkend zijn om de autokeuring uit te voeren, zullen moeten voldoen om opnieuw erkend te worden op grond van de wet van 21 juni 1985 (Stuk Senaat n° 684/2, blz. 67).

Quels sont ces nouveaux critères ? Quand seront-ils d'application ? Estime-t-on que le nombre actuel d'organismes agréés (dix) sera maintenu ? Les modalités d'exploitation seront-elles également modifiées ?

Le Ministre déclare que les détails concrets à ce sujet figureront dans le projet de loi sur la sécurité routière qui sera présenté au Parlement à l'automne. Des dispositions relatives à l'inspection automobile ont en effet été incluses dans ce projet, afin de tenir compte des observations formulées par le Conseil d'Etat sur l'arrêté royal pris à ce sujet par le précédent titulaire du département des Communications.

3. Le transport aérien

3.1. La SABENA

M. Vermeiren demande des précisions sur l'accord SABENA-KLM-British Airways en préparation.

Le Ministre renvoie à la réponse qu'il a donnée dans le cadre de la discussion du budget en séance plénière du Sénat (cf. CRA Sénat du 22 juin 1989).

Il souligne par ailleurs que la responsabilité de l'orientation adoptée revient à la direction de la SABENA et non au Ministre des Communications, même si la politique de la direction rencontre son soutien.

Il attire d'autre part l'attention sur le fait que c'est une filiale de la SABENA – Sabena World Airlines – qui est mise sur pied à travers l'accord avec British Airways et la KLM. L'opération actuelle se limite donc à une augmentation de capital et à la création opérationnelle de Sabena World Airlines.

Le développement de l'activité de la SABENA (on prévoit un doublement de l'activité) dans lequel s'inscrit cette opération devrait nécessiter, dans un deuxième temps, une augmentation de la flotte de la compagnie et de son capital. Or, étant donné que l'opération actuelle n'est ni un accord de coopération ni une intégration ni une fusion, elle n'entraînera pas de mise en commun des flottes. La compagnie-mère SABENA devra donc procéder à une augmentation importante de capital.

Le Gouvernement devra dès lors prendre une décision à ce sujet. Il serait impensable que la situation difficile des finances publiques hypothèque l'augmentation de capital que le développement prévisible du chiffre d'affaires de la SABENA rendra certainement indispensable. Le Ministre estime dès lors que, au cas où la situation financière de l'Etat ne permettrait pas à celui-ci de procéder à l'augmentation de capital requise, la SABENA – qui doit bénéficier, de toute manière, de l'autonomie qui résulte de son statut de société anonyme – doit pouvoir faire appel à du capital extérieur : étant donné que la SABENA ne fait pas partie du service public, le Ministre est d'avis qu'il

Wat zijn die nieuwe criteria ? Wanneer zullen ze van toepassing zijn ? Zal het huidige aantal erkende instellingen, met name tien, behouden blijven ? Zullen de exploitatievoorwaarden ook gewijzigd worden ?

De Minister verklaart dat de concrete details hierover kunnen worden teruggevonden in het wetsontwerp betreffende de verkeersveiligheid dat in het najaar aan het Parlement zal worden voorgelegd. Dat ontwerp bevat inderdaad bepalingen betreffende de autokeuring. Dat gebeurde om rekening te houden met de opmerkingen van de Raad van State over het koninklijk besluit dat de vorige Minister van Verkeerswezen in dat verband heeft uitgevaardigd.

3. Luchtvervoer

3.1. SABENA

De heer Vermeiren vraagt nadere uitleg over het in voorbereiding zijnde akkoord tussen SABENA, KLM en British Airways.

De Minister verwijst terzake naar het antwoord dat hij bij de bespreking van de begroting in de plenaire vergadering van de Senaat heeft gegeven (zie B.V. Senaat van 22 juni 1989).

Voorts wijst hij erop dat de directie van SABENA verantwoordelijk is voor de weg die thans is ingeslagen en niet de Minister van Verkeerswezen, ook al staat die achter het beleid van de directie.

Voorts vestigt hij er de aandacht op dat via het akkoord met British Airways en KLM een dochtermaatschappij van SABENA wordt opgezet, nl. Sabena World Airlines. De aan de gang zijnde operatie blijft dus beperkt tot een kapitaalverhoging en tot de werkbare oprichting van Sabena World Airlines.

De toegenomen activiteit van SABENA (er wordt een verdubbeling verwacht), waarin voormelde operatie past, vergt, in een tweede stadium, wellicht een uitbreiding van de vloot van de maatschappij en een verhoging van haar kapitaal. Aangezien de nu aan de gang zijnde operatie noch een samenwerkingsakkoord, noch een integratie en evenmin een fusie is, zal ze niet leiden tot een samenbrenging van de respectieve luchtvlotten. De moedermaatschappij SABENA zal bijgevolg tot een aanzienlijke kapitaalverhoging moeten overgaan.

De Regering zal terzake dan ook een besluit moeten nemen. Het ware ondenkbaar dat de moeilijke situatie van de overheidsfinanciën de kapitaalverhoging in het gedrang brengt, aangezien de voorspelbare ontwikkeling van de omzet van SABENA die verhoging ongetwijfeld onontbeerlijk maakt. Volgens de Minister moet SABENA, ingeval de financiële toestand van het Rijk die vereiste kapitaalverhoging onmogelijk maakt, een beroep kunnen doen op extern kapitaal. De maatschappij moet in elk geval haar autonomie die voortvloeit uit haar statuut van naamloze vennootschap, kunnen blijven behouden : aangezien SABENA geen overheidsdienst is, moet er volgens de Minister

faut pouvoir envisager que l'Etat cesse d'être l'actionnaire majoritaire.

*
* *

En ce qui concerne la réorientation des activités de la SABENA, *M. Lebrun* demande si certaines des options prises dans le cadre de la politique de filialisation ne risquent pas d'entraîner une duplication des outils par rapport à la situation qui a existé jusqu'à maintenant. Etant donné qu'il y avait déjà des entreprises s'occupant de la révision et de l'entretien des appareils et de la production de cellules d'avions, l'apparition de filiales de la SABENA se positionnant dans les mêmes branches d'activités et reprenant des parts de marché aux entreprises déjà existantes incite à se demander s'il y a place pour cette multiplication de la concurrence sur l'étroit marché belge.

Le Ministre fait observer que les activités en cause ne constituent pas un marché protégé et que la concurrence devrait pouvoir s'y exercer de manière tout à fait normale.

En réponse à la question de *M. Vermeiren*, qui demande si des distorsions à la concurrence ne sont pas susceptibles de naître de la formule des compensations, *le Ministre* fait observer que les entreprises présentes dans la branche bénéficient d'ores et déjà de formules de compensations; les coproductions qui découleront pour un certain nombre d'entreprises de la commande d'hélicoptères Agusta l'ont d'ailleurs encore mis en évidence récemment.

3.2. L'aéroport de Bruxelles-National

3.2.1. Le développement de l'aéroport

M. Vermeiren s'inquiète de ce que, faute de coordination entre la politique nationale et la politique menée par la Région flamande, le développement de l'aéroport de Bruxelles-National rendu possible par la constitution de la société anonyme B.A.T.C. (Brussels Airport Terminal Company S.A.), et l'apport de capitaux qui en a découlé ne soit mis en péril par l'absence d'amélioration des voies d'accès à l'aéroport. Eu égard à la politique de saupoudrage des crédits menée par l'actuel ministre régional flamand des Travaux publics et du Transport, l'intervenant craint que cet aménagement des voies d'accès à l'aéroport ne puisse avoir lieu, ce qui, au vu du rôle national de l'aéroport et de l'importance des retombées économiques de son activité, serait totalement inadmissible. Il demande dès lors que la Conférence interministérielle entre les Ministres compétents pour les Travaux publics et le Transport, que préside le Ministre des Communications, soit attentive à ce problème.

sterk aan worden gedacht de Staat niet langer een meerderheidsaandeel te geven.

*
* *

In verband met de heroriëntering van de activiteiten van SABENA vraagt *de heer Lebrun* of bepaalde beleidskeuzes die in het raam van de filialiseringpolitiek werden genomen, niet dreigen te leiden tot een verdubbeling van de bedrijfsuitrusting in vergelijking met vandaag. Aangezien een aantal ondernemingen zich reeds met de revisie en het onderhoud van de toestellen bezighield en vliegtuigcellen produceerde, kan de vraag rijzen of de opkomst van dochtermaatschappijen van SABENA die in dezelfde vakgebieden actief zijn en marktsegmenten van de reeds bestaande ondernemingen overnemen, ruimte laat voor die toename van de concurrentie op de krappe Belgische markt.

De Minister merkt op dat de desbetreffende activiteiten geen beschermde markt zijn en dat de concurrentie daarop normaal moet kunnen spelen.

In antwoord op een vraag van *de heer Vermeiren*, of uit de formule van compensaties geen concurrentievervalsingen kunnen ontstaan, antwoordt *de Minister* dat de bedrijven in de branche nu reeds over compensatieformules beschikken; de co-producties die voor een bepaald aantal bedrijven zullen voortvloeien uit de bestelling van Agusta-helicopters, hebben dat onlangs trouwens nog duidelijk aangetoond.

3.2. Luchthaven van Zaventem

3.2.1. Ontwikkeling van de luchthaven

De heer Vermeiren vreest dat de ontwikkeling van de luchthaven van Zaventem, die mogelijk is gemaakt door de oprichting van de naamloze vennootschap B.A.T.C. (« Brussels Airport Terminal Company N.V. ») en door de daaruit voortvloeiende aanvoer van kapitaal in het gedrang worden gebracht doordat de toegangswegen tot de luchthaven niet worden verbeterd, bij gebrek aan coördinatie tussen het nationale beleid en het beleid van het Vlaamse Gewest. Spreker vreest dat er geen betere toegangswegen tot de luchthaven worden aangelegd, ingevolge het beleid van « versnipperde kredieten » dat door de huidige Vlaamse Gewestminister voor Openbare Werken en Vervoer wordt gevoerd. Dat zou, gezien de nationale rol van de luchthaven en gezien de grote economische weerslag van haar activiteiten, volstrekt onaanvaardbaar zijn. Hij vraagt bijgevolg dat op de interministeriële conferentie tussen de ministers die bevoegd zijn voor Openbare Werken en Verkeer die wordt voorgezeten door de Minister van Verkeerswezen, aan dat probleem de nodige aandacht wordt besteed.

(La réponse donnée par le *Ministre* sur le problème de la concertation entre les Ministres compétents pour les Travaux publics et le Transport figure ci-avant, sous la rubrique « La régionalisation »).

Le *Ministre* fait d'autre part état de la progression très satisfaisante des travaux à charge de B.A.T.C. Le calendrier établi est en effet respecté.

Il précise en outre que l'adjudication des travaux d'agrandissement de la gare ferroviaire est prévue pour le 15 octobre prochain et le début des travaux pour le 1^{er} février 1990. En ce qui concerne le bâtiment destiné au parking, l'adjudication est prévue pour le 1^{er} octobre prochain; les travaux devraient débuter dès le 1^{er} janvier suivant.

*
* *

M. Vermeiren demande où en est l'évolution du projet C.A.N.A.C. (« Computer Assisted National Air Traffic Control Centre »).

Le *Ministre* répond que le projet C.A.N.A.C. approche de sa mise en service; il devrait en effet être opérationnel dès le début de l'année prochaine.

3.2.2. Nuisances

M. Vermeiren se réjouit de ce que des décisions aient été prises pour permettre l'exécution de travaux d'extension et de modernisation de l'aéroport de Bruxelles-National.

Il insiste sur le fait que l'activité économique engendrée par l'aéroport — qui représente au total quelque 120 000 emplois — bénéficie non seulement à la région de Zaventem mais également aux autres régions du pays; par contre, les inconvénients qu'entraîne le voisinage d'un aéroport sont supportés par la population de la seule région de Zaventem. Dans ces conditions, il est impératif que les crédits nécessaires soient consacrés à la protection contre la pollution sonore.

Un deuxième inconvénient pour les riverains a trait à l'incertitude dans laquelle ces derniers sont tenus en ce qui concerne l'évolution ultérieure du développement des installations attenantes à l'aéroport et les expropriations que ce développement pourra rendre nécessaires dans le futur. M. Vermeiren demande où en est l'évaluation des besoins futurs en matière d'expropriation; en tout état de cause, ce dossier doit être traité avec davantage de transparence.

Le *Ministre* déclare qu'il convient de trouver un juste équilibre entre les deux nécessités qui doivent être prises en compte : la nécessité de protéger la population contre les conséquences néfastes de la pollution sonore et celle de sauvegarder l'intérêt économique des activités aéroportuaires.

Le *Ministre* regrette que l'expansion — positive en soi — du marché du courrier et l'augmentation du trafic de nuit et de la pollution acoustique qui en ont

(Het antwoord van de *Minister* in verband met het overleg tussen de ministers die bevoegd zijn voor Openbare Werken en Verkeer is hierboven opgenomen in de rubriek « Gewestvorming »).

De *Minister* maakt voorts melding van de zeer bevredigende voortgang van de werken die in opdracht van de B.A.T.C. worden uitgevoerd. Het geplande tijdschema wordt immers in acht genomen.

Hij voegt eraan toe dat de gunning van de uitbreidingswerken van het spoorwegstation voor 15 oktober aanstaande gepland is en dat de werken op 1 februari 1990 moeten beginnen. De gunning van de bouw van een parkinggebouw is gepland voor 1 oktober aanstaande; de werken zouden op 1 januari van volgend jaar moeten starten.

*
* *

De heer Vermeiren vraagt hoever men gevorderd is met het C.A.N.A.C.-project (Computer Assisted National Air Traffic Control Centre »).

De *Minister* antwoordt dat het C.A.N.A.C.-project bijna gebruiksklaar is; het moet immers operationeel zijn vanaf begin volgend jaar.

3.2.2. Hinder

De heer Vermeiren verheugt zich over de beslissingen om de uitvoering van de uitbreidings- en moderniseringswerken voor de luchthaven van Zaventem mogelijk te maken.

Hij onderstreept dat de economische activiteit als gevolg van het bestaan van de luchthaven — die aan ongeveer 120 000 mensen werk verschaft — niet alleen de streek van Zaventem maar ook andere streken uit het land ten goede komt. Daarentegen wordt alle hinder van een nabije luchthaven alleen door de bevolking van Zaventem en omgeving gedragen. Daarom is het dan ook hoognodig dat de nodige kredieten aan de bescherming tegen geluidshinder worden besteed.

De bewoners uit de buurt hebben nog een tweede ongemak. Ze worden immers in het ongewisse gelaten over de verdere ontwikkeling van de installaties die aan de luchthaven palen en waarbij vooral de ont-eigeningen die uit die ontwikkeling kunnen voortvloeien, voor onzekerheid zorgen. De heer Vermeiren vraagt hoe ver het staat met de raming van de behoeften inzake latere onteigening. In alle geval moet dat dossier met meer doorzichtigheid worden behandeld.

De *Minister* wil een degelijk evenwicht vinden tussen de twee vereisten waarmee rekening moet worden gehouden, namelijk de noodzaak om de bevolking tegen de gevolgen van geluidshinder te beschermen en het behoud van het economische belang van de luchthavenactiviteiten.

De *Minister* betreurt dat de in se positieve uitbreiding van de koerierdienst en de verhoging van het aantal nachtvluchten (alsook van de geluidshinder

découlé aient été rendues possibles sans que l'on se donne au préalable l'arme d'une réglementation permettant de rendre le plus petit possible les inconvénients des activités de courrier express pour la population et l'environnement.

Il rappelle avoir adopté, depuis sa prise en charge du département des Communications, un certain nombre d'initiatives visant à renforcer la réglementation. Il a entre autres été veillé, dans un premier temps, à ce que les activités les plus bruyantes affectent moins les zones où l'habitat est le plus dense.

Les entreprises actives dans la branche se sont vu imposer un certain nombre de procédures plus contraignantes (cf. Doc. n° 4/14 - 588/4 - 88/89, p. 70). Le Ministre est d'avis que la pression exercée sur ces entreprises pour qu'elles se conforment à un mode d'exploitation plus respectueux de l'environnement doit être poursuivie et renforcée, de manière à ce qu'elles soient bien conscientes de la nécessité de continuer leur effort en ce sens.

Ainsi qu'il l'avait été annoncé lors de la présentation du budget pour 1988, (ibidem, p. 71), un système de contrôle nécessitant d'importants investissements est prévu et devrait devenir opérationnel dans le courant de 1990; l'utilisation des moyens techniques de contrôle ainsi mis en place s'accompagnera de l'instauration d'un système de primes et d'amendes.

Le Ministre ajoute que la pose d'écrans antibruit est une solution qui paraît par contre devoir être écartée : les études techniques effectuées ont en effet mis en lumière le rôle négatif qu'auraient ces écrans sur le fonctionnement du radar.

En ce qui concerne le deuxième inconvénient mentionné par M. Vermeiren, c'est-à-dire le problème du développement des installations attenantes à l'aéroport, le Ministre déclare que la configuration du terrain et des installations déjà existantes laisse en effet prévoir que le terrain jouxtant l'aire de Brucargo sera nécessaire à la poursuite de l'expansion des activités.

Si cette expansion ne paraît pas nécessaire dans l'immédiat, elle sera par contre vraisemblablement nécessaire d'ici quelques années.

M. Vermeiren demande que les propriétaires concernés soient informés de l'évolution attendue.

3.2.3. Les opérations de secours

M. Vermeiren se réjouit de pouvoir constater qu'au travers des trois exercices de simulation d'une catastrophe aérienne organisés à l'aéroport de Bruxelles National, la synchronisation et l'efficacité des opérations de secours se sont améliorées; il déplore toutefois que ces exercices aient jusqu'à présent été limités à l'aire de l'aéroport, alors qu'une catastrophe aérienne a autant de chances de se produire dans l'agglomération limitrophe. Il estime que les exercices de ce type devraient être conçus en fonction des dangers courus non seulement par les passagers aériens mais

die er het gevolg van is), mogelijk werden zonder dat vooraf een regelgeving voor het verkeer van de express-koerierdienst werd uitgewerkt om de hinder voor de buurtbewoners zoveel mogelijk te beperken.

Toen hij Minister van departement Verkeer werd, heeft hij een aantal initiatieven genomen om die regelgeving te verbeteren. Hij heeft er onder meer voor gezorgd dat in een eerste stadium de activiteiten die het meeste geluid voortbrengen, zouden plaatsvinden in zones waar minder mensen wonen.

Aan de ondernemingen die in die branche actief zijn, werd een aantal strengere procedures opgelegd (crf. Stuk n° 4/14 - 588/4 - 88/89, p. 70). De Minister meent dat de pressie die op de ondernemingen werd uitgeoefend om zich te conformeren aan de regels van een milieuvriendelijke exploitatie, versterkt en voortgezet moet worden, opdat ze zich beter bewust worden van de noodzaak om hun inspanning terzake voort te zetten.

Zoals aangekondigd bij de voorstelling van de begroting van 1988, (ibidem, blz. 71), wordt een controlesysteem opgezet dat een aanzienlijke investering vergt. Het zou in de loop van 1990 operationeel moeten worden. Het gebruik van technische controlemiddelen zal vergezeld gaan van de invoering van een systeem van premies en boetes.

De Minister voegt eraan toe dat het plaatsen van geluidwerende schermen een oplossing is die daarentegen lijkt te moeten worden afgewezen. Technische studies die in dat verband werden uitgevoerd, hebben inderdaad gewezen op de negatieve invloed die de schermen op de werking van de radar zullen hebben.

Inzake het tweede ongemak dat de heer Vermeiren aanhaalt, met name de ontwikkeling van de installaties die aan de luchthaven palen, verklaart de Minister dat de ligging van het terrein en van de reeds bestaande installaties inderdaad doet vermoeden dat voor de verdere uitbreiding van de activiteiten het terrein naast Brucargo inderdaad in aanmerking komt.

Die uitbreiding lijkt in de onmiddellijke toekomst niet noodzakelijk te zijn, maar over enkele jaren zal er waarschijnlijk toch een verdere ontwikkeling plaatsvinden.

De heer Vermeiren vraagt dat de betrokken eigenaars van die verwachte ontwikkeling op de hoogte worden gebracht.

3.2.3. Hulpdiensten

Het verheugt de heer Vermeiren te kunnen vaststellen dat bij drie simulatieoefeningen van een luchtvaartramp die op de luchthaven van Zaventem werden georganiseerd, de synchronisatie en de efficiëntie van de hulpdiensten verbeterd is; hij betreurt evenwel dat die oefeningen tot nog toe beperkt bleven tot het grondgebied van de luchthaven zelf, terwijl een vliegtuigramp zich met evenveel kans kan voordoen in de omliggende agglomeratie. Hij vindt dat dergelijke oefeningen niet alleen zouden moeten steunen op het gevaar voor de vliegtuigpassagiers, doch ook

également par les habitants de la région. Il demande dès lors une initiative en ce sens.

Le Ministre fait observer que la question soulevée par l'intervenant relève de la problématique générale des catastrophes et des plans de secours et qu'elle ressortit dès lors à la responsabilité du Gouverneur du Brabant.

3.3. Question particulière

M. Desutter attire l'attention sur les désagréments qu'entraîne pour la population la publicité aérienne, particulièrement utilisée sur la côte. La réglementation ancienne prévoyait que les banderoles publicitaires aérotractées ne pouvaient être déployées à moins de 600 m d'altitude; cette réglementation a toutefois été assouplie et, de toute manière, la situation constatée incite à s'interroger sur la réalité du contrôle pratiqué en la matière.

Le Ministre déclare qu'il prend note de cette remarque et qu'il fera examiner la question.

4. La navigation intérieure

M. Van Peel relève que le Ministre a fait état en Commission du Sénat (doc. n° 684/2, p. 32 s.s. et p. 71 s.s.) de l'accord intervenu au sein du Conseil européen du Transport le 14 mars dernier sur l'assainissement structurel de la navigation intérieure ainsi que du règlement communautaire du 27 avril suivant qui prévoit, afin de réaliser cet objectif, l'application d'un système de déchirage visant à réduire la flotte des bateaux à cargaison sèche et des bateaux citernes. Il est toutefois prévu que chaque Etat membre aura la possibilité d'exclure de l'application du règlement communautaire les bateaux de moins de 450 tonnes si la situation économique et sociale de ce secteur l'exige, pour autant que l'Etat membre ait adopté un plan national d'assainissement se fondant sur les principes de l'action communautaire et l'ait soumis à la Commission le 1^{er} octobre 1989 au plus tard.

Etant donné que la flotte belge est composée à 60 % de bateaux de moins de 450 tonnes et qu'il apparaît que les bateaux de petit tonnage jouent encore un rôle important dans le trafic intérieur — particulièrement dans le transport vers la France qui ne passe pas par le Rhin (la cargaison moyenne pour ce trafic était de 304 tonnes en 1988) —, la Belgique prendra-t-elle l'initiative d'un plan destiné à protéger les bateaux de moins de 450 tonnes, qu'il lui est loisible de prendre avant le 1^{er} octobre ?

Le Ministre répond que des négociations sont en cours. La surcapacité dans ce secteur est cependant en tout état de cause indéniable; un assainissement s'impose dès lors.

Les milieux de la batellerie belge sont d'avis que la formule proposée par la Communauté européenne, qui comprend non seulement une action de déchirage mais également l'établissement d'un système « vieux

pour de inwoners van de streek. Hij vraagt dan ook om een initiatief in die zin.

De Minister merkt op dat de vraag die spreker gesteld heeft, tot de algemene problematiek van de rampen en rampenplannen behoort en dat het bijgevolg onder de verantwoordelijkheid van de gouverneur van Brabant ressorteert.

3.3. Bijzondere kwestie

De heer Desutter vestigt de aandacht op de ongemakken die lucht reclame voor de bevolking, in het bijzonder in de kuststreek, met zich brengt. Volgens de vroegere reglementering mochten de door de lucht voortgesleepte reclamestroken echter pas op een hoogte van tenminste 600 meter worden ontvouwd; die reglementering werd echter versoepeld en de huidige toestand doet hoe dan ook vragen rijzen over de controle ter zake.

De Minister verklaart dat hij van die opmerking nota neemt. Hij zal de zaak laten onderzoeken.

4. Binnenscheepvaart

De heer van Peel stipt aan dat de Minister in de Senaatscommissie (Stuk Senaat n° 684/2, p. 32sq. en p. 71 sq.) gewaagde van de overeenkomst die in de Europese Raad van Verkeer op 14 maart laatstleden is bereikt over de structurele sanering van de binnenscheepvaart en over de communautaire verordening van 27 april daaropvolgend luidens welke, om dat doel te bereiken, een slopingsregeling wordt toegepast om de vloot van schepen met droge lading en tankers te verminderen. Er is evenwel bepaald dat elke Lidstaat de mogelijkheid zal hebben schepen van minder dan 450 ton van de toepassing van de communautaire verordening uit te sluiten, indien de economische en sociale toestand van die sector zulks vereist. De Lidstaat in kwestie moet echter wel een nationaal saneringsplan hebben uitgewerkt dat steunt op de beginselen van het communautaire opzet, en dat plan moet uiterlijk op 1 oktober 1989 aan de Commissie zijn voorgelegd.

De Belgische vloot bestaat voor 60 % uit schepen van minder dan 450 ton en het is duidelijk dat schepen met een kleine tonnenmaat in de binnenscheepvaart nog een belangrijke rol vervullen, in het bijzonder in het transport naar Frankrijk dat niet via de Rijn loopt (de gemiddelde lading voor dat verkeer bedroeg 305 ton in 1988). Zal België het initiatief nemen om een plan tot bescherming van de schepen van minder dan 450 ton uit te werken, zoals tot 1 oktober mogelijk is ?

De Minister antwoordt dat het overleg aan de gang is. De overcapaciteit in die sector valt evenwel niet te ontkennen; bijgevolg is een sanering noodzakelijk.

De Belgische binnenscheepvaart is van oordeel dat de door de Europese Gemeenschap voorgestelde formule, die niet alleen een slopingsactie doch tevens de invoering van een regeling « oud tegen nieuw » in-

pour neuf » pénalisant les investissements d'extension, risque de n'avoir guère d'effet. Ils soulignent par ailleurs la nécessité absolue de n'aborder toute action visant à diminuer la capacité de la flotte qu'en parallèle avec la mise en place de mesures assurant un accompagnement social des départs. Le Ministre ajoute qu'un tel accompagnement social ne peut être organisé sans la collaboration des Régions. Une concertation a été entamée.

*
* *

M. Vermeiren attire l'attention sur la multiplication scandaleuse des vieux bateaux de la flotte intérieure transformés en décharges flottantes. Il estime qu'il conviendrait de renforcer les contrôles en ce domaine.

5. La navigation maritime

M. Desutter attire l'attention sur l'état vétuste du matériel de l'Administration de la Marine et de la Police maritime, lequel aurait grand besoin d'être modernisé.

Le Ministre fait remarquer que le transfert à la Région flamande des services de pilotage et de balisage et des services de sauvetage et de remorquage en mer a impliqué le transfert de la totalité de la flotte des bateaux de service. C'est donc la Région flamande qui est dorénavant propriétaire de ce matériel, même si elle le met à la disposition — moyennant indemnité — de la partie restée nationale de l'Administration de la Marine.

6. Les chemins de fer

M. Lebrun souligne qu'à la manière de toutes les entreprises publiques, la SNCB doit poursuivre une mission de service public, alliant des objectifs politiques à une gestion efficace. Or, en quelques années, les possibilités globales d'investissement de la SNCB ont été réduites de plus de moitié (20 milliards de F en 1984 contre 7,5 milliards en 1989) à la suite de la politique d'assainissement des finances publiques.

Cette situation ne peut toutefois pas conduire à l'abandon de la mission de service public de la SNCB et ne peut entraîner d'arbitrage qui serait défavorable aux régions les plus faibles.

L'intervenant plaide en faveur d'un projet global d'investissement équilibré qui prendrait en compte :

— l'amélioration de la ligne 162 Bruxelles-Luxembourg;

— la spécification de la solution Athus-Meuse dans le cadre du transport Nord-Sud des marchandises;

— le maintien d'une desserte pour les voyageurs, adaptée aux particularités des provinces telles que les longues distances et la faible densité de population.

voert en de uitbreidingsinvesteringen bestraft, nauwelijks enig gevolg zou kunnen hebben. De binnenschippers onderstrepen voorts dat men absoluut niets mag ondernemen om de capaciteit van de vloot te verminderen, zonder tegelijkertijd sociale begeleidingsmaatregelen voor de afvloeiingen te nemen. De Minister voegt eraan toe dat dergelijke maatregelen niet kunnen tot stand worden gebracht zonder de medewerking van de Gewesten. Het overleg werd reeds ingezet.

*
* *

De heer Vermeiren vestigt de aandacht op de schandalige toename van het aantal gevallen waarin afgedankte schepen van de binnenvaart tot drijvende stortplaatsen herschapen worden. Hij is de mening toegedaan dat de desbetreffende controles moeten worden versterkt.

5. Zeevaart

De heer Desutter vestigt de aandacht op de vervalten toestand van het materieel van het Bestuur van de Zeevaart en van de Zeevaartpolitie, dat dringend aan modernisering toe is.

De Minister merkt op dat de overheveling naar het Vlaamse Gewest van de loods- en bebakeningsdiensten en van de reddings- en sleepdiensten de overheveling van de gehele vloot van de dienstvaartuigen geïmpliceerd heeft. Het Vlaamse Gewest is dus voortaan eigenaar van dat materieel, zelfs al stelt zij het — tegen vergoeding — ter beschikking van het nationaal gebleven gedeelte van de zeevaartadministratie.

6. Spoorwegen

De heer Lebrun beklemtoont dat de NMBS, net als alle overheidsbedrijven, een opdracht van algemeen belang vervult en dat zij daarbij de politieke doelstellingen moet verzoenen met een doeltreffend beheer. In enkele jaren tijds is het totale investeringsvermogen van de NMBS echter met meer dan de helft gedaald (20 miljard in 1984 tegen 7,5 miljard in 1989). Die daling is het gevolg van de sanering van de overheidsfinanciën.

Een en ander mag er echter niet toe leiden dat men uit het oog verliest dat de NMBS een openbare dienst is of dat men keuzes maakt die ongunstig uitvallen voor de zwakste regio's.

Spreker pleit voor een evenwichtig en allesomvattend investeringsprogramma, dat rekening houdt met :

— de verbetering van lijn 162 Brussel-Luxembourg;

— de nadere uitwerking van de oplossing Athus-Maas, in het kader van het goederenvervoer via de Noord-Zuid-as;

— de instandhouding van verbindingen voor reizigers, die aangepast zijn aan de eigenheden van de provincies, zoals grote afstanden en een kleine bevolkingsdichtheid.

Le membre craint un risque d'arbitrage en faveur des provinces à forte densité de population qui pourrait surgir au moment où seront décidés les investissements pour le TGV. Si le TGV représente, certes, une nécessité absolue et indispensable pour la Belgique, il ne faut pas que l'essentiel des investissements de la SNCB y soit consacré en négligeant les régions à faible densité de population demandereses d'infrastructure ferroviaire.

M. Lebrun se réjouit de l'amélioration déjà apportée au confort de la ligne 154 Namur-Dinant. Même si le programme d'électrification s'est réalisé avec un peu de retard, les investissements ont repris et les caténaires sont à présent installées. L'intervenant insiste cependant pour que la puissance électrique nécessaire pour cette ligne soit assurée.

Il attire également l'attention du Ministre sur la difficulté que rencontreraient les utilisateurs potentiels de cette ligne à trouver un emplacement de parking aux abords de la gare de Dinant. Il conviendrait de prendre immédiatement contact avec la SNCV, propriétaire du terrain attenante à la gare et qui pourrait servir de parking. L'aménagement du parking de la gare de Jambes a montré que le Gouvernement se souciait de ce problème.

M. Lebrun se réjouit que le soutien de toute la population d'une région a pu aboutir au prolongement de Mariembourg vers Couvin, de la ligne Charleroi-Couvin. Toutefois, la SNCB pourrait encore améliorer cette liaison en ce qui concerne la fréquence des rames et le confort. Cette ligne a, en effet, un taux de fréquentation supérieur à la moyenne et l'amélioration du confort matériel pourrait se faire sans grands investissements.

M. Lebrun demande quelle est l'évolution prévue du dépôt des chefs gardes à Walcourt ainsi qu'à Huy.

L'intervenant déclare que pour répondre de manière optimale à des besoins locaux en matière de transports effectués à la fois par des sociétés de transport régionalisées et par la SNCB, il est nécessaire de coordonner l'action de ces différents types de sociétés tout en préservant, certes, l'autonomie de chacun.

M. Lebrun constate une forte augmentation des transports par route tant en Belgique qu'en Europe. Cette situation entraîne des risques encore plus grands d'embouteillages à l'entrée des grandes agglomérations, qui provoquent à leur tour l'énervement des automobilistes, une perte de temps et d'énergie, etc. La SNCB, outil privilégié d'une politique du transport, a-t-elle été sensibilisée à ce problème ?

La presse a relaté la mission de réflexion confiée par le Ministre des Communications à la SNCB par le biais du plan d'avenir « Rail 21 ». La SNCB a-t-elle déjà posé les premiers jalons de cette réflexion ?

Est-on prêt à accorder à la SNCB les moyens nécessaires lui permettant d'augmenter son matériel roulant aux heures de pointe et de répondre ainsi au problème des embouteillages ?

Het lid vreest dat op het ogenblik waarop over de SST-investeringen beslist wordt, de balans zal overhellen in het voordeel van provincies met een hoge bevolkingsdichtheid. De SST is weliswaar absoluut noodzakelijk voor België, maar dat betekent niet dat de NMBS alleen in de SST moet investeren en dat de streken met een lage bevolkingsdichtheid, die ook nood hebben aan een spoorweginfrastructuur, verwaarloosd mogen worden.

De heer Lebrun verheugt zich over de verbetering van het comfort op lijn 154 Namen-Dinant. Het elektrificatieprogramma heeft weliswaar een beetje achterstand opgelopen, maar er is opnieuw geïnvesteerd en de catenaire ophangingen zijn nu klaar. Spreker dringt er evenwel op aan dat het noodzakelijke elektrische vermogen voor die lijn wordt gewaarborgd.

Tevens vestigt hij de aandacht van de Minister op de moeilijkheden die de potentiële gebruikers van deze lijn ondervinden wanneer ze een parkeerplaats zoeken in de buurt van het station van Dinant. Er moet onmiddellijk contact worden opgenomen met de NMBS, die eigenaar is van een terrein naast het station dat als parkeerplaats kan dienen. De aanleg van de parkeergelegenheid van het station van Jambes heeft aangetoond dat de Regering met dit probleem begaan is.

De heer Lebrun verheugt zich ook over het feit dat de lijn Charleroi-Couvin dank zij de steun van de gehele bevolking van die streek verlengd is van Mariembourg tot Couvin. Nochtans zou de NMBS de kwaliteit van de verbinding nog kunnen verbeteren, met name inzake het comfort en de frequentie van de treinstellen. Deze lijn wordt immers vaker gebruikt dan de andere en de verbetering van het materiële comfort vereist geen grote investeringen.

De heer Lebrun vraagt wat er moet gebeuren met het lokaal voor de hoofdconducteurs in Walcourt en in Hoei.

Om zo goed mogelijk tegemoet te komen aan de plaatselijke behoeften met behulp van zowel de geregionaliseerde vervoermaatschappijen als de NMBS, moeten volgens spreker de activiteiten van die maatschappijen gecoördineerd worden zonder dat evenwel de autonomie van elk van hen in het gedrang komt.

De heer Lebrun constateert dat het verkeer over de weg zowel in België als in de rest van Europa aanzienlijk is gestegen. Die toestand leidt tot een vergroting van het risico van opstoppen aan de ingang van de grote steden, wat op zijn beurt leidt tot ergernis bij de automobilisten, tot tijd- en energieverlies, enz. Is de NMBS, die het instrument bij uitstek is van het vervoerbeleid, zich voldoende van dat probleem bewust ?

In de pers kan men lezen dat de Minister van Verkeerswezen via het toekomstplan « Rail 21 » aan de NMBS de opdracht had gegeven over een en ander na te denken. Heeft de NMBS al resultaten geboekt met die « denkoefening » ?

Is men bereid de NMBS de nodige middelen te verschaffen om meer rollend materieel in te zetten tijdens de spitsuren, teneinde verkeersopstoppen te vermijden ?

Le Ministre confirme à l'intervenant que la SNCB a opté pour l'élaboration du sillon Athus-Meuse.

Il souligne que le plan ferroviaire à long terme « Rail 21 » a pour but de définir, pour le siècle prochain, les grandes structures de la SNCB et de son réseau dans le cadre de la problématique globale de la mobilité.

Les chemins de fer ont un avenir si on les restructure en un réseau moins dense mais axé sur des grandes lignes avec des gares bien situées et pourvues de parking. Il convient également de prévoir des gares où les marchandises pourront être transbordées le plus rationnellement et le plus rapidement possible par conteneurs ou par camions. La rationalisation des chemins de fer ne permet plus de défendre la thèse d'une gare dans chaque village mais oblige à penser en termes de points de rassemblement pour un transport rapide.

Dans cette optique, le Ministre souligne que la modernisation des gares, l'aménagement de leurs abords et la construction de parkings doivent être les priorités de la SNCB.

*
* *

M. Vermeiren relève que, devant la Commission du Sénat, le Ministre a déclaré « ne pas être particulièrement heureux de la manière dont la direction des chemins de fer a présenté ses soi-disant bénéfices » — c'est-à-dire le bénéfice comptable de 400 millions de F — (Doc. Sénat n° 684- (1988-1989), pp. 50-51). Si le chiffre annoncé donne, comme l'a dit le Ministre, « une impression fausse », quel est alors le résultat réel enregistré par la SNCB ? Que compte faire le Ministre à l'avenir, en tant que Ministre de tutelle de la SNCB ?

Le Ministre répond que ce problème n'a rien à voir avec la tutelle : les entreprises publiques doivent être autonomes dans leur politique. Il souligne que les bénéfices comptables de la SNCB sont réels mais que la manière dont celle-ci les a présentés pouvait laisser croire que les problèmes de restructuration de la SNCB étaient résolus, alors que ses bénéfices découlent principalement d'une gestion plus efficace de sa dette.

*
* *

A propos de la nécessité d'une meilleure intégration du Limbourg dans le réseau ferroviaire européen, *M. Beerden* exprime un point de vue semblable à celui développé par *M. Van Dienderen* dans son interpellation jointe à la discussion du budget (voir ci-après). Après avoir rappelé que, contrairement à la dorsale wallonne qui réalise un axe ferroviaire complet à travers la Wallonie de la frontière allemande à la frontière française, l'axe ferroviaire flamand n'est pas complet, l'intervenant demande la priorité pour la

De Minister bevestigt dat de NMBS gekozen heeft voor de uitwerking van het spoor Athus-Maas. Hij beklemtoont dat het lange-termijnplan « Rail 21 » tot doel heeft om in het algemene kader van het mobiliteitsprobleem de grote structuren van de NMBS voor de volgende eeuw vast te leggen.

Het spoorverkeer heeft nog toekomst indien het wordt geherstructureerd tot een minder dicht netwerk dat steunt op grote « assen », met goed gelegen stations met voldoende parkeerruimte. Bovendien moet er worden voorzien in stations waar de goederen zo rationeel en zo snel mogelijk met de hulp van containers of vrachtwagens kunnen worden overgeladen. Indien men de spoorwegen wil rationaliseren, kan men niet langer eisen dat elk dorp zijn eigen station heeft maar men moet uitgaan van « verzamelpunten » die een snel vervoer mogelijk maken.

De Minister onderstreept dat de modernisering van de stations, de inrichting van de directe omgeving van die stations en de aanleg van parkeerruimte in dat verband de belangrijkste prioriteiten van de NMBS moeten zijn.

*
* *

De heer Vermeiren wijst erop dat de Minister voor de Senaatscommissie heeft verklaard « dat hij niet al te gelukkig is met de manier waarop de directie van de Spoorwegen haar zogenaamde winst heeft voorgesteld » — dat wil zeggen de boekwinst van 400 miljoen F (Stuk Senaat n° 684/2, 1988-1989, blz. 50 en 51). Als dat cijfer een « valse indruk wekt », zoals de Minister heeft gezegd, wat is dan het reële resultaat van de NMBS ? Wat gaat hij in de toekomst doen als Minister die toezicht houdt over de NMBS ?

De Minister antwoordt dat voormeld probleem geen uitstaans heeft met het toezicht. Overheidsbedrijven moeten autonoom hun beleid kunnen bepalen. Hij beklemtoont dat de boekwinst van de NMBS reëel is, maar dat de wijze waarop de maatschappij ze heeft voorgesteld kon doen geloven dat de herstructureringsproblemen van de NMBS van de baan waren, terwijl die winst in hoofdzaak te danken is aan een doelmatiger schuldbeheer.

*
* *

In verband met de noodzaak van een betere integratie van Limburg in het Europese spoorwegnet, vertolkt *de heer Beerden* een standpunt dat overeenkomsten vertoont met datgene wat de heer Van Dienderen heeft ontwikkeld in zijn aan de bespreking van de begroting toegevoegde interpellatie (zie hieronder). Na eraan herinnerd te hebben dat de Vlaamse spoorwegas doorheen Wallonië — namelijk van de Duitse tot aan de Franse grens — tot stand brengt, in tegenstelling tot de Vlaamse as niet volledig is, vraagt

réalisation du tronçon manquant, c'est-à-dire la liaison Hasselt-Aix-la-Chapelle via Maastricht.

L'intervenant attire d'autre part l'attention sur les conséquences négatives, pour les propriétaires concernés, des attermolements quant à la construction de ponts destinés au chemin de fer. Il demande qu'un inventaire soit dressé des ponts encore susceptibles d'être réalisés et des ponts dont l'idée de la construction a été abandonnée. Il importe en effet, dans les cas où la construction d'un pont n'est plus envisagée, de lever les réserves qui frappent encore, à l'heure actuelle, les terrains dont l'expropriation avait initialement été envisagée; là où la construction future d'un pont reste par contre à l'ordre du jour, ne conviendrait-il pas de procéder d'ores et déjà aux expropriations requises ?

L'intervenant demande au Ministre si le pont de Gellik-Lanaken risque de ne pas être construit.

M. Beerden estime d'autre part que le rafraîchissement des gares devrait être prioritaire.

En ce qui concerne les terrains réservés, *le Ministre* répond que trois possibilités peuvent se rencontrer : des travaux à la demande exclusive de la SNCB (les frais sont alors entièrement à charge de la SNCB), des travaux à la demande exclusive des Travaux Publics (les frais sont entièrement à supporter par les Travaux Publics) et finalement des travaux pour lesquels la SNCB aussi bien que les Travaux Publics sont concernés (en ce cas, la répartition des frais est fixée par une convention).

Les expropriations sont réglées par la partie concernée.

Le Ministre ajoute que l'on demandera à la SNCB l'inventaire des travaux qu'elle n'a pas l'intention de réaliser.

Le Ministre souligne que le risque existe que le pont de Gellik-Lanaken ne se réalise pas.

*
* *

En ce qui concerne le projet de réforme des entreprises publiques, *M. Beckers* s'interroge sur le sort particulier de la SNCB. Que compte-t-on conserver en monopole et quelles sont les activités pour lesquelles l'exploitation en concurrence est envisagée ?

Le Ministre déclare que des négociations sont en cours en ce qui concerne les entreprises publiques, compte tenu du souhait de la société d'augmenter leur degré d'autonomie afin de leur permettre de fonctionner comme des entreprises privées.

Un projet de loi est en préparation visant à définir la différence entre la mission publique d'une entreprise publique, c'est-à-dire son monopole et son activité industrielle et dès lors concurrentielle.

Le Ministre pense pouvoir déposer ce projet de loi à l'automne.

spreker prioriteit voor de voltooiing van het ontbrekende baanvak, met name de verbinding Hasselt-Keulen via Maastricht.

Voorts vestigt spreker de aandacht op de negatieve gevolgen die het getalm inzake de bouw van spoorwegbruggen heeft op de betrokken eigenaars. Hij vraagt dat een inventaris wordt opgemaakt van de bruggen die nog kunnen worden gebouwd en van de kunstwerken die definitief in de lade zullen blijven. Ingeval de bouw van een brug niet langer wordt overwogen, is het namelijk van belang het voorbehoud op te heffen dat momenteel nog rust op de terreinen die aanvankelijk zouden worden onteigend; moet voorts niet nu reeds tot onteigening worden overgegaan op plaatsen waar wel degelijk een brug zal worden gebouwd ?

Spreker vraagt bovendien aan de Minister of de brug te Gellik-Lanaken wel zal worden gebouwd.

Volgens de heer Beerden moet daarnaast voorrang worden verleend aan de opfrissing van de stations.

Wat de voorbehouden terreinen betreft antwoordt *de Minister* dat er zich drie mogelijkheden kunnen voordoen, namelijk werken op uitsluitende vraag van de NMBS en waarvan de kosten volledig door de NMBS te dragen zijn, werken op uitsluitende vraag van Openbare Werken en waarvan de kosten uitsluitend door Openbare Werken te dragen zijn en tenslotte werken waarbij zowel de NMBS als Openbare Werken betrokken zijn en waarbij de kostenverdeling door een overeenkomst wordt vastgelegd.

De onteigeningen worden door de belanghebbende partij geregeld.

De Minister voegt daaraan toe dat aan de NMBS een inventaris zal gevraagd worden van de werken die ze niet zal uitvoeren.

De Minister onderstreept dat het risico bestaat dat de brug van Gellik-Lanaken nooit wordt gebouwd.

*
* *

Met betrekking tot de ontworpen hervorming van de overheidsbedrijven, vraagt *de heer Beckers* zich af welk lot de NMBS beschoren is. Wat blijft onder het monopolie en voor welke activiteiten wordt exploitatie onder mededinging overwogen ?

Volgens *de Minister* wordt er thans over de overheidsbedrijven onderhandeld, gelet op de wens van de maatschappij om hen meer autonomie te verlenen zodat ze als particuliere ondernemingen kunnen werken.

Er is een wetsontwerp in voorbereiding waarin een omschrijving wordt gegeven van het verschil tussen de overheidsopdracht van een overheidsbedrijf, dat wil zeggen zijn monopolie, en zijn industriële en bijgevolg concurrentiële activiteit.

De Minister denkt dat wetsontwerp in het najaar te kunnen indienen.

M. Desutter souligne la nécessité de prévoir, à l'avenir, une troisième ligne Bruges-Bruxelles.

Le Ministre prend bonne note de la proposition de l'intervenant.

7. Le TGV

M. Tomas pose les questions suivantes :

1. La gare du Midi sera-t-elle de manière définitive l'arrêt du TGV à Bruxelles ou d'autres possibilités restent-elles prévues ?

2. En ce qui concerne les liaisons Bruxelles-Liège-Cologne et Bruxelles-Anvers-Amsterdam, le TGV roulera-t-il en surface en passant par la jonction Nord-Midi ou empruntera-t-il le tunnel de la SNCB et de la STIB via la gare Schuman ? Il faut souligner que cette dernière solution aurait toutefois des conséquences sur l'exploitation de la gare du Midi.

3. Comment est réalisée la coordination entre les études commanditées par la Région bruxelloise à la société Stratec sur le terminal TGV à la gare du Midi et les études de la SNCB ?

Qu'en est-il du déménagement des services de la poste de Bruxelles-X vers la gare de la Petite Ile ?

4. Les ateliers d'entretien courant des rames du TGV seront-ils éventuellement installés à la gare de Forest Midi ?

Le Ministre répond que toutes les études réalisées jusqu'à présent désignent la gare du Midi comme la mieux adaptée pour être l'arrêt pivot du TGV. Il précise d'emblée que la décision finale sera prise à la lumière de ces études. Il se déclare favorable au passage du TGV en surface. Les plans de la SNCB prévoient Bruxelles Midi comme gare principale et Bruxelles Nord comme gare subsidiaire. En ce qui concerne les ateliers d'entretien des rames TGV, le Ministre déclare, sous réserve, que la SNCB a un plan pour la gare de Forest Midi.

Le Ministre souligne que, dans un souci de coordination, les études demandées par la Région bruxelloise et par la SNCB ont été confiées au même bureau d'études, à savoir Stratec.

Le Ministre approuve le déménagement des services de la poste de Bruxelles-X dans l'aire de la Petite Ile. Toutefois, les plans ne font pas encore l'objet d'une décision définitive. Il ajoute à cet égard que la loi-programme reconnaît à la SNCB des compétences en matière de politique immobilière.

*
* *

M. Beckers s'inquiète de la manière dont l'évolution actuelle du dossier TGV, qui semble bien être entré dans une phase cruciale, anticipe sur le débat parlementaire qui n'a pas encore eu lieu.

De heer Desutter beklemtoont de noodzaak in de toekomst in een derde lijn Brugge-Brussel te voorzien.

De Minister neemt het voorstel van spreker voor kennisgeving aan.

7. SST

De heer Tomas stelt de volgende vragen :

1. Wordt het Zuidstation een definitieve stopplaats van de SST te Brussel of worden nog andere mogelijkheden in uitzicht gesteld ?

2. Zal, wat de verbindingen Brussel-Luik-Keulen en Brussel-Antwerpen-Amsterdam betreft, de SST bovengronds rijden via de Noord-Zuidverbinding, of zal hij via het Schumanstation door de tunnel van de NMBS en van de MIVB rijden ? Hierbij zij erop gewezen dat die laatste oplossing gevolgen zal hebben voor de exploitatie van het Zuidstation.

3. Hoe geschiedt de coördinatie tussen de studies waarmee het Brusselse Gewest de maatschappij Stratec belast heeft in verband met het eindpunt van de SST in het Zuidstation enerzijds en de studies van de NMBS anderzijds ?

Hoe staat het met de verhuizing van de diensten van de posterijen van Brussel X naar het station van het « Klein Eiland » ?

4. Zullen de werkplaatsen van het onderhoud van de SST-treinstellen eventueel in het station van Vorst-Zuid worden ondergebracht ?

De Minister antwoordt dat alle tot nog toe uitgevoerde studies het Zuidstation aanwijzen als het station dat het meest geschikt is om de spijlhalte van de SST te worden. Hij wijst er onmiddellijk op dat de eindbeslissing in het licht van die studies zal worden genomen. Voorts is hij voorstander van een bovengronds SST-traject. De plannen van de NMBS beschouwen Brussel-Zuid als hoofdstation en Brussel-Noord als bijkomend station. In verband met de werkplaatsen voor onderhoud van de SST-treinstellen verklaart de Minister, onder voorbehoud, dat de NMBS een plan heeft voor het station van Vorst-Zuid.

De Minister wijst erop dat, met het oog op een efficiënte coördinatie, de door het Brusselse Gewest en de NMBS aangevraagde studies aan eenzelfde studiebureau, met name Stratec, toevertrouwd werden.

De Minister is het eens met de verhuizing van het postkantoor Brussel X naar het « Klein Eiland ». Over die plannen werd echter nog geen definitieve beslissing genomen. In dat verband voegt hij eraan toe dat de programmawet aan de NMBS bevoegdheden op het stuk van vastgoedbeleid toekent.

*
* *

De heer Beckers maakt zich ongerust over de wijze waarop de huidige ontwikkeling van het SST-dossier, dat in een uiterst belangrijke fase schijnt te zijn gekomen, vooruit loopt op het debat dat nog plaats moet vinden in het Parlement.

— Le Conseil d'administration de la SNCB n'est-il pas déjà en train de prendre de réelles décisions ?

— On parle de la prise d'une décision définitive pour la fin du mois de juillet, alors que ni le Parlement ni le Conseil flamand n'ont encore pu tenir un débat sur la question, et qu'ils ne disposent d'ailleurs pas encore des éléments leur permettant de prendre position. Dans ces conditions, il serait inadmissible qu'une décision définitive soit déjà prise à la fin du mois de juillet.

— Quel est l'état d'avancement des dossiers relatifs à l'étude de rentabilité et de financement et aux études d'incidences sur l'environnement ? Quand le Parlement pourra-t-il disposer des conclusions de ces études, de manière à pouvoir se prononcer en toute connaissance de cause ?

Le même intervenant rappelle d'autre part que la Commission des Communautés européennes a, elle aussi, commandé des études d'impact sur l'environnement à propos du même dossier. N'est-on pas en train d'effectuer deux fois le même travail ?

M. Beckers fait par ailleurs observer que les nouvelles lignes à grande vitesse programmées par la Deutsche Bundesbahn seront ouvertes au trafic mixte et non au seul trafic voyageurs. Une option semblable est-elle envisagée dans les négociations actuelles ?

Le Ministre espère que l'étude d'impact sera prête au début du mois de juillet. Il suivra à cet égard la procédure prescrite au niveau européen et régional.

Le Ministre précise que la construction de la maquette de la gare centrale d'Anvers ne se base pas sur une décision prise mais sur une hypothèse encore à l'étude. Il est évidemment plus aisé de prendre une décision si l'on peut visualiser le projet grâce à une maquette.

Il ajoute que, contrairement à la France, la République fédérale d'Allemagne a des projets en ce qui concerne le transport rapide des marchandises. Cette hypothèse devra tôt ou tard être envisagée en Belgique mais rien n'a encore été décidé jusqu'à présent.

Le Ministre souligne que le TGV ne doit pas hypothéquer la SNCB dans sa fonction de service public, à savoir, le transport des voyageurs à l'intérieur des frontières.

Il estime toutefois que le financement du passage sous la gare d'Anvers central, qui représente un certain intérêt pour le réseau ferroviaire classique, doit être supporté par les deux parties.

*
* *

M. Desutter souligne qu'il semblerait que de nombreux trains devraient attendre à l'entrée du Chunnel aux heures creuses et que l'espace ne soit pas prévu pour ce stockage. Ces rames superflues aux

— Is de raad van bestuur van de NMBS niet reeds bezig echte beslissingen te nemen ?

— Er wordt gezegd dat tegen eind juli een definitieve beslissing zal worden genomen, ofschoon noch het Parlement noch de Vlaamse Raad daaromtrent hebben kunnen debateren en zij trouwens nog niet over de gegevens beschikken die hen in staat moeten stellen een standpunt in te nemen. In die omstandigheden zou het ontoelaatbaar zijn mocht reeds tegen einde juli een definitieve beslissing worden genomen.

— Hoever staat het met de dossiers betreffende de rentabiliteits- en financieringsstudie en met het milieu-effecten rapport ? Wanneer zal het Parlement de conclusies van die studies ontvangen zodat het zich met kennis van zaken kan uitspreken ?

Hetzelfde lid herinnert er anderzijds aan dat ook de Commissie van de Europese Gemeenschappen in verband met hetzelfde dossier studies betreffende de gevolgen voor het leefmilieu gelast heeft. Is men hier niet bezig tweemaal hetzelfde werk te doen ?

De heer Beckers merkt op dat de door de Deutsche Bundesbahn geplande nieuwe SST-lijnen opengesteld zullen worden voor gemengd verkeer en dus niet alleen voor het reizigersverkeer. Wordt tijdens de huidige onderhandelingen een dergelijke beleidskeuze overwogen ?

De Minister hoopt dat de milieu-effectenstudie tegen begin juli klaar zal zijn. Hij zal in dat verband de op Europees en gewestelijk vlak voorgeschreven procedure volgen.

De Minister merkt op dat de bouw van de maquette van het Antwerps Centraal Station niet op een genomen beslissing doch wel op een nog onderzochte hypothese steunt. Het is uiteraard gemakkelijker om een beslissing te nemen als men het project door middel van een maquette kan « visualiseren ».

Voorts merkt hij op dat de Bondsrepubliek, in tegenstelling met Frankrijk, projecten heeft in verband met het snelle goederenverkeer. Die hypothese zal vroeg of laat ook in België moeten worden bekeken, maar tot nog toe is dat niet gebeurd.

De Minister stelt dat de SST voor de NMBS geen hinderpaal mag vormen voor haar functie van openbare dienst, met name het reizigersverkeer binnen de grenzen.

Hij is evenwel de mening toegedaan dat de financiering van de doorgang onder het station van Antwerpen-Centraal, die niet zonder belang is voor het klassieke spoorwegnet, door beide partijen dient te worden gedragen.

*
* *

De heer Desutter beklemtoont dat naar het schijnt talrijke treinen tijdens de daluren aan de ingang van de Chunnel zouden moeten wachten en dat er in geen ruimte voorzien wordt voor al die wachtende trein-

heures creuses seront-elles stockées dans les gares d'Ostende, de Knokke-Heist, d'Adinkerke pour ensuite être reconduites vers le Chunnel aux heures de pointe ?

Le Ministre répond que cette hypothèse ne lui semble pas réaliste.

II. — INTERPELLATION JOINTE

Interpellation n° 186 de M. Van Dienderen au Vice Premier Ministre et Ministres des Communications et des Réformes institutionnelles sur l'établissement d'une liaison entre Anvers, Hasselt, Maastricht et Cologne

M. Van Dienderen souligne que différentes études ont démontré la nécessité de prendre des mesures à l'encontre de l'utilisation abusive des véhicules automobiles, étant donné les conséquences néfastes qu'elle entraîne pour l'environnement.

Le rapport « *Zorgen voor Morgen* » du Nederlandse Rijksinstituut voor Volksgezondheid fait apparaître l'absolue nécessité de réduire de 70 % à 90 % le taux d'oxyde de soufre et d'azote présent dans l'air si l'on veut que l'environnement de 2010 soit encore vivable.

Il ressort d'un inventaire sur l'émission de matières polluantes réalisé par l'université de Gand à la demande de l'Exécutif flamand que le taux de pollution par l'oxyde d'azote causée par la circulation routière a augmenté de manière effrayante ces dernières années en Flandre : 59 % déjà en 1987.

Le rapport « *Schoon op weg* » réalisé par trois universités néerlandaises conclut que même si tous les Néerlandais roulaient avec un véhicule équipé d'un catalyseur répondant aux sévères normes américaines, ils ne devraient pas être autorisés à parcourir plus de 5 000 km par an au lieu des 16 000 actuellement comptabilisés. Si le parc automobile devait augmenter comme prévu jusqu'à 8 millions de véhicules en 2010, le kilométrage autorisé devrait être ramené à 3 000 km par an.

L'interpellant conclut de ce qui précède qu'une limitation drastique de l'utilisation des véhicules automobiles nécessite une modification radicale de la politique menée actuellement en la matière.

La société Fébiac, groupe de pression des constructeurs automobiles, se veut le défenseur de ces criminels que sont les pollueurs en avançant l'argument, qu'en 1988, les automobilistes ont rapporté quelque 200 milliards de F à l'Etat.

Toutefois, si l'on compare cette donnée avec le coût que représente l'utilisation des véhicules automobiles pour l'Etat et la société, on constate de manière flagrante les désavantages que représente l'automobile.

En effet, si l'on chiffre tous les inconvénients de l'automobile, à savoir l'utilisation de l'espace, le bruit,

stellen. Zullen die overbodige treinstellen tijdens de daluren worden ondergebracht in de stations van Oostende, Knokke-Heist en Adinkerke waarna zij tijdens de spitsuren weer naar de Chunnel gevoerd worden ?

De Minister antwoordt dat die hypothese hem niet realistisch lijkt.

II. — TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE

Interpellatie n° 186 van de heer Van Dienderen tot de Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen over een IC-verbinding Antwerpen-Hasselt-Maastricht-Keulen

De heer Van Dienderen onderstreept dat verschillende studies aangetoond hebben dat er maatregelen moeten genomen worden tegen een overdreven gebruik van wagens, gelet op de gevolgen voor het milieu.

Het verslag « *Zorgen voor Morgen* » van het Nederlandse Rijksinstituut voor Volksgezondheid wijst op de absolute noodzaak om het gehalte aan zwavel- en stikstofdioxide in de lucht met 70 % tot 90 % te verminderen. Zo niet bestaat het risico dat het milieu in 2010 gewoon niet meer leefbaar is.

Op vraag van de Vlaamse Executieve heeft de Gentse universiteit een inventaris gemaakt van de uitstoot van vervuilende stoffen. Daaruit blijkt dat het gehalte door stikstofdioxide-vervuiling als gevolg van het verkeer op de weg in Vlaanderen de jongste jaren een enorm hoge stijging heeft gekend : in 1987 bedroeg dat cijfer 59 %.

Het verslag « *Schoon op weg* » dat door drie Nederlandse universiteiten werd opgesteld, besluit dat zelfs indien alle Nederlanders zouden rijden met een wagen met een catalysator die aan de strenge Amerikaanse normen beantwoordt, ze dan nog amper 5 000 kilometer per jaar mogen rijden, in plaats van 16 000 kilometer zoals dat thans het geval is. Indien het wagenpark in 2010 zoals voorzien zou stijgen tot 8 miljard wagens, moet dat toegelaten kilometeraantal tot 3 000 kilometer per jaar worden teruggebracht.

Interpellant besluit daaruit dat een strenge beperking van het gebruik van de wagens een radicale wijziging in het tot hiertoe gevoerde beleid onderstelt.

De drukkinggroep van de wagenconstructeurs, Febiac, treedt op als verdediger van die criminele elementen die vervuilers in feite zijn, en geeft als argument dat de automobilisten in 1988 de Staat zowat 200 miljard hebben bezorgd.

Indien we echter dat gegeven vergelijken met de kostprijs die het gebruik van wagens aan Staat en maatschappij oplegt, dan stellen we overduidelijk vast dat de wagen voor een aantal nadelen verantwoordelijk is.

Indien immers alle nadelen van de wagen worden gecijferd, met name de ingepalmde ruimte, lawaai,

la perte économique en raison des embouteillages, la pollution de l'air et de l'eau, les accidents, ... on en arrive à un coût de 452 milliards pour la société, soit plus du double du montant que les automobilistes rapportent à l'Etat.

Après ces considérations générales, M. Van Dienderen aborde un problème plus particulier. Il demande au Ministre où en est la réalisation de la liaison ferroviaire IC Anvers-Hasselt-Maastricht-Cologne.

En 1983 déjà, le Conseil économique régional flamand (GERV) n'était prêt à exécuter le plan Intercity de la SNCB qu'en cas d'accord sur cette nouvelle ligne.

Or, force est de constater que le plan Intercity est entré en vigueur il y a quelques temps déjà, mais que la ligne vers Cologne n'existe toujours pas alors qu'en 1984, la SNCB avait prévu un montant de 250 millions pour sa construction et que des négociations avaient déjà été entamées entre les trois pays concernés.

Le Gouvernement accorde-t-il la priorité au TGV ? Si tel était le cas, l'interpellant souligne que la liaison Bruxelles-Liège-Cologne prive les Limbourgeois et les Anversois d'une bonne liaison ferroviaire vers la République fédérale d'Allemagne.

De plus, le marché unique de 1992 va entraîner une augmentation du transport de marchandises sur les routes européennes et il serait plus avantageux pour l'environnement que ce transport puisse se faire par le rail plutôt que par la route.

A la lumière de la reconversion du Limbourg et de la relance de son économie, celui-ci pourrait, grâce à cette liaison IC, jouer un rôle important sur le marché unique de 1992.

En outre, la liaison IC pourrait concurrencer le trafic automobile présent sur la E313 et la E 314 et ainsi réduire les désavantages qui en découlent.

Il ressortirait d'une étude de marché réalisée par la SNCB que cette liaison IC n'est pas rentable. L'intervenant estime qu'il n'a pas été suffisamment tenu compte dans cette étude de la reconversion économique du Limbourg et du besoin croissant de mobilité que va entraîner le marché unique de 1992.

Non seulement les villes de Hasselt et de Maastricht mais également le conseil provincial du Limbourg plaident pour l'installation de cette ligne ferroviaire.

L'intervenant rappelle les déclarations récentes du Ministre régional flamand chargé des Travaux publics et du Transport selon lesquelles il n'était pas envisagé de prolonger le pont de Gellik-Lanaken à la suite de l'élargissement du Canal Albert, étant donné que la SNCB voulait supprimer la ligne et que dès lors le pont n'était plus nécessaire. Ce pont pourrait pourtant être utile à l'installation de la ligne IC.

M. Van Dienderen pose au Ministre les questions suivantes :

1. Où en est le projet de cette liaison IC Anvers-Hasselt-Maastricht-Cologne ?

economisch verlies als gevolg van files, lucht- en watervervuiling, ongevallen ... dan komen we tot een bedrag van 452 miljard ten laste van de maatschappij. Dat is meer dan het dubbele van het bedrag dat de automobilisten aan de Staat betalen.

Na die algemene beschouwingen komt de heer Van Dienderen tot een bijzonder probleem. Hij vraagt de Minister hoever het staat met de IC-verbinding Antwerpen-Hasselt-Maastricht-Keulen.

In 1983 was de GERV (de Gewestelijke Economische Raad voor Vlaanderen) klaar om het Intercityplan van de NMBS uit te voeren, op voorwaarde dat inzake die nieuwe lijn een overeenkomst werd bereikt. Men moet echter vaststellen dat het Intercity-plan al sinds een tijdje werd ingevoerd, maar dat de lijn naar Keulen nog steeds niet bestaat. In 1984 had de NMBS nochtans een bedrag van 250 miljoen uitgetrokken voor de aanleg ervan. Bovendien waren reeds onderhandelingen begonnen tussen de drie betrokken landen.

Geeft de Regering alle voorrang aan de SST ? Interpellant onderstreept dat indien zulks het geval is, de verbinding Brussel-Luik-Keulen de Limburgers en de Antwerpenaars een goede spoorverbinding naar de Bondsrepubliek Duitsland ontnemt.

De grote Europese markt van 1992 gaat daarenboven op alle Europese wegen een verhoging van het goederenverkeer meebrengen. Het zou daarom voor het milieu voordeliger zijn dat dit vervoer eerder per spoor dan langs de weg kon gebeuren.

Rekening houdend met de reconversie van Limburg en met de opleving van de economie in die provincie, zou de IC-verbinding bij de eenheidsmarkt van 1992 een aanzienlijke rol kunnen spelen.

Bovendien kan de IC-verbinding het verkeer op de weg, vooral op de E313 en de E314, verlichten en voorts ook de nadelen van dat wegverkeer verminderen.

De NMBS heeft een marktstudie uitgevoerd waaruit blijkt dat de IC-verbinding niet rendabel is. Spreker meent dat in die studie onvoldoende rekening werd gehouden met de economische reconversie van Limburg en met de groeiende mobiliteit die de Europese markt van 1992 zal meebrengen.

De steden Hasselt en Maastricht, maar ook de Limburgse Provincieraad, zijn voorstanders van het aanleggen van die spoorlijn.

Spreker herinnert aan de recente verklaringen van de Vlaamse minister van Openbare Werken en Vervoer die zei dat er als gevolg van de verbreding van het Albertkanaal geen plannen bestaan om de spoorwegbrug van Gellik-Lanaken te verlengen, omdat de NMBS de lijn wou schrappen en de brug derhalve overbodig werd. Die brug zou echter nuttig kunnen zijn om de IC-verbinding mogelijk te maken.

De heer Van Dienderen stelt aan de Minister de volgende vragen :

1. Hoever is men gevorderd met de plannen voor de IC-verbinding Antwerpen-Hasselt-Maastricht-Keulen ?

2. Les négociations antérieures avec les Pays-Bas et la République fédérale d'Allemagne sont-elles toujours en cours ? Quel en est l'état d'avancement ?

3. Est-il exact, comme le Ministre régional flamand des Travaux publics et du Transport l'a déclaré au Conseil flamand, que la SNCB n'a pas l'intention de prolonger le pont ferroviaire de Gellik-Lanaken surplombant le canal Albert ?

Réponse du Ministre des Communications

En 1985, un rapport a été établi sur la construction d'une ligne Anvers-Hasselt-Aix-la-Chapelle à la suite des négociations entre la SNCB, les chemins de fer néerlandais et la Deutsche Bundesbahn.

Aucune suite n'a été donnée à ce rapport car les coûts d'investissements de cette ligne étaient trop élevés pour la SNCB.

Actuellement, les négociations ne sont plus poursuivies mais le groupe de travail « Limbourg » et le programme « Rail 21 » examinent cette problématique.

Le prolongement du pont ferroviaire à Gellik-Lanaken découlant des travaux du Ministère des Travaux publics, la SNCB estime que ce dernier doit en supporter le financement, dont elle estime d'ailleurs le coût beaucoup trop élevé.

M. Van Dienderen se réjouit qu'un groupe de travail se penche sur le problème des liaisons ferroviaires au Limbourg. Il demande au Ministre que des représentants d'Agalev puissent être présents au sein de ce groupe de travail « Limbourg ».

Il estime que la SNCB pourrait faire un effort financier pour le pont ferroviaire de Gellik-Lanaken, au moins afin de réaliser les travaux de réparation qui s'avèrent plus que nécessaires.

Le Ministre précise que le groupe de travail « Limbourg » constitué au sein de son cabinet n'est composé que de représentants des partis de la majorité, mais qu'il va envisager d'y inclure des représentants d'Agalev.

III. — VOTES

Les articles 1 à 11 du budget pour 1989, ainsi que l'ensemble, sont successivement adoptés à l'unanimité.

Les articles 1 à 5 du projet de loi ajustant le budget de 1988, ainsi que l'ensemble, sont successivement adoptés à l'unanimité.

Le Rapporteur,

F. BOSMANS

Le Président,

E. TOMAS

2. Worden de vroegere onderhandelingen met Nederland en de Bondsrepubliek Duitsland voortgezet ? Hoever zijn die onderhandelingen gevorderd ?

3. Klopt het, zoals de Vlaamse Gewestminister van Openbare Werken en Vervoer in de Vlaamse Raad heeft verklaard, dat de NMBS niet van plan is om de spoorwegbrug van Gellik-Lanaken over het Albertkanaal te verlengen ?

Antwoord van de Minister van Verkeerswezen

In 1985 werd een verslag opgesteld over de bouw van een lijn Antwerpen-Hasselt-Aken, na onderhandelingen tussen de NMBS, de Nederlandse Spoorwegen en de Deutsche Bundesbahn.

Aan dit verslag werd geen gevolg gegeven aangezien de NMBS van oordeel was dat de investeringskosten voor die spoorlijn te hoog lagen.

Voor het ogenblik worden die onderhandelingen niet voortgezet, maar een werkgroep « Limburg » en het « Spoor 21 »-programma blijven die zaak onderzoeken.

De verlenging van de spoorbrug Gellik-Lanaken is het gevolg van werken die door het Ministerie van Openbare Werken worden verricht. De NMBS meent dat de overigens veel te hoge kosten voor rekening van het Ministerie van Openbare Werken moeten komen.

De heer Van Dienderen verheugt er zich over dat een werkgroep zich met de spoorlijnen in Limburg bezighoudt. Hij vraagt aan de Minister dat vertegenwoordigers van Agalev-Ecolo bij die werkgroep « Limburg » betrokken zouden worden.

Hij meent dat de NMBS een financiële inspanning voor de spoorwegbrug Gellik-Lanaken zou kunnen doen, al was het maar om de meer dan noodzakelijke herstellingswerken uit te voeren.

De Minister zegt dat de werkgroep « Limburg » die in zijn kabinet is opgericht, bestaat uit vertegenwoordigers van de partijen van de meerderheid. Hij overweegt echter om er vertegenwoordigers van Agalev-Ecolo in op te nemen.

III. — STEMMINGEN

De artikelen 1 tot 11 en de hele begroting voor 1989 worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

De artikelen 1 tot 5 en het hele ontwerp houdende aanpassing van de begroting 1988 worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

De Rapporteur,

F. BOSMANS

De Voorzitter,

E. TOMAS

ANNEXE**PUBLICITE AUTOMOBILE****ACTE D'ENGAGEMENT**

Je soussigné

Fonction

représentant la société

.....

.....

importateur de la (des) marque(s)

.....

m'engage, en matière de publicité automobile :

- à ne pas présenter, dans des conditions normales d'usage, les véhicules en contravention avec les règles du code de la route ou les impératifs de sécurité;
- à renoncer à argumenter sur la vitesse, en particulier la vitesse de pointe;
- à bannir toute description d'un comportement agressif ou non respectueux des autres usagers de la route;
- à veiller à diffuser une information positive sur l'usage des véhicules, le respect des règles de sécurité et, surtout, des autres conducteurs.

Cet engagement s'applique à toute publicité, quel que soit le support utilisé, pour tous les véhicules.

Fait à, le
(Signature)

BIJLAGE**AUTORECLAME****VERBINTENISAKTE**

Ik ondergetekende

Functie

die de firma

.....

..... vertegenwoordigt,

invoerder van het (de) merk(en)

.....

verbind mij, inzake autoreclame, ertoe :

- de voertuigen, onder normale gebruiksomstandigheden, niet in overtreding met de verkeersregels of met de veiligheidsvoorschriften voor te stellen;
- de snelheid, in het bijzonder de pieksnelheid, niet als argument te gebruiken;
- elke berichtgeving over agressief rijgedrag zonder eerbied voor andere weggebruikers, achterwege te laten;
- te zorgen voor het verspreiden van een positieve informatie over het wagengebruik, de naleving van de veiligheidsregels en vooral eerbied voor andere bestuurders.

Deze verbintenis slaat op elke reclame, welk middel ook gebruikt wordt, voor alle voertuigen.

Opgemaakt te, op
(Handtekening)