

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1993-1994 (*)

6 JANVIER 1994

BUDGET ADMINISTRATIF

du Ministère des Communications
et de l'Infrastructure pour l'année
budgétaire 1994

RAPPORT

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

PAR M. DEMUYT

MESDAMES, MESSIEURS,

Le présent budget administratif a été examiné par la Commission lors de sa réunion du 21 décembre 1993.

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Féaux.

A. — Titulaires :

C.V.P. M. Demuyt, Mme Leysen,
MM. Vandendriessche, Van
der Poorten, Van Eetvelt.
P.S. MM. Féaux, Harmegnies
(M.), Léonard, Walry.
V.L.D. MM. Cordeel, Ramoudt,
Taelman, Vautmans.
S.P. MM. De Mol, Peeters (L.),
Schellens.
P.R.L. MM. Knoop, Pivin.
P.S.C. MM. Grimberghs, Poncellet.
Ecolo/ Agalev MM. Van Dienderen, Win-
kel.
Vl. M. Van Nieuwenhuysen.
Blok

B. — Suppléants :

MM. Ansoms, Breyné, Brouns,
Schuermans, Vanleenhove, Van
Rompuy.
MM. Dufour, Henry, Mme Lizin,
MM. Perdieu, Poty.
MM. Beysen, Bril, Pierco, Platteau,
Van houtte.
MM. De Bremaeker, Dielens, Vande
Lanotte, Van der Sande.
MM. Draps, Pierard, Saulmont.
MM. Gehlen, Hollogne, Sénéca.
MM. Barbé, Dejonckheere, Simons.
MM. Buisseret, Van Hauthem.

Voir :

- 1252 - 93 / 94 :

— N° 1 : Budget administratif.

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

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1993-1994 (*)

6 JANUARI 1994

ADMINISTRATIEVE BEGROTING

van het Ministerie van Verkeer
en Infrastructuur voor het
begrotingsjaar 1994

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER DEMUYT

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft onderhavige administratieve begroting besproken tijdens haar vergadering van 21 december 1993.

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Féaux.

A. — Vaste leden :

C.V.P. H. Demuyt, Mevr. Leysen,
HH. Vandendriessche, Van
der Poorten, Van Eetvelt.
P.S. HH. Féaux, Harmegnies
(M.), Léonard, Walry.
V.L.D. HH. Cordeel, Ramoudt,
Taelman, Vautmans.
S.P. HH. De Mol, Peeters (L.),
Schellens.
P.R.L. HH. Knoop, Pivin.
P.S.C. HH. Grimberghs, Poncellet.
Ecolo/ Agalev HH. Van Dienderen, Win-
kel.
Vl. H. Van Nieuwenhuysen.
Blok

B. — Plaatsvervangers :

HH. Ansoms, Breyné, Brouns,
Schuermans, Vanleenhove, Van
Rompuy.
HH. Dufour, Henry, Mevr. Lizin,
HH. Perdieu, Poty.
HH. Beysen, Bril, Pierco, Platteau,
Van houtte.
HH. De Bremaeker, Dielens, Vande
Lanotte, Van der Sande.
HH. Draps, Pierard, Saulmont.
HH. Gehlen, Hollogne, Sénéca.
HH. Barbé, Dejonckheere, Simons.
HH. Buisseret, Van Hauthem.

Zie :

- 1252 - 93 / 94 :

— N° 1 : Administratieve begroting.

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

I. — DISCUSSION

a) Questions portant sur la politique menée

La SNCB

M. Van Dienderen s'inquiète de ce que la SNCB semble tentée de réduire les dépenses prévues pour les investissements et d'économiser sur le service offert à la clientèle.

L'intervenant estime que des décisions en ce sens iraient à l'encontre des objectifs assignés à la politique de mobilité par l'accord de gouvernement. Elles rendraient en outre impossible la réalisation de travaux pourtant tout à fait urgents, comme l'électrification de la ligne Boom-Puurs, qui est prévue en 1994 selon le plan décennal 1991-2000 de la SNCB, qui a été publié au *Moniteur belge*. L'électrification de la ligne Deinze-La Panne est fortement ralentie. Les voyageurs sont frappés par le fait que de nombreuses gares ainsi que leurs environs demeurent peu agréables, peu pratiques et peu accessibles. Le budget consacré aux gares a d'ailleurs été réduit de moitié.

Le membre craint que l'on assiste de la sorte à une réorientation *de facto* des investissements, par laquelle l'exécution du plan STAR 21 serait mise à la portion congrue au bénéfice de la construction du réseau TGV. La modification de la politique de la SNCB n'est-elle en effet pas due à l'endettement élevé auquel doit recourir cette société pour financer les travaux et les achats liés à la réalisation du réseau TGV ? La SNCB a par ailleurs encore commandé pour plus de 30 milliards de matériel roulant à la fin de 1992. Une partie de ce matériel n'était pas prévue par le plan décennal et obère également les finances de la SNCB. La politique menée aura pour effet que les nouveaux trams ne pourront être mis en service de manière optimale, du fait que les investissements destinés aux lignes sont reportés ou supprimés.

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications et des Entreprises publiques déclare que la décision prise par le gouvernement sur le dossier du TGV en juillet 1991 doit, en tout état de cause, être respectée.

Il reste toutefois des questions non encore réglées en ce qui concerne la liaison avec Amsterdam au-delà d'Anvers. Une concertation associant les autorités néerlandaises et, pour la partie belge, le gouvernement fédéral et l'exécutif flamand est d'ailleurs toujours en cours.

Les travaux du chantier du TGV s'organisent de façon tout à fait correcte. Les offres remises sont en outre souvent inférieures aux estimations initiales.

Certes, ces travaux ont un coût et ils représentent l'une des charges financières auxquelles est confrontée la SNCB. Cette réalité était toutefois connue dès le départ.

I. — BESPREKING

a) Vragen met betrekking tot het gevoerde beleid

De NMBS

Het baart de heer Van Dienderen zorgen dat de NMBS blijkbaar geneigd is om de geplande investeringen te beperken en te besparen op de dienstverlening aan de klanten.

Spreker meent dat beslissingen in die zin zouden indruisen tegen de doelstellingen van het regeerakkoord op het stuk van het mobiliteitsbeleid, en de uitvoering van nochtans dringende werken, zoals de elektrificatie van de lijn Boom-Puurs, bovendien onmogelijk zouden maken. Volgens het 10-jarenplan 1991-2000 van de NMBS gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* is deze investering voor 1994 gepland. De elektrificatie Deinze-De Panne is sterk vertraagd. Wat de reizigers het meest opvalt, is dat veel stations en hun omgeving ongezeild, inefficiënt en weinig toegankelijk blijven. Het budget voor de stations uit het Tienjarenplan is dan ook gehalveerd.

Het lid vreest dat dit neerkomt op een feitelijke heroriëntering van de investeringen, waardoor de uitvoering van het STAR 21-plan op een laag pitje wordt gezet ten behoeve van de verwezenlijking van het HST-net. Is het niet zo dat de NMBS haar beleid heeft gewijzigd omdat ze zich diep in de schulden heeft moeten steken om de werkzaamheden en de aankopen met betrekking tot de aanleg van het HST-net te financieren? Daarnaast heeft de NMBS eind 1992 nog voor meer dan 30 miljard rollend materieel besteld. Een deel van dat materieel was niet opgenomen in het Tienjarenplan en bezwaart de NMBS eveneens. Dit beleid leidt ertoe dat de nieuwe treinen niet optimaal zullen kunnen worden ingezet omdat de investeringen aan de spoorlijnen worden uitgesteld of geschrapt.

De vice-eerste minister en minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven verklaart dat de beslissing die de regering in juli 1991 inzake het HST-dossier heeft genomen, in elk geval moet worden uitgevoerd.

Wat de verbinding tussen Antwerpen en Amsterdam betreft, is nog niet alles geregeld. Onderhandelingen zijn nog steeds gaande tussen de Nederlandse overheid en, voor België, de federale regering en de Vlaamse regering.

De werkzaamheden voor het HST-net verlopen geheel volgens de regels. De toegewezen aanbestedingen blijken zelfs vaak goedkoper uit te vallen dan oorspronkelijk geraamd.

Die werkzaamheden hebben inderdaad hun prijs en voor de NMBS betekenen ze een financiële last. Maar dat wist men voor men eraan begon.

Le Ministre attire l'attention sur le fait que les difficultés financières de la SNCB sont principalement la conséquence de la crise économique, qui a vu les recettes de l'entreprise diminuer de quelque 20 % (en trafic marchandises principalement).

Or, dans le même temps, il a fallu pourvoir à des achats de matériel roulant qui ont pesé sur les finances de la SNCB.

En outre, l'allégement apporté par les diverses formules de financement auxquelles la SNCB a recouru ces dernières années (vente de biens, opérations de préfinancement ...) touche maintenant à son terme.

Dans ces conditions, le conseil d'administration de l'entreprise devra définir un certain nombre de mesures. Ou pourrait ainsi envisager d'étaler davantage certains investissements dans le temps. Le Ministre indique par ailleurs que, dans la logique de son plan global, le gouvernement fédéral n'acceptera toutefois pas que l'effort porte sur la masse du personnel.

La politique du gouvernement vis-à-vis de la SNCB reste, en toute hypothèse, inchangée, puisque l'enveloppe annuelle de 15 milliards de francs sera maintenue. Il faut souligner que jamais dans le passé l'entreprise ferroviaire n'a pu compter sur une aide d'une telle importance.

M. Van Dienderen fait observer que le problème évoqué par le Ministre à propos de la ligne à grande vitesse au-delà d'Anvers n'est pas uniquement d'ordre financier. Il faut également considérer l'impact sur la population et l'environnement.

Il craint par ailleurs que, plutôt qu'à l'établissement des investissements, ce soit à la suppression pure et simple d'un certain nombre d'entre eux que l'on recoure.

Il s'inquiète d'autre part du coût considérable du projet TGV. Alors qu'il était ministre des Communications, M. Dehaene avait annoncé que le coût du projet serait de l'ordre de 70 milliards. M. Schouppe, administrateur délégué, parle aujourd'hui de 102 milliards, soit 39 % d'augmentation en trois ans.

Si la dotation annuelle de 15 milliards de la SNCB s'avère insuffisante pour effectuer ponctuellement les investissements prévus par le programme décennal, ne conviendrait-il pas d'augmenter cette dotation de la même manière que celle du TGV ?

Le Ministre rappelle avoir pour sa part toujours parlé d'un projet portant sur quelque 100 milliards de francs. Il ne faut en outre pas perdre de vue que le coût global évoqué tient compte de tous les aspects — principalement environnementaux — qui s'ajoutent à la construction proprement dite des lignes TGV. Enfin, les estimations budgétaires sont de toute manière difficiles quand il s'agit de projets dont la réalisation s'étale sur un assez grand laps de temps.

M. Van Dienderen demande où en est la question de la desserte suburbaine en région bruxelloise.

De minister vestigt er de aandacht op dat de financiële moeilijkheden van de NMBS hoofdzakelijk het gevolg zijn van de economische crisis, waardoor de inkomsten van de maatschappij met ongeveer 20 % zijn gedaald (hoofdzakelijk in het goederenvervoer).

Terzelfdertijd moest ook rollend materieel worden aangekocht, wat zwaar doorweegt op de financiële middelen van de NMBS.

Bovendien zijn de verschillende financieringsformules waar de NMBS de jongste jaren een beroep op heeft gedaan (verkoop van goederen, voorfinanciering, ...) en die een milderend effect hadden, momenteel bijna uitgeput.

Dat in aanmerking genomen, zal de raad van bestuur van de onderneming een aantal maatregelen moeten treffen. Zo zouden bijvoorbeeld bepaalde investeringen meer kunnen worden gespreid. De minister vestigt er ook de aandacht op dat de federale regering, als ze de logica van haar crisisplan volgt, niet zal aanvaarden dat het personeel de inspanning moet leveren.

Het beleid van de regering met betrekking tot de NMBS blijft in elk geval ongewijzigd, aangezien de jaarlijkse dotatie van 15 miljard frank wordt gehandhaafd. Er moet op worden gewezen dat de spoorwegen in het verleden nooit op zo'n omvangrijke hulp hebben kunnen rekenen.

De heer Van Dienderen merkt op dat het probleem met de HST-lijn tussen Antwerpen en Amsterdam, dat de minister daarnet aanhaalde, niet uitsluitend een financieel probleem is. Het gaat vooral om de weerslag op mens en milieu.

Hij vreest trouwens dat de investeringen niet zozeer zullen worden gespreid, maar veeleer dat bepaalde investeringen zullen worden afgeschaft zonder meer.

Hij maakt zich zorgen over de aanzienlijke kostprijs van het HST-project. Volgens de toenmalige verkeersminister Dehaene zou het project een goede 70 miljard kosten. Nu zegt gedelegeerd bestuurder Schouppe dat het 102 miljard gaat worden. Dat is op goed drie jaar tijd een stijging met 39 %.

Als de investeringen uit het Tienjarenplan niet volgens planning kunnen worden uitgevoerd met de jaarlijkse dotatie van 15 miljard frank aan de NMBS, moet dit bedrag niet worden opgetrokken, net zoals het bedrag voor de HST ?

De minister brengt in herinnering dat hijzelf het altijd heeft gehad over een project waaraan een prijskaartje van zowat 100 miljard frank hangt. Voorts mag men niet uit het oog verliezen dat de aangehaalde totale kostprijs ook alle aspecten — voornamelijk inzake milieu — omvat die bij de eigenlijke aanleg van HST-spoorlijnen gevoegd moeten worden. Wanneer het tot slot projecten betreft waarvan de uitvoering relatief lang duurt, is een budgettaire raming hoe dan ook hachelijk.

De heer Van Dienderen vraagt naar de stand van zaken in verband met het voorstedelijk vervoer in de Brusselse regio.

Le même intervenant demande par ailleurs si la fermeture d'un certain nombre de gares le week-end, décidée par la SNCB, n'est pas en contradiction avec la promotion par la même entreprise des déplacements vers la mer ou l'Ardenne. Le déplacement à partir d'une gare secondaire devient impossible. S'il faut effectuer une partie du trajet en voiture, ne sera-t-on pas tenté de faire le voyage complet par le même moyen ?

Le Ministre répond que cette problématique mérite en effet une réflexion globale. L'organisation de journées « train-tram-bus » se situe également dans cette optique (voir également ci-après : « la journée train-tram-bus »).

Répercussions de l'Accord de Schengen sur l'aéroport de Bruxelles-National

M. Vautmans rappelle avoir interpellé le Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications et des Entreprises publiques le 10 novembre dernier sur « les répercussions de l'Accord de Schengen à la Sabena » et n'avoir pas reçu de réponse à certaines des questions posées à l'époque. Un accord a-t-il pu être trouvé depuis lors ?

Le Ministre répond que l'on cherche une formule qui constituerait la solution la plus adéquate pour la Sabena, la Régie des Voies aériennes et BATC. Il faut cependant être conscient de ce qu'il sera difficile de mettre en œuvre l'Accord de Schengen pour le 1^{er} février 1994. La solution recherchée vise à respecter toutefois l'esprit de cet Accord.

La formule à mettre en place devrait permettre d'éviter la solution lourde et coûteuse de la construction d'un mur : en attendant que l'aéroport trouve sa configuration définitive, il s'agirait de concevoir temporairement des parcours simplifiés.

Pour le surplus, le Ministre rappelle que les entreprises parties à cette question prennent leurs décisions en pleine indépendance.

MM. Vautmans et Knoops déclarent ne pas être satisfaits de la réponse du Ministre. Ils estiment que l'on tarde à trouver une solution. *M. Knoops* ajoute qu'il convient soit de reporter l'entrée en vigueur de l'Accord de Schengen soit de mettre en place une solution qui permette un contrôle réel.

La journée de promotion train-tram-bus

M. Van Dienderen demande si une décision a déjà été prise quant à l'organisation d'une journée TTB en 1994. Donnera-t-on suite, à cette occasion, à la proposition du ministre flamand des Communications, du Commerce extérieur et des Réformes institutionnelles d'instaurer un dimanche sans voitures ?

Dezelfde spreker vraagt vervolgens of de sluiting in het weekeinde van een aantal spoorwegstations, waartoe de NMBS heeft besloten, niet haaks staat op de uitstappen naar zee of de Ardennen waarvoor diezelfde onderneming reclame maakt. De verplaatsing vanuit een klein (en gesloten) station wordt onmogelijk. Als men toch de auto moet nemen voor de voorverplaatsing, zal men dan niet ineens tot de bestemming rijden ?

De minister antwoordt dat dit vraagstuk inderdaad in een ruim kader moet worden gezien, waarin tevens de organisatie van de « trein-tram-bus »-dagen past (zie ook hieronder « De « trein-tram-bus »-dag »).

Weerslag van het Akkoord van Schengen op de nationale luchthaven van Zaventem

De heer Vautmans memoreert dat hij op 10 november jongstleden de vice-eerste minister en minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven heeft geïnterpelleerd over de « gevolgen van het akkoord van Schengen bij Sabena » en dat hij op sommige van de toentertijd gestelde vragen geen antwoord heeft gekregen. Is men sindsdien al tot een vergelijk gekomen ?

De minister antwoordt dat men een formule nastreeft die voor Sabena, de Regie der Luchtwezen en de BATC de meest geschikte oplossing zou zijn. Men dient er zich evenwel terdege bewust van te zijn dat het heel moeilijk wordt het Akkoord van Schengen op 1 februari 1994 in werking te doen treden. De nagestreefde oplossing heeft evenwel de bedoeling rekening te houden met de geest van dat Akkoord.

De oplossing die uit de bus moet komen zou moeten verhinderen dat wordt gekozen voor de moeilijk uitvoerbare en dure bouw van een scheidingswand. In afwachting dat de luchthaven haar definitieve configuratie krijgt, behoort men tijdelijk met vereenvoudigde trajecten te werken.

Voor het overige brengt de minister in herinnering dat de bij deze zaak betrokken partijen hun beslissingen in volstrekte onafhankelijkheid nemen.

De heren Vautmans en Knoops nemen geen genoegen met het antwoord van de minister. Volgens hen wordt te lang gewacht met het uitwerken van een oplossing. *De heer Knoops* voegt eraan toe dat ofwel de inwerkingtreding van het Akkoord van Schengen moet worden uitgesteld, ofwel een oplossing dient te worden gevonden die een echte controle mogelijk maakt.

De « trein-tram-bus »-dag

De heer Van Dienderen vraagt of de knoop al werd doorgehakt in verband met de organisatie in 1994 van een TTB-dag. Wordt daarbij gevolg gegeven aan het voorstel van de Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Institutionele Hervormingen om een autoloze zondag in te voeren ?

Le Ministre répond que la CICI (Conférence interministérielle pour les communications et l'infrastructure) a constitué un groupe de travail interministériel qui examinera cette dernière question.

Le Ministre déclare que sa préférence personnelle va toutefois à la poursuite de l'organisation de journées TTB annuelles. Il regrette dès lors que toutes les parties concernées en matière de transport ne souhaitent plus s'associer à cette opération. Certes, cette initiative n'a lieu qu'une fois par an. Ses répercussions se répartissent toutefois sur toute la saison.

Enfin, il faut souligner que, dans les circonstances économiques actuelles, il n'y aurait aucune justification à l'instauration d'une opération éventuelle de « dimanche sans voiture ».

b) Questions portant sur les postes budgétaires

— *Le document n° 1252/1*

M. Van Eetvelt déplore la mauvaise rédaction du texte néerlandais (« mobiliteitspolitiek », « overladingscentra », au lieu de « mobiliteitsbeleid », « overlaadcentra » ...).

M. Vautmans ajoute que certaines formulations ne sont compréhensibles dans aucune des deux langues (par exemple, p. 94).

Le Ministre répond qu'il fera part de ces observations à l'administration. Il souligne cependant que celle-ci doit travailler dans des conditions difficiles et qu'elle est confrontée à des délais très courts.

— *Les centres de transbordement*

M. Van Eetvelt demande où sont situés les centres de transbordement de la SNCB (Doc. n° 1252/1, p. 94). Combien d'emplois représentent-ils ?

Le Ministre répond que les principaux centres de transbordement de transport combiné sont situés à :

- Antwerpen (filiale interferry)
- Zeebrugge (Ferry-Boats)
- Renory-Bressoux
- Muizen (Mechelen)
- Athus
- Bruxelles (filiale TRW).

Par ailleurs, la SNCB prévoit de développer prochainement la liaison internationale (rail/bateau) entre Muizen près de Malines et plusieurs destinations au Maroc, via Cadix et Tanger.

En outre, il faut signaler l'octroi de crédits communautaires ainsi qu'une initiative du budget fédéral belge en vue de développer le volume de transport combiné (rail/route/voies navigables) traité par le terminal de Renory-Bressoux sur les axes Royaume-Uni/Allemagne/Italie, via Antwerpen et Zeebrugge.

De minister antwoordt dat de ICVI (Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur) een interministeriële werkgroep heeft opgericht die dat laatste punt onder de loep neemt.

Zelf voelt de minister er evenwel meer voor om de jaarlijkse TTB-dagen voort te zetten. Hij betreurt dan ook dat niet alle bij vervoersproblematiek betrokken partijen zich nog langer bij deze onderneming wensen aan te sluiten. Dat initiatief heeft dan wel maar eens in het jaar plaats, maar de gevolgen ervan zijn het hele seizoen voelbaar.

Ter afronding zij aangestipt dat in de huidige economische toestand niets de eventuele instelling van een autoloze zondag verantwoordt.

b) Vragen over de begrotingsposten

— *Stuk n° 1252/1*

De heer Van Eetvelt betreurt de slechte kwaliteit van de Nederlandse tekst (« mobiliteitspolitiek », « overladingscentra » in plaats van « mobiliteitsbeleid » en « overlaadcentra »...).

De heer Vautmans voegt eraan toe dat bepaalde zinnen in beide talen onbegrijpelijk zijn en verwijst daarvoor bijvoorbeeld naar blz. 94.

De minister antwoordt dat hij die opmerkingen aan zijn diensten zal voorleggen. Hij onderstreept evenwel dat zij in moeilijke omstandigheden en met zeer korte termijnen moeten werken.

— *De overlaadcentra*

De heer Van Eetvelt vraagt waar de overlaadcentra van de NMBS (Stuk n° 1252/1, blz. 94) gevestigd zijn. Om hoeveel banen gaat het hier ?

De minister antwoordt dat de belangrijkste overlaadcentra voor gecombineerd vervoer zijn gevestigd in :

- Antwerpen (dochter interferry)
- Zeebrugge (Ferry-Boats)
- Renory-Bressoux
- Muizen (Mechelen)
- Athus
- Brussel (dochter TRW).

Bovendien is de NMBS van plan binnenkort de internationale verbinding (spoor/schip) tussen Muizen bij Mechelen en diverse bestemmingen in Marokko, via Cadix en Tanger, uit te bouwen.

Voorts moet ook worden gewezen op de toekenning van gemeenschapskredieten en op een inspanning op de begroting van de federale staat om het volume op te trekken van het in de terminal van Renory-Bressoux verwerkte gecombineerd vervoer (spoor/weg/waterweg) op de assen Verenigd Koninkrijk/Duitsland/Italië via Antwerpen en Zeebrugge.

— *La Régie des Transports maritimes*

M. Ramoudt relève que le budget administratif ne contient aucune information sur le budget de la RTM, qui devrait pourtant y être annexé.

Le Ministre rappelle que le statut de la RTM n'a pas été modifié par l'accord conclu avec Sally Lines, puisqu'elle reste un parastatal A. L'accord avec Sally Lines a toutefois eu pour conséquence un certain nombre de réorientations budgétaires. Il n'aurait dès lors pas eu de sens de joindre au présent document un budget qui aurait de toute manière été appelé à être modifié. C'est seulement maintenant que le budget de la RTM, adapté en fonction de l'accord de partenariat, peut être transmis à l'Administration du Budget.

— *Promotion de la sécurité routière au niveau communal*

M. Van der Poorten relève que, pour l'allocation de base 33.04, destinée à la promotion de la sécurité routière au niveau communal, est inscrit un crédit de 2 millions de francs, soit le double de ce qui était prévu en 1993 (cf. Doc. n° 1252/1, p. 116).

Etant donné la régionalisation de la tutelle sur les communes, ne serait-il pas préférable, plutôt que de doubler ce poste budgétaire, de le supprimer l'année prochaine et d'augmenter du même montant les crédits destinés aux études et actions en rapport avec la sécurité routière (AB 12.55) ?

Le Ministre déclare qu'il avait initialement demandé pour ce poste un crédit de 100 millions de francs.

Il déplore dès lors vivement que le montant accordé ne s'élève qu'à 2 millions de francs, mais souligne qu'il importe avant tout de créer un article budgétaire. Celui-ci répond à une nouvelle logique et traduit l'affirmation d'une politique. Il plaide dès lors pour le maintien de ce poste.

— *Le fonctionnement du cabinet*

M. Van Eetvelt attire l'attention sur le fait que les montants mentionnés pour les frais de fonctionnement du cabinet sont erronés (Doc. n° 1252/1, pp. 57 et 58).

Le Ministre déclare que les montants mentionnés dans le tableau figurant sur ces deux pages représentent des « milliers » de francs et non des « millions » comme indiqué erronément.

M. Ramoudt demande par ailleurs des précisions sur les normes retenues.

Le Ministre répond que les frais de fonctionnement (art. 12 et 74.01) des deux cabinets (Communications et Vice-Premier Ministre) sont restés nominalement constants en 1994 par rapport à 1993. Les crédits de

— *De Regie voor Maritiem Transport*

De heer Ramoudt wijst erop dat de administratieve begroting geen gegevens bevat over de begroting van de RMT, die er nochtans als bijlage aan toe moet worden gevoegd.

De minister brengt in herinnering dat de met Sally Lines gesloten overeenkomst het statuut van de RMT niet heeft gewijzigd, aangezien de Regie een parastatale van categorie A blijft. Wel had de overeenkomst met Sally Lines tot gevolg dat bepaalde budgettaire aspecten dienden te worden bijgestuurd. Het had dan ook geen zin om bij dit stuk een begroting te voegen die hoe dan ook zou worden gewijzigd. De aan het partnerschap aangepaste begroting van de RMT kan pas nu aan de Administratie van Begroting worden overgezonden.

— *Bevordering van de verkeersveiligheid op gemeentelijk niveau*

De heer Van der Poorten merkt op dat een krediet van 2 miljoen frank werd uitgetrokken voor basissubsidie 33.04, die bestemd is voor de bevordering van de verkeersveiligheid op gemeentelijk niveau. Dat is het dubbele van 1993 (cf. Stuk n° 1252/1, blz. 116).

Aangezien het toezicht op de gemeenten is geregionaliseerd, vraagt hij zich af of die begrotingspost volgend jaar niet beter zou worden geschrapt in plaats van verdubbeld. Tegelijkertijd zouden de kredieten voor onderzoek en initiatieven rond verkeersveiligheid (B.A. 12.55) met het vrijgekomen bedrag kunnen worden verhoogd.

De minister verklaart dat hij oorspronkelijk een krediet van 100 miljoen frank voor die post had willen uittrekken.

Hij betreurt dan ook zeer dat het toegekende bedrag niet hoger ligt dan twee miljoen frank, maar wijst erop dat het er vooral op aan komt dat hiervoor überhaupt nog een post op de begroting vrij wordt gehouden. Dat beantwoordt aan een nieuwe logica en bevestigt het bestaan van een bepaald beleid. Hij pleit dan ook voor het behoud van de begrotingspost.

— *Werkingskosten van het kabinet*

De heer Van Eetvelt vestigt de aandacht op het feit dat de bedragen die worden genoemd voor de werkingskosten van het kabinet niet kloppen (Stuk n° 1252/1, blz. 57 en 58).

De minister verklaart dat de bedragen waarvan sprake in de tabel op voornoemde bladzijden in « duizenden franken » zijn uitgedrukt, en niet in « miljoen franken » zoals onterecht is vermeld.

De heer Ramoudt wenst bovendien enige toelichting over de normen waarop men zich heeft gebaseerd.

De minister antwoordt dat de werkingskosten (art. 12 en 74.01) van beide kabinetten (Verkeerswezen en Vice-Eerste Minister) in 1994 nominaal gezien ongewijzigd blijven ten opzichte van 1993. De

personnel sont calculés sur la base de la législation et des règlements en vigueur dans la fonction publique.

— *La Régie des Bâtiments*

M. Vautmans demande des précisions sur l'avance récupérable accordée à la Régie des Bâtiments pour lui permettre de préfinancer, au profit de la Communauté flamande, les travaux et études de rénovation de la place des Martyrs à Bruxelles (*ibid.*, pp. 16-17).

Le même intervenant s'informe des projets visés par le plan pluriannuel pour la Justice.

Le ministre communique le tableau suivant :

Plan pluriannuel Justice

	CE 94 — VK 94	CO 94 — OK 94	CE 95 — VK 95	CO 95 — OK 95	CE 96 — VK 96	CO 96 — OK 96	CO > 96 — OK > 96		
Fiche 7 : Centres fermés. — Steekkaart 7: Gesloten inrichtingen.									
127ter (Walem). — 127ter (Walem)	102,0	102,0						102,0	102,0
Nouveau Centre Wallonie. — Nieuw Centrum Wallonië								0,0	0,0
Acquisition. — Aankoop	35,0	35,0						35,0	35,0
Trav. aménagement. — Inrichting	65,0	21,0		44,0				65,0	65,0
(études 15 millions —> Tobback). — (studies 15 miljoen —> Tobback)	0,0	0,0						0,0	0,0
Centre départ. — Vertrekcentrum	115,0	65,0		50,0				115,0	115,0
Nouveau centre 127. — Nieuw centrum 127			115,0	34,5		80,5		115,0	115,0
Centre départ supplém. — Extra vertrekcentrum			100,0	100,0	100,0	100,0		200,0	200,0
Article 533.12. — Artikel 533.12	317,0	223,0	215,0	228,5	100,0	180,5	0,0	632,0	632,0
Fiche 9 : Etablissements pénitentiaires. — Steekkaart 9 : Strafinrichtingen.									
Arlon. — Aarlen	10,0	3,0		5,5		1,5		10,0	10,0
Nivelles. — Nijvel	100,0	61,4	80,0	54,1	125,0	90,0	99,6	305,0	305,0
St Gilles. — St Gillis	125,0	37,5	155,0	115,0	115,0	120,0	122,5	395,0	395,0
Tournai. — Doornik	22,0	6,6		12,1		3,3		22,0	22,0
Leuven Hulp. — Leuven Hulpgev.			100,0	30,0		30,0	40,0	100,0	100,0
Anvers. — Antwerpen	115,6	34,7		63,6		17,3		115,6	115,6
Article 533.13. — Artikel 533.13	372,6	143,2	335,0	280,3	240,0	262,1	262,1	947,6	947,6
Fiche 23 : Bâtiments judiciaires. — Steekkaart 23 : Ge-rechtsgebouwen.									
Inst. Nation. Criminalistique. — Nat. Inst. Criminalist.	15,0	12,8	100,1	32,3		70,0		115,1	115,1
Palais de justice Tongres. — Ge-rechtshof Tongeren	450,0	135,0		247,5		67,5		450,0	450,0
Gand (locat. ou altern.). — Gent (huur of altern.)	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0		75,0	75,0
Article 533.14. — Artikel 533.14	490,0	172,8	125,1	304,8	25,0	162,5	0,0	640,1	640,1
Articles 533.12 à 14. — Artikelen 533.12 tot 14	1 179,6	539,0	675,1	813,6	365,0	605,1	262,1	2 219,7	2 219,7

kredieten voor personeelskosten worden berekend op grond van de voor de ambtenarij vigerende wetten en reglementen.

— *De Regie der Gebouwen*

De heer Vautmans wenst meer duidelijkheid over het terugvorderbare voorschot dat aan de Regie der Gebouwen wordt toegekend voor de prefinanciering ten gunste van de Vlaamse Gemeenschap van de renovatiewerken en -studies aan het Martelaarsplein in Brussel (*ibid.* blz. 16 en 17)

De heer Vautmans informeert ook naar de projecten waarin het meerjarenplan voor Justitie voorziet.

De minister legt ter zake volgende tabel voor :

Meerjarenplan Justitie

M. Van Nieuwenhuysen s'étonne de l'existence d'un article budgétaire pour les dépenses de consommation pour les palais royaux (*ibid.*, p. 155) : n'y a-t-il pas double emploi avec la liste civile ?

Le ministre répond qu'il s'agit de dépenses différentes. Les crédits affectés aux dépenses de consommation pour les palais royaux ont par ailleurs toujours été inscrits au budget de la Régie des Bâtiments.

— *Institutions internationales*

M. De Mol s'informe du rôle de l'institut Van Karman.

Le ministre répond qu'il s'agit d'un centre de recherche sur la dynamique des fluides. Son financement est assuré par les pays de l'OTAN et la Belgique y apporte sa quote-part.

— *La SNCB*

En réponse à une question de *M. Winkel* sur les montants engagés en faveur de la SNCB au titre de contribution aux charges de cette dernière, *le ministre* indique que l'engagement annuel de quelque 36 milliards de francs est maintenu (cf. Doc. n° 1252/1, pp. 22-23 et 24-25). Le paiement de la dernière tranche mensuelle a toutefois été reporté au mois de janvier prochain.

M. Knoops souligne que le déficit budgétaire réel s'en trouve donc alourdi d'autant.

II. — MOTION MOTIVEE

Après avoir relevé que, par lettre du 15 décembre 1993, la Cour des comptes a fait savoir qu'elle n'avait pas d'observations, la Commission adopte, par 7 voix contre 6, une motion constatant la conformité du budget administratif au contenu et aux objectifs du projet de budget général des dépenses pour l'année budgétaire 1994.

Le Rapporteur,

W. DEMUYT

Le Président,

V. FEAUX

De heer van Nieuwenhuysen verbaast er zich over dat de begroting een artikel bevat voor de verbruiksuitgaven voor de koninklijke paleizen (*ibid.*, blz. 155). Is hier geen sprake van overlapping met de civiele lijst ?

De minister antwoordt dat het om verschillende uitgaven gaat. De kredieten voor de verbruiksuitgaven van de koninklijke paleizen werden trouwens altijd al in de begroting van de Regie der Gebouwen opgenomen.

— *Internationale instellingen*

De heer De Mol informeert naar de rol van het Von Karman-Instituut.

De minister antwoordt dat dit een centrum is dat aan onderzoek rond vloeistoffendynamica doet. De NAVO-lidstaten zorgen voor de financiering van het instituut en dus moet ook België zijn deel van de kosten op zich nemen.

— *De NMBS*

In antwoord op een vraag van *de heer Winkel* over de voor de NMBS vastgelegde kredieten als bijdrage in de lasten van de maatschappij wijst de minister erop dat het jaarlijkse vastleggingskrediet van ongeveer 36 miljard frank werd behouden (cf. Stuk n° 1252/1, blz. 22-23 en 24-25). Wel wordt de uitbetaling van de laatste maandelijksche schijf uitgesteld tot januari eerstkomend.

De heer Knoops merkt op dat het reële begrotingstekort dan ook met dat bedrag moet worden aangevuld.

II. — GEMOTIVEERDE MOTIE

Na erop te hebben gewezen dat het Rekenhof bij brief van 15 december 1993 heeft laten weten geen opmerkingen te hebben, neemt de Commissie met 7 tegen 6 stemmen een motie aan waarin wordt vastgesteld dat onderhavige administratieve begroting in overeenstemming is met de inhoud en de doelstellingen van het ontwerp van algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 1994.

De Rapporteur,

W. DEMUYT

De Voorzitter,

V. FEAUX

PROPOSITION DE MOTION MOTIVEE
ADOPTÉE PAR LA COMMISSION

« La Chambre,

Vu les articles 12 et 14 de l'arrêté royal du 17 juillet 1991 portant coordination des lois sur la comptabilité de l'Etat (Moniteur belge du 21 août 1991),

Vu également les articles 74, n^{os} 8 et 9, et 81 du Règlement de la Chambre,

Vu enfin le projet de budget général des dépenses pour l'année budgétaire 1994, adopté le 10 novembre 1993 par la Chambre :

1) *Constate* que le budget administratif du ministère des Communications et de l'Infrastructure pour l'année budgétaire 1994, qui a été transmis, est composé de *tableaux d'allocations de base*, ainsi que le prévoient les lois coordonnées sur la comptabilité de l'Etat.

2) *Constate par ailleurs* que, dans sa lettre du 15 décembre 1993, la *Cour des comptes* fait savoir qu'elle n'a pas d'observations à formuler à propos de la conformité de ce budget administratif avec le *budget général des dépenses* pour l'année budgétaire 1994.

*
* *

Déclare que ce budget administratif est conforme au contenu et aux objectifs du budget général des dépenses ajusté pour l'année budgétaire 1994. »

VOORSTEL VAN GEMOTIVEERDE MOTIE
AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

« De Kamer,

Gelet op de artikelen 12 en 14 van het koninklijk besluit van 17 juli 1991 houdende coördinatie van de wetten op de Rijkscomptabiliteit (Belgisch Staatsblad van 21 augustus 1991),

Mede gelet op de artikelen 74, n^{rs} 8 en-9, en 81 van het Reglement van de Kamer,

Gelet ten slotte op het ontwerp van algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 1994, dat op 10 november 1993 door de Kamer werd goedgekeurd :

1) *Stelt vast* dat de overgezonden administratieve begroting van het ministerie van Verkeer en Infrastructuur voor het begrotingsjaar 1994 bestaat uit *tabellen van de basisallocaties*, zoals door de gecoördineerde wetten op de Rijkscomptabiliteit is voorgeschreven.

2) *Stelt tevens vast* dat het *Rekenhof*, bij brief van 15 december 1993, meldt dat het *geen opmerkingen heeft inzake de overeenstemming* van deze administratieve begroting met de *algemene uitgavenbegroting* voor het begrotingsjaar 1994.

*
* *

Verklaart dat deze administratieve begroting in overeenstemming is met de inhoud en de doelstellingen van de algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 1994. »