

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1993-1994 (*)

15 SEPTEMBRE 1994

PROJET DE BUDGET GENERAL DES DEPENSES

pour l'année budgétaire 1995

NOTE DE POLITIQUE GENERALE
du Ministère des Communications et
de l'Infrastructure (33)
pour l'année budgétaire 1995 (**)

A. COMMUNICATIONS

I. — INTRODUCTION

Le Ministre des Communications et des Entreprises publiques gère les matières relatives aux Communications du Ministère des Communications et de l'Infrastructure. Dans le domaine des transports, il est en outre responsable de la Régie des Voies aériennes (R.V.A.), de la Régie des Transports maritimes (R.T.M.) ainsi que de l'Office de la Régularisation de la Navigation Intérieure (O.R.N.I.).

Le Ministre exerce également la tutelle sur les entreprises publiques autonomes, la S.N.C.B., La Poste et Belgacom, dans la limite où celles-ci effectuent des tâches de service public. Dans le secteur des postes et des télécommunications, il est assisté par l'Institut Belge des services Postaux et des Télé-

Voir :

- 1540 - 93 / 94 :

- N° 1 à 10 : Notes de politique générale.
- N° 11 : Projet de Budget général des Dépenses.
- N° 12 : Note de politique générale.

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

(**) Conformément à l'article 79, n° 1, du Règlement de la Chambre des Représentants, le ministre des Communications et des Entreprises publiques et le ministre de la Politique scientifique et de l'Infrastructure ont transmis la note de politique générale de leur département.

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1993-1994 (*)

15 SEPTEMBER 1994

ONTWERP VAN ALGEMENE UITGAVENBEGROTING

voor het begrotingsjaar 1995

BELEIDSNOTA
van het Ministerie van Verkeer en
Infrastructuur (33)
voor het begrotingsjaar 1995 (**)

A. VERKEER

I. — INLEIDING

De Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven beheert de communicatie-aangelegenheden van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur. Op het gebied van het vervoer, is hij ook verantwoordelijk voor de Regie der Luchtwezen (R.L.W.), de Regie voor Maritiem Transport (R.M.T.) en voor de Dienst voor Regeling van de Binnenvaart (D.R.B.).

De Minister oefent eveneens de voogdij uit over de autonome overheidsbedrijven, de N.M.B.S., De Post en Belgacom, voor wat hun taken van openbare dienstverlening betreft. Op het gebied van de Post- en Telecommunicatiediensten wordt hij bijgestaan door het Belgisch Instituut voor Postdiensten en Te-

Zie :

- 1540 - 93 / 94 :

- N° 1 tot 10 : Beleidsnota's.
- N° 11 : Ontwerp van Algemene Uitgavenbegroting.
- N° 12 : Beleidsnota.

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

(**) Overeenkomstig artikel 79, n° 1, van het Reglement van de Kamer van Volksvertegenwoordigers hebben de minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven en de minister van Wetenschapsbeleid en Infrastructuur de beleidsnota van hun departement overgezonden.

communications (I.B.P.T.), le parastatal chargé de contrôler la façon dont Belgacom et La Poste remplissent leurs missions de service public.

La politique menée a pour axes principaux la promotion de la sécurité et le respect de l'environnement, la défense de l'emploi, la modernisation et le bon fonctionnement des services, la qualité de la prestation à l'égard de la population ainsi que l'adaptation aux exigences extérieures.

Au niveau fédéral, cette politique est souvent orientée ou définie par les dispositions européennes ou internationales ainsi que par les options des Régions qui disposent de larges compétences dans le domaine des transports et des communications.

La coordination des différentes politiques est donc essentielle. Sur le plan belge, elle s'effectue au sein de la Conférence Interministérielle pour les Communications et l'Infrastructure (C.I.C.I.) présidée par le Ministre fédéral des Communications et des Entreprises publiques qui se réunit plusieurs fois par an.

II. — LE TRANSPORT ET LES COMMUNICATIONS

Les communications et le transport sont des éléments essentiels de notre économie et de notre société moderne. Il importe de les aborder en tenant compte à la fois de la rentabilité économique, de la sécurité et de leur impact sur la vie en société.

1. La route

En matière de transport routier de marchandises et de personnes, la politique menée vise d'une part à encourager au maximum la libre initiative dans les limites d'une concurrence loyale et, d'autre part, à améliorer la formation de transporteur et les conditions de sécurité.

La législation exclut ainsi les limitations quantitatives en matière d'accès au marché ou de formation des prix.

Sur le plan international, la Belgique contribue à la mise en place d'une politique qui s'inscrit dans une dynamique similaire. La libéralisation du transport international de marchandises et celle du transport touristique de personnes ont été réalisées à l'échelle de l'Union européenne.

Dans le cadre de la Conférence européenne des Ministres des Transports (C.E.M.T.), les contingents d'autorisations sont progressivement augmentés tandis que le nombre de pays qui sont membres de la Conférence s'accroît. Des accords bilatéraux et multilatéraux ont ainsi été conclus avec les Etats baltes, la Slovaquie, la Croatie et des républiques de l'ex-Union Soviétique.

Une large accessibilité du marché implique toutefois que les conditions techniques, sociales et fiscales soient égales pour tous les transporteurs afin de

lecommunicatie (B.I.P.T.), een parastatale belast met de controle op de wijze waarop Belgacom en De Post hun taken van openbare dienstverlening vervullen.

Het gevoerde beleid beoogt hoofdzakelijk de bevordering van de veiligheid en het respect voor het milieu, de verdediging van de tewerkstelling, de modernisering en de goede werking van de diensten, de kwaliteit van de prestaties tegenover de bevolking en de aanpassing aan de externe verplichtingen.

Op federaal niveau is dit beleid vaak gericht of bepaald door de Europese of internationale bepalingen alsook door de opties van de Gewesten die over ruime bevoegdheden beschikken inzake vervoer en communicatie.

Coördinatie van de verschillende beleidsvormen is dus essentieel. In België gebeurt deze coördinatie door de Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur (I.C.V.I.) die door de federale Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven wordt voorgezeten en meerdere keren per jaar bijeenkomt.

II. — VERVOER EN VERKEER

Verkeer en vervoer zijn essentiële onderdelen van onze economie en van onze moderne maatschappij. Hun aanpak moet gebeuren door zoveel mogelijk rekening te houden met hun betaalbaarheid, hun veiligheid en hun weerslag op de maatschappij.

1. De weg

In verband met het vervoer van goederen en personen over de weg, beoogt het gevoerde beleid, enerzijds, een optimale aanmoediging van het vrije initiatief binnen de perken van een eerlijke concurrentie en, anderzijds, een verbetering van de vorming van de vervoerder en van de veiligheidsvoorwaarden.

Bijgevolg sluit de wetgeving alle kwantitatieve beperkingen uit en dit zowel inzake toegang tot de markt als inzake prijsvorming.

Op internationaal vlak draagt België bij tot de verwezenlijking van een beleid dat zich in een gelijkwaardige dynamiek profileert. De liberalisering van het internationaal goederenvervoer en van het toeristisch personenvervoer werden op de schaal van de Europese Unie gerealiseerd.

In het raam van de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer (C.E.M.T.) worden de contingenten vergunningen progressief verhoogd terwijl het aantal landen die lid worden van de Conferentie, steeds groter wordt. Bilaterale en multilaterale akkoorden werden aldus gesloten met de Baltische Staten, Slovenië, Kroatië en republieken van de voormalige Sovjet-Unie.

Een ruime toegankelijkheid van de markt houdt echter in dat de voorwaarden op technisch, sociaal en fiscaal gebied voor alle vervoerders gelijk zijn om tot

permettre une saine concurrence entre eux mais également entre le transport routier et les autres modes de transport, sur le plan national et international.

En Belgique, pour ce qui est des conditions d'accès au marché et à la profession, la réglementation existante sera coulée dans une nouvelle législation qui introduit notamment la notion de corresponsabilité du donneur d'ordre en cas d'absence de licence de transport ou en cas de surcharge. Le Parlement sera saisi sous peu de ce projet de loi.

Sur le plan européen, l'harmonisation des conditions de concurrence dans le secteur du transport routier de marchandises passe nécessairement par l'harmonisation fiscale des différents pays. Celle-ci implique que les Etats membres de l'Union européenne prennent les mesures nécessaires pour amener leurs taxes de circulation à un même niveau.

En octobre 1993, le Conseil a adopté une directive qui prévoit que les Etats membres qui ne perçoivent pas de péages peuvent introduire des droits d'usage pour l'utilisation d'autoroutes et d'autres routes à plusieurs voies; c'est l'eurovignette.

Celle-ci devrait entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1995, dans le Benelux, en Allemagne et au Danemark.

Afin d'atténuer les effets de cette mesure sur la position concurrentielle des transporteurs routiers belges de marchandises, dans le cadre du Plan global pour l'emploi, la compétitivité et la sécurité sociale, le Gouvernement a prévu l'extension au transport international de l'opération Maribel-bis renforcée à concurrence de 50 %, ce qui représente une diminution des charges pour le secteur d'environ 850 millions de francs par an. L'effet général de l'indécision sur les coûts n'est pas non plus à négliger.

Sur le plan international, la suppression des frontières, la libéralisation du marché et les développements géopolitiques en Europe de l'Est augmentent les flux de trafic et avivent la concurrence.

Le danger existe donc que certains transporteurs nationaux ou étrangers tentent de maintenir ou d'acquiescer une place sur le marché en recourant à des pratiques discutables. Une attention toute particulière est et sera accordée à la répression des infractions entraînant un avantage économique pour le transporteur par rapport à ses collègues « de bonne foi ».

Il y a donc lieu de consentir des efforts pour renforcer les contrôles en matière de poids autorisé, de respect des temps de conduite et de repos, et de bon état technique du véhicule, non seulement pour garantir une concurrence équitable mais aussi pour renforcer les conditions de sécurité.

Actuellement, la Belgique ne parvient pas à remplir ses obligations européennes dans le domaine du contrôle des transporteurs. En 1994, le staff effectif

een gezonde concurrentie te komen tussen de vervoerders onderling maar ook tussen het wegvervoer en de overige vervoerwijzen, en dit zowel op nationaal als op internationaal vlak.

In België zal de bestaande reglementering met betrekking tot de toegangsvoorwaarden tot de markt en tot het beroep in een nieuwe wetgeving worden gegoten die, onder andere, de notie invoert van de mede-aansprakelijkheid van de opdrachtgever wanneer de vervoervergunning ontbreekt of in geval van overbelading. Dit wetsontwerp zal eerlang aan het Parlement voorgelegd worden.

Op Europees vlak is de fiscale harmonisatie tussen de verschillende landen onontbeerlijk alvorens tot de harmonisatie van de concurrentievoorwaarden in de sector van het vervoer van goederen over de weg te kunnen overgaan. Dit impliceert dat de lidstaten van de Europese Unie de nodige maatregelen nemen om hun verkeersbelastingen op hetzelfde niveau te brengen.

In oktober 1993 heeft de Raad een richtlijn aangenomen die voorziet dat de lidstaten die geen tolgeden innen, heffingen mogen invoeren voor het gebruik van autosnelwegen of andere meerbaanswegen, het Eurovignet.

Dit vignet zou in de Beneluxlanden, Duitsland en Denemarken op 1 januari 1995 moeten van kracht worden.

Om de gevolgen van deze maatregel te verzachten en om de concurrentiepositie van de Belgische wegvervoerders te vrijwaren, heeft de Regering, in het raam van het globaal Plan voor tewerkstelling, competitiviteit en sociale zekerheid, voorzien dat de met 50% verhoogde Maribel-bis operatie eveneens van toepassing is op het internationaal vervoer; dit betekent voor de sector een vermindering van de sociale lasten met ongeveer 850 miljoen per jaar. Het algemeen effect van de gezondheidsindex op de kosten is eveneens niet te verwaarlozen.

Op internationaal vlak leiden de opheffing van de grenzen, de vrijmaking van de markt en de geopolitieke ontwikkelingen in Oost-Europa tot een verhoging van de verkeersstromen en een verscherping van de concurrentie.

Het gevaar is dan ook reëel dat een aanzienlijk aantal nationale of buitenlandse vervoerders, via twijfelachtige praktijken, zal trachten een deel van de markt te behouden of te veroveren. Speciale aandacht moet en zal dan ook gaan naar het beteugelen van de overtredingen die de vervoerder een economisch voordeel verschaffen tegenover zijn bonafide collega's.

Inspanningen zullen dus moeten geleverd worden om de controles te versterken op het toegelaten gewicht, de naleving van de rij- en rusttijden, en de goede technische staat van het voertuig, niet alleen om een eerlijke concurrentie te waarborgen maar ook om de veiligheid te verbeteren.

Thans is België niet in staat zijn Europese verplichtingen inzake controle van zijn vervoerders na te komen. In 1994 werd het huidig staffeffectief van

actuel de 30 contrôleurs de l'Administration du Transport terrestre est augmenté de 15 unités. Il sera sans doute encore nécessaire de renforcer cette équipe si on souhaite mener un contrôle efficace du transport par route car le pourcentage d'infractions reste constant : un véhicule sur trois déroge au poids maximum autorisé, au respect des temps de conduite et de repos, au bon état technique du véhicule.

Pour ce qui est du transport de personnes par route, une révision complète de la législation est mise en chantier.

Le Conseil d'Etat a été saisi récemment d'un projet d'arrêté royal qui, transcrivant les prescriptions d'une directive européenne, modifie les conditions d'accès à la profession de transporteur de voyageurs par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux.

Enfin, des conventions ont été passées avec les gouvernements régionaux afin de réglementer l'accès à la profession de chauffeur de taxi. Plusieurs arrêtés royaux à ce propos seront soumis prochainement à l'avis du Conseil d'Etat.

Dans une économie de marché, l'accès incontrôlé des véhicules à la route conduit rapidement à des situations cahotiques, incompatibles avec un développement économique harmonieux.

En contre-partie à sa souplesse, le transport par route est fragile : des accidents sont a priori plus probables que pour d'autres modes de transport. Le coût social pour la collectivité de l'insécurité routière est exorbitant : 2,5% du P.N.B. selon des études sur ce sujet. Il faut bien sûr y ajouter les drames humains : décès, handicaps, pertes de revenus, ...

Il importe donc de mener une réflexion globale sur la sécurité routière et sur la façon d'adapter celle-ci au monde qui nous entoure.

Dans notre pays, l'Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'Infrastructure (A.R.C.I.) est chargée d'élaborer les règles qui régissent la circulation, en collaboration étroite avec les Régions chargées de la mise en oeuvre des règles édictées.

Ici comme dans d'autres domaines, les règles nationales s'estompent au profit de réglementations européennes ou internationales. Ainsi, sur le plan technique, au 1^{er} janvier 1996, les voitures neuves seront soumises à une homologation européenne.

Il faut toutefois admettre que nous pêchons parfois par une approche trop ponctuelle de ces règles et que nous n'étudions pas suffisamment la question de la sécurité dans toute sa complexité et sa globalité.

C'est la raison pour laquelle, une des missions de la Commission nationale pour la Circulation routière installée en mai 1994 sera de réfléchir à la mise en oeuvre d'une politique globale de la sécurité routière. Celle-ci devra être articulée autour de cinq axes : l'adhésion, la coordination, l'éducation, la responsabilité et enfin, le contrôle et les sanctions.

30 controleurs van het Bestuur van het Vervoer te Land verhoogd met 15 eenheden. Deze ploeg zal waarschijnlijk nog moeten versterkt worden indien men het wegvervoer op een doeltreffende wijze wil blijven controleren, want het aantal overtredingen blijft constant : één voertuig op drie wijkt af van het hoogst toegelaten gewicht, van de rij- en rusttijden en van de goede technische staat van het voertuig.

Voor wat het vervoer van personen over de weg betreft, wordt begonnen aan een volledige herziening van de wetgeving.

Onlangs werd aan de Raad van State een ontwerp van koninklijk besluit voorgelegd dat, steunend op de voorschriften van een Europese richtlijn, de toegangsvoorwaarden tot het beroep van vervoerder van reizigers over de weg zowel op nationaal als op internationaal gebied wijzigt.

Ten slotte werden overeenkomsten gesloten met de Gewestregeringen om de toegang tot het beroep van taxibestuurder te reglementeren. Meerdere koninklijke besluiten zullen eerlang voor advies aan de Raad van State worden voorgelegd.

In een markteconomie zou het ongecontroleerd op de weg brengen van voertuigen al spoedig aanleiding geven tot chaotische toestanden die een harmonieuze ontwikkeling van de economie in de weg zou staan.

Het wegvervoer is inderdaad, in tegenstelling tot zijn soepelheid, zeer broos : verkeersongevallen zijn a priori meer waarschijnlijk dan bij de andere vervoermodi. De sociale kost van de verkeersonveiligheid voor de gemeenschap is buitensporig : ongeveer 2,5 % van het B.N.P., volgens bepaalde studies hieromtrent. Hierbij moet natuurlijk ook nog het menselijk leed gevoegd worden : overlijdens, invaliditeit, verlies van inkomens ...

Het is dus van belang globaal na te denken over de wegveiligheid en over de manier waarop die kan aangepast worden aan de wereld rondom ons.

In ons land is het Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur (B.V.I.) belast met het uitstippelen van de verkeersregels, in nauwe samenwerking met de Gewesten die belast zijn met het in de praktijk brengen van de uitgevaardigde regels.

Hier, zoals in andere domeinen, moeten de nationale regels plaats maken voor de Europese of internationale reglementeringen. Aldus zullen op het technisch vlak alle nieuwe wagens op 1 januari 1996 aan een Europese homologatie onderworpen worden.

Men moet echter toegeven dat we soms deze regels te punctueel benaderen en dat we niet genoeg het probleem van de veiligheid in al zijn complexiteit en globaliteit bestuderen.

Daarom zal de Nationale Commissie voor het Wegverkeer die in mei 1994 geïnstalleerd werd, volgens één van haar opdrachten, moeten nadenken over het in de praktijk brengen van een globaal beleid inzake wegveiligheid. Dit beleid zal op vijf punten moeten steunen : de toetreding, de coördinatie, de opvoeding, de verantwoordelijkheid en ten slotte, de controle en de bestraffing.

Il importe en effet de renforcer l'adhésion des usagers aux règles en vigueur afin que, mieux comprises, celles-ci soient plus largement respectées.

L'éclatement des compétences et des responsabilités dans le domaine du contrôle, de la réglementation et de la sécurité exige un renforcement de la coordination entre toutes les instances concernées. Cette coordination, au sein notamment de la Conférence interministérielle pour les Communications et l'Infrastructure ainsi que de la Commission pour la Circulation routière, doit encore être développée.

L'éducation des enfants, des parents et des usagers de la route doit être poursuivie mais il apparaît également nécessaire de se pencher sur les modalités d'obtention du permis de conduire; celui-ci devrait en effet sensibiliser davantage les jeunes aux dangers courus sur la route et les entraîner à la conduite défensive et détendue.

Sur la route, le conducteur doit être conscient de sa responsabilité vis-à-vis des autres usagers, et notamment à l'égard des usagers les plus faibles, des cyclistes et des piétons. La Commission pour la Circulation routière examinera par ailleurs les modalités selon lesquelles il serait possible de favoriser l'adaptation de la conduite, particulièrement sur autoroute, aux conditions atmosphériques et à l'état du trafic.

Enfin, cette Commission se penchera également sur la problématique des sanctions et des poursuites afin qu'il y ait une plus grande harmonisation dans l'application des peines majeures et que certaines peines mineures puissent éventuellement faire l'objet de transaction ou de peine alternative.

Certains types de transports posent aussi problème pour la sécurité routière de par leur nature. Il s'agit du transport des matières dangereuses et du transport exceptionnel. Ils font l'objet d'une attention particulière et sont traités spécifiquement par des services spécialisés.

Pour ce qui est de l'entrée en vigueur du permis à points, celle-ci a été postposée car les parquets et tribunaux ne disposeront de l'indispensable outil informatique permettant un échange rapide de données et une gestion efficace, qu'à partir de 1996.

Dans le domaine de l'immatriculation des véhicules, depuis la fin 1993, le nouveau système de traitement et de tenue à jour des fichiers de l'immatriculation des véhicules fonctionne de façon satisfaisante. Les problèmes inhérents au démarrage d'une nouvelle organisation ont été rapidement résolus.

Au cours de l'année 94, le temps nécessaire à l'obtention d'une plaque d'immatriculation a été sensiblement réduit puisque l'ouverture de guichets au public permet de délivrer la plaque le jour même ou 24h plus tard par voie postale.

En vue d'améliorer le service, une décentralisation de l'immatriculation est projetée pour 1995, de manière à permettre l'inscription immédiate et la délivrance du certificat et des plaques en province. Dans un premier temps, les crédits alloués pour 1995 per-

De gebruikers moeten inderdaad meer toetreden tot de van kracht zijnde regels om die, eens ze beter begrepen zijn, beter na te leven.

De verspreiding van de bevoegdheden en van de verantwoordelijkheden op het gebied van de controle, de reglementering en de veiligheid eist een versterking van de coördinatie tussen alle betrokken instanties. Deze coördinatie die namelijk binnen de Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur en de Commissie voor het Wegverkeer gebeurt, moet nog meer ontwikkeld worden.

De opvoeding van de kinderen, de ouders en de weggebruikers moet verder gezet worden maar het blijkt ook noodzakelijk dat men zich bezig houdt met de modaliteiten voor het verkrijgen van het rijbewijs; deze zou inderdaad de jeugd meer moeten sensibiliseren voor de gevaren op de weg en hen aansporen tot een meer defensief en ontspannen rijgedrag.

Op de weg moet de bestuurder bewust zijn van zijn verantwoordelijkheid tegenover de andere weggebruikers, en namelijk tegenover de zwakkere weggebruikers, fietsers en voetgangers. De Commissie voor het Wegverkeer zal verder de modaliteiten onderzoeken om het rijgedrag, vooral op een autosnelweg, aan de weersomstandigheden en aan de verkeerssituatie aan te passen.

Ten slotte zal die Commissie zich eveneens bezig houden met de problematiek van de bestraffing en de vervolgingen om tot een betere harmonisatie te komen in de toepassing van de zware straffen en om bepaalde kleinere straffen eventueel om te vormen in een transactie of in een alternatieve straf.

Sommige types van vervoer stellen, door hun aard zelf, problemen voor de verkeersveiligheid. Het betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen en het uitzonderlijk vervoer. Zij genieten bijzondere aandacht en worden door gespecialiseerde diensten behandeld.

Het van kracht worden van het rijbewijs met punten werd uitgesteld omdat de parketten en de rechtbanken maar vanaf 1996 over de nodige informatica apparatuur zullen beschikken die voor een snelle uitwisseling van gegevens en een doeltreffend beheer moeten zorgen.

Op het gebied van de inschrijving van motorvoertuigen geeft het nieuwe verwerkings- en updatings-systeem sedert eind 1993 voldoening. De problemen die inherent waren aan het opstarten van een nieuwe organisatie werden snel opgelost.

In 1994 werd de tijd die nodig was om een inschrijvingsplaat te bekomen aanzienlijk ingekort. Het is nu mogelijk een plaat nog dezelfde dag aan de loketten van het Bestuur of 24 uur later, via de Post, te bekomen.

Om de dienstverlening te verbeteren wordt een decentralisatie van de inschrijvingen voor 1995 voorzien, zodat men onmiddellijk zijn voertuig zal kunnen inschrijven en de plaat en het inschrijvingsbewijs zal kunnen afhalen in bepaalde steden van de

mettront d'ouvrir deux centres pilotes dans des villes de province. L'objectif étant, à terme, de décentraliser l'immatriculation dans huit villes de Belgique.

Par ailleurs, pour empêcher que des véhicules volés ne soient immatriculés, le certificat se présentera sous un double volet : l'un pour le véhicule, l'autre qui sera conservé à la maison; l'immatriculation d'un véhicule usagé ne sera admise que sur présentation des deux volets. Sans empêcher le vol proprement dit, cette mesure devrait freiner sensiblement le trafic lié aux véhicules volés, qui a pris ces dernières années des proportions considérables dans tous les pays d'Europe occidentale.

Une collaboration entre pays se met également en place pour échanger, par voie informatique, les renseignements relatifs aux véhicules volés.

Le transport routier, tant de personnes que de marchandises, contribue de façon importante à l'économie nationale. Il est toutefois également responsable pour une part non négligeable de la congestion et de la dégradation de l'environnement.

L'élaboration d'une politique des transports cohérente devra donc tenir compte des questions environnementales et de mobilité.

Des travaux sont en cours afin d'élaborer une politique de mobilité durable. La Conférence interministérielle des Communications et de l'Infrastructure a récemment créé un groupe de travail « Mobilité et Environnement » afin d'examiner les questions communes à ces domaines.

2. Le chemin de fer

Le chemin de fer est un axe important de la politique de transport de personnes et de marchandises.

Il importe toutefois d'en assurer la viabilité économique par la maîtrise de son coût de production et par la mise à disposition de ce service à un prix accessible pour ses utilisateurs.

Dans le cadre du contrat de gestion approuvé par l'arrêté royal du 30 septembre 1992, l'Etat s'est engagé à garantir une contribution annuelle d'un montant de 36 118,2 millions à la S.N.C.B. sur la période du contrat, c'est-à-dire de 1993 à 1996. Cette contribution doit couvrir les missions de service public qui sont imparties par la loi, à savoir : le transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire (un tiers du montant) ainsi que l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure (deux tiers de ce montant).

Il est à noter qu'un montant annuel de 750 millions, provenant du Fonds d'orientation des entreprises publiques, s'ajoute à la contribution financière destinée au transport intérieur de voyageurs, ce qui

provincies. In een eerste fase zal het mogelijk zijn, dankzij de voor 1995 toegekende kredieten, twee piloot-centra in provinciesteden te openen. De bedoeling is de inschrijving uiteindelijk naar acht Belgische steden te decentraliseren.

Bovendien zal, om de inschrijving van gestolen voertuigen te vermijden, het inschrijvingsbewijs uit twee luiken bestaan waarvan het ene in het voertuig bewaard wordt en het andere thuis. Een tweedehandsvoertuig wordt pas ingeschreven wanneer beide luiken afgegeven worden. Zonder echter de diefstallen zelf te kunnen voorkomen, zal deze maatregel toch een rem zijn voor de handel in gestolen voertuigen die de jongste jaren enorme proporties heeft aangenomen in alle landen van West-Europa.

Stilaan komt eveneens een samenwerking tot stand tussen de diverse landen teneinde, via de informatica, gegevens betreffende gestolen voertuigen uit te wisselen.

Het wegvervoer, zowel van personen als van goederen, draagt aanzienlijk bij tot de nationale economie. Het is echter ook verantwoordelijk voor een niet te verwaarlozen deel voor de congestie en voor de verloedering van het milieu.

Het tot stand brengen van een coherent vervoerbeleid zal dus rekening moeten houden met milieu- en mobiliteitsproblemen.

Men is thans bezig met het uitwerken van een duurzaam mobiliteitsbeleid. De Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur heeft onlangs een werkgroep « Mobiliteit en Milieu » opgericht om de gemeenzame problemen terzake te onderzoeken.

2. Het spoor

Het spoor speelt een belangrijke rol in het beleid inzake vervoer van personen en goederen.

Men moet echter de betaalbaarheid ervan verzekeren door de produktiekosten van deze transportdienst te beheersen en door deze vervoerwijze tegen een voor de gebruiker betaalbare prijs beschikbaar te stellen.

In het raam van het beheerscontract dat bij koninklijk besluit van 30 september 1992 goedgekeurd werd, heeft de Staat zich ertoe verbonden voor de duur van het contract, namelijk van 1993 tot 1996, aan de N.M.B.S. een jaarlijkse bijdrage te waarborgen, ten bedrage van 36 118,2 miljoen frank, teneinde haar toe te laten de opdrachten van openbare dienst te vervullen die haar bij wet werden opgelegd. Deze zijn : het verzekeren van het binnenlands vervoer van reizigers door de treinen van de gewone dienst (een derde van het bedrag) evenals het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de infrastructuur (twee derden van het bedrag).

Er dient genoteerd dat een jaarlijks bedrag van 750 miljoen frank, afkomstig van het Fonds voor de oriëntering der overheidsbedrijven, toegevoegd wordt aan de financiële tegemoetkoming bestemd

permet d'agir sur l'accroissement qualitatif des prestations.

Pour que la S.N.C.B. soit en état d'assurer sa tâche à des coûts économiquement acceptables, l'Etat a contribué à la mise en place, au sein de l'entreprise, d'un fonds de modernisation, lequel permet d'étaler les mesures de restructuration et d'agir positivement sur la formation du prix de revient.

Afin de mieux maîtriser le coût de production, le plan comptable analytique de la S.N.C.B. a été restructuré à partir du 1^{er} janvier 1993 dans le but de déterminer les produits et charges relatifs à chacune des missions de service public et aux activités commerciales. Par ailleurs, le Gouvernement a décidé de faire procéder à un audit interne pour examiner la situation financière réelle de la S.N.C.B.

Grâce à des résultats exceptionnels de 3 980 millions, l'exercice 1993 de la S.N.C.B. dégage finalement un boni de 252 M.

Parallèlement à ces mesures, le plan décennal 1991-2000 prévoit des investissements ferroviaires qui contribuent, par le biais d'une extension et d'une modernisation systématique de l'infrastructure et de la gestion du réseau ferroviaire, à une exploitation plus rationnelle et, par voie de conséquence, à une diminution du coût de transport, tout en maintenant et même en améliorant l'ensemble des services prestés.

Globalisé sur les trois premières années, soit 1991-1993, le plan décennal a bénéficié d'un degré d'exécution fort satisfaisant (92%). Si des projets d'extension de capacité ont subi quelques retards liés au démarrage tardif du projet T.G.V., les travaux de modernisation et de renouvellement de l'infrastructure existante, qui visent au maintien du réseau de base actuel à un haut niveau de capacité et de sécurité, ont été exécutés comme prévu. En tout état de cause, la répartition régionale des investissements a été scrupuleusement respectée.

L'importante commande de matériel roulant destiné au trafic intérieur, passée fin 1992 permettra d'assurer dans les prochaines années un confort et une offre de transport de meilleure qualité.

Conformément aux dispositions de la convention du 7 août 1991, ce programme doit être revu en 1995, et déboucher sur un nouveau plan décennal 1996-2005. Cette actualisation est d'ores et déjà en chantier et fait l'objet de réunions de concertation préparatoires avec les gouvernements régionaux.

La réalisation des lignes à grande vitesse s'inscrit dans le même contexte et poursuit les mêmes objectifs; tout en s'intégrant dans le réseau à grande vitesse européen, le projet T.G.V. belge s'harmonise au mieux avec le réseau des trains classiques intérieurs et fait bénéficier certains tronçons d'une amélio-

voir het binnenlands vervoer van reizigers, hetgeen toelaat in te werken op de kwalitatieve verhoging van de dienstverlening.

Om de N.M.B.S. echter in staat te stellen onder verantwoorde bedrijfseconomische omstandigheden te produceren, heeft de Staat meegewerkt aan de oprichting van een moderniseringsfonds binnen het bedrijf. Hierdoor kunnen de herstructureringsmaatregelen geleidelijk worden doorgevoerd en kan de vorming van de kostprijs positief beïnvloed worden.

Om de produktiekosten beter te beheersen, werd het analytisch boekhoudkundig plan van de N.M.B.S. gerestructureerd vanaf 1 januari 1993 teneinde de opbrengsten en de lasten te bepalen van elk van de opdrachten van openbare dienstverlening en van de commerciële activiteiten. Verder heeft de regering besloten een interne audit te laten uitvoeren om de werkelijke financiële toestand van de N.M.B.S. te onderzoeken.

Dank zij de uitzonderlijke resultaten van 3 980 miljoen werd het boekjaar 1993 van de N.M.B.S. uiteindelijk afgesloten met een bonus van 252 miljoen.

Tevens voorziet het tienjarenplan 1991-2000 spoorweginvesteringen die, via een uitbreiding en doorgedreven modernisering van de infrastructuur en het beheerssysteem van het spoorweginet, zullen bijdragen tot een meer rationele uitbating en als dusdanig tot een vermindering van de vervoerkosten en dit met behoud en zelfs met verbetering van de algemene dienstverlening.

Globaal genomen over de drie eerste jaren, namelijk 1991-1993, was de uitvoeringsgraad van het tienjarenplan zeer bevredigend (92%). Indien de projecten voor capaciteitsuitbreiding enkele vertragingen opgelopen hebben door de laatijdige start van het H.S.T.-project, werden de werken voor de modernisering en de vernieuwing van de bestaande infrastructuur die gericht zijn op het behoud van het huidige basisnet op een hoog capaciteits- en veiligheidsniveau, daarentegen uitgevoerd zoals voorzien. In elk geval werd de gewestelijke verdeling van de investeringen nauwgezet gerespecteerd.

De belangrijke bestelling rollend materieel voor het binnenlands verkeer van eind 1992 zal het mogelijk maken in de komende jaren het comfort en het vervoersaanbod kwalitatief te verbeteren.

Overeenkomstig de bepalingen van de overeenkomst van 7 augustus 1991, zal dit programma herzien worden in 1995, wat zal leiden tot een nieuw tienjarenplan 1996-2005. Met deze actualisatie werd nu reeds begonnen. Ze maakt het voorwerp uit van voorbereidende overlegvergaderingen met de gewestelijke regeringen.

De realisatie van de hoge snelheidslijnen ligt in dezelfde lijn en beoogt dezelfde doelstellingen. Het Belgisch H.S.T.-project integreert zich in het Europese hoge snelheidsnet en wordt zo goed mogelijk in overeenstemming gebracht met het net van de klassieke binnenlandse treinen. Daardoor zullen sommi-

ration significative, tout particulièrement les axes importants qui convergent vers Bruxelles.

Le planning de sa construction est dans l'ensemble bien respecté si l'on tient compte du démarrage tardif de certains travaux lié aux procédures d'obtention de permis de bâtir et des aléas inhérents à tout grand chantier. Au moment où s'ouvre le tunnel sous la Manche, le terminal de Bruxelles-Midi se prépare à accueillir les premiers trains Eurostar de et vers Londres, dans les conditions de sûreté exigées.

Pour ce qui est du prix payé par l'utilisateur, la loi du 21 mars 1991 prévoit que la S.N.C.B. détermine librement les tarifs et les structures tarifaires pour les prestations qui ne sont pas de service public.

Cette autonomie de tarification du transport de marchandises et dans des offres commerciales nationales et internationales en voyageurs peut être un atout pour mener une politique tarifaire plus dynamique, mieux ciblée et répondant aux besoins et exigences de la clientèle.

La S.N.C.B. est, en revanche, assujettie au respect de limites dans la fixation des tarifs pour des prestations de service public. Ainsi, le contrat de gestion fixe l'augmentation maximum, d'une année à l'autre, du tarif de référence; celle-ci ne peut être supérieure à l'évolution du pouvoir d'achat nominal sur la même période. Une augmentation tarifaire de 3,1 % en moyenne a été appliquée au 1^{er} février 1994. Les modifications de prix des différents titres de transport à l'intérieur de cette moyenne globale suivent deux principes : la simplification de la grille tarifaire et le renforcement de l'attractivité de l'offre ferroviaire à courte distance.

Sur le plan international, l'effacement des frontières conduit à une augmentation considérable des échanges. L'enjeu aujourd'hui est de faciliter au maximum ces échanges entre l'ensemble des pays d'Europe et d'assurer une excellente desserte à l'intérieur de chaque pays, tout en garantissant un haut niveau de sécurité et de respect de l'environnement.

Les directives examinées ou adoptées au niveau européen s'emploient à stimuler le développement des entreprises ferroviaires en créant un cadre plus moderne et plus adapté aux exigences du marché européen.

Ces dispositions concernent notamment l'autonomie des entreprises ferroviaires, la scission entre la gestion de l'infrastructure et la fourniture de service de transport, l'assainissement financier des sociétés publiques existantes, le droit d'accès aux réseaux nationaux pour des regroupements internationaux et pour les sociétés de transport international combiné.

Par ailleurs, la Commission européenne a transmis au Conseil des propositions concernant les licences des entreprises ferroviaires ainsi que la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la

ge baanvakken aanzienlijk verbeterd worden, vooral op de belangrijke assen die naar Brussel leiden.

De planning voor de aanleg wordt over het geheel genomen goed gerespecteerd als men rekening houdt met de laattijdige aanvang van sommige werken die veroorzaakt werd door de procedures voor het verkrijgen van een bouwtoelating en door risico's die inherent zijn aan alle grote werken. Bij de opening van de tunnel onder het Kanaal zal de terminal te Brussel-Zuid klaar zijn om de eerste Eurostar treinen vanuit en naar Londen in de veiligste omstandigheden te ontvangen.

Wat de prijs betreft die door de gebruikers moet betaald worden, voorziet de wet van 21 maart 1991 dat de N.M.B.S. de tarieven en de tarifaire structuren vrij bepaalt voor de prestaties die geen openbare dienstverlening betreffen.

Deze autonomie in de tarifiering van het goederenvervoer en van het national en internationaal commercieel aanbod aan reizigers kan een troef zijn om een meer dynamisch en beter gerichte tarifieringspolitiek te voeren die beter aan de behoeften en de eisen van de cliënteel beantwoordt.

De N.M.B.S. moet, daarentegen, de beperkingen in de vaststelling van de tarieven voor prestaties betreffende openbare dienstverlening eerbiedigen. Zo legt het beheerscontract de maximale verhoging van het referentietarief vast van jaar tot jaar; deze mag niet hoger zijn dan de evolutie van de nominale koopkracht over dezelfde periode. Een gemiddelde tarifaire verhoging van 3,1% werd toegepast op 1 februari 1994. De prijswijzigingen van de verschillende vervoerbewijzen binnen dit globaal gemiddelde volgen twee principes : vereenvoudiging van de tariefschalen en verhoging van de aantrekkelijkheid van het spoorwegaanbod over de korte afstand.

Op internationaal vlak leidt de opheffing van de grenzen tot een aanzienlijke verhoging van de uitwisselingen. De inzet op dit ogenblik is de uitwisselingen tussen alle Europese landen zo veel mogelijk te vergemakkelijken en de bediening binnen elk land optimaal te verzekeren, met behoud van een hoog veiligheidsniveau en eerbied voor het milieu.

De op Europees niveau onderzochte of aangenomen richtlijnen trachten de ontwikkeling van de spoorwegondernemingen te stimuleren door het scheppen van een moderner kader dat beter aangepast is aan de vereisten van de Europese markt.

Deze bepalingen hebben voornamelijk betrekking op de autonomie van de spoorwegondernemingen, de splitsing tussen het beheer van de infrastructuur en het leveren van de vervoerdiensten, de financiële sanering van de bestaande openbare maatschappijen, het toegangsrecht tot de nationale netten voor internationale hergroeperingen en voor maatschappijen voor internationaal gecombineerd vervoer.

Verder heeft de Europese Commissie aan de Raad voorstellen overgemaakt betreffende de vergunningen van de spoorwegondernemingen, de verdeling van de capaciteiten van de spoorweginfrastructuur

perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure.

Il est à noter que selon la deuxième proposition, la capacité disponible allouée sur base de principes d'efficacité économique doit préserver la possibilité d'un accès prioritaire à certains services fournis dans l'intérêt public.

Le trafic ferroviaire est caractérisé par le peu de nuisances qu'il entraîne pour l'environnement, indépendamment de ses atouts en matière de consommation d'énergie et de sécurité.

La politique menée tente de minimiser autant que possible les nuisances éventuelles.

Ainsi, la réalisation de nouvelles lignes et la modernisation des infrastructures existantes se font en prenant intégralement en compte les aspects d'environnement lors de l'exécution des études d'implantation. Une attention particulière est consacrée à la minimisation de la surface des emprises et à l'adoption d'actions de protection du milieu contre le bruit et les vibrations.

L'achèvement de l'électrification du réseau dans ses tronçons les plus sollicités contribuera à réduire au mieux les impacts externes de ce mode de transport.

Le chemin de fer est également un élément important de toute politique de mobilité puisqu'il permet de décharger les routes.

Le renforcement de l'offre ferroviaire, ainsi que la mise en place de synergies avec les transports régionaux est un objectif qui se poursuit au sein de divers groupes de travail et, depuis septembre 1993, dans le cadre de l'accord de coopération entre l'Etat fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale.

Si la S.N.C.B. fournit un certain nombre d'efforts de modernisation de son offre, il importe toutefois de rester vigilant quant à la qualité du service qu'elle offre au public. Dans cette optique, de larges concertations sont organisées avec les Régions dans le cadre du groupe de travail « Mobilité » qui fonctionne au sein de la C.I.C.I.

3. La navigation intérieure

Pour la navigation intérieure, l'accès au marché se caractérise par l'existence d'un tour de rôle et d'un système de barèmes de frets. Toute une partie du trafic (transport pour compte propre, transport par bateau-citerne), échappe toutefois à cette règle. En trafic intérieur, on peut estimer qu'environ un transport sur deux passe par le tour de rôle.

En raison notamment des mutations en cours au sein du marché unique européen, le tour de rôle est en pleine mutation.

L'Office régulateur de la Navigation Intérieure (O.R.N.I.) a donc été chargé d'élaborer des propositions qui visent à assouplir le tour de rôle sans toutefois compromettre la sécurité d'existence des bateaux et leur situation sociale. L'examen de ces

en de heffing van vergoedingen voor het gebruik van de infrastructuur.

Te noteren dat volgens dit tweede voorstel, de beschikbare capaciteit die op basis van principes van economische efficiëntie toegekend wordt, de mogelijkheid moet vrijwaren prioritaire toegang te verlenen tot sommige diensten van openbaar belang.

Het spoorvervoer wordt gekenmerkt door het feit dat het weinig milieuhinder veroorzaakt en dit afgezien van zijn troeven inzake energieverbruik en veiligheid.

Het gevoerde beleid probeert de eventuele hinder zoveel mogelijk te minimaliseren.

Aldus gebeuren de verwezenlijking van nieuwe spoorlijnen en de modernisering van de bestaande infrastructures door bij de opmaak van de inplantingsstudies integraal rekening te houden met de milieuaspecten. Bijzondere aandacht gaat hierbij uit naar een minimalisering van het ruimtegebruik en de uitwerking van beschermende maatregelen tegen geluidshinder en trillingen.

De voltooiing van de electrificatie van het net op de baanvakken die het meest gebruikt worden, zal de externe effecten van deze vervoerwijze aanzienlijk helpen verminderen.

De spoorwegen vormen een belangrijk element in het mobiliteitsbeleid omdat zij de wegen ontlasten.

De versterking van het treinaanbod, en het totstandbrengen van samenwerkingsvormen met het regionaal vervoer behoren tot de doelstellingen van verschillende werkgroepen en verloopt sedert september 1993 in het kader van het samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest.

Indien de N.M.B.S. een zeker aantal inspanningen levert om haar aanbod te moderniseren, mag dat echter niet ten koste gaan van de kwaliteit van de dienstverlening aan de gebruikers. In dit opzicht wordt ruim overleg gepleegd met de Gewesten in het raam van de werkgroep « Mobiliteit » binnen de I.C.V.I.

3. De binnenvaart

De toegang tot de markt van de binnenvaart wordt gekenmerkt door het bestaan van een wettelijk geregelde toerbeurt en vastgelegde vrachtprijzen. Nochtans valt een aanzienlijk gedeelte van het vervoerde volume omwille van zijn aard (bv. vervoer voor eigen rekening, tankvaart) niet onder die regeling. Voor het binnenlands vervoer mag men stellen dat één transport op twee bij toerbeurt gebeurt.

De toerbeurt die in volle evolutie is, kan niet losgekoppeld worden van wat zich afspeelt binnen de eengemaakte Europese markt.

De Dienst voor Regeling van de Binnenvaart (D.R.B.) heeft dus opdracht gekregen om voorstellen uit te werken die tot een versoepeling van de beurtrol moeten leiden zonder echter de bestaanszekerheid van de binnenschippers en hun sociale toestand in

propositions avec les parties concernées (Régions, chargeurs, affréteurs, bateliers) se trouve en la phase finale.

Cette transition doit se faire de façon concertée avec ceux de nos voisins, les Pays-Bas et la France, qui connaissent le même système. Des négociations avec ces pays sont donc en cours.

Dans la même optique, l'O.R.N.I. sera chargé d'élaborer un projet de modèle de coûts pour la navigation intérieure, afin de disposer d'une meilleure base pour la formation des prix.

A l'échelle internationale, depuis la modification des rapports Est-Ouest, la concurrence des bateliers d'Europe centrale et orientale à l'égard de nos bateliers s'est accrue. Dès 1992, les pays membres de l'Union européenne ayant une navigation intérieure ont donné à la Commission un mandat de négociation avec les pays d'Europe centrale et orientale afin de supprimer les facteurs de perturbation du marché dans le trafic Est-Ouest. La Commission se propose de limiter la première phase des négociations aux pays frontaliers de l'Union : la Pologne, la Hongrie, la Tchéquie et la Slovaquie.

Cet ensemble de mesures doit aboutir à une structure simplifiée et transparente du marché de la navigation intérieure belge et européenne.

Diverses initiatives ont été prises en vue de stimuler le marché. Ainsi, on a élaboré des règles pour l'accès à la profession de transporteur par voie navigable et le cadre légal a été modifié afin de permettre aux Régions de réintroduire la possibilité de naviguer le dimanche pour le batelier qui le souhaite.

Les mesures d'assainissement de la navigation intérieure prises au niveau de l'Union européenne devraient également avoir des conséquences positives sur la compétitivité du transport par voie navigable. Ces mesures visent principalement le déchirage des unités les moins performantes ainsi que le remplacement de « vieux bateaux » par du tonnage neuf (règle « du vieux pour du neuf »).

Sur le plan de la sécurité et du respect de l'environnement, il est généralement admis que la navigation intérieure est un mode de transport écologique et très sûr.

Les émissions sonores ainsi que les émissions nocives de gaz polluants sont en effet insignifiantes. De plus, la navigation intérieure est un faible consommateur d'énergie; elle s'inscrit donc parfaitement dans l'environnement naturel.

Pour encore parfaire la sécurité de la navigation intérieure, des prescriptions techniques précises sont imposées aux bateaux affectés au transport de marchandises.

Dans le même but, et en concertation avec les Régions, une révision de la réglementation de la navigation est étudiée, et, dorénavant les prescrip-

het gedrang te brengen. De bespreking van die voorstellen met de betrokken partijen (Gewesten, verladers, bevrachters, schippers) bevindt zich in de laatste fase.

Deze omvorming moet in overleg gebeuren met onze buurlanden Nederland en Frankrijk, die eveneens het systeem van de toerbeurt kennen. Onderhandelingen hierover worden thans met die landen gevoerd.

In ditzelfde perspectief zal de D.R.B. belast worden met het uitwerken van een ontwerp van kostenschema voor de binnenvaart, om aldus over een betere basis te beschikken voor de prijsvorming.

Internationaal gezien is, sinds de wijziging van de Oost/West betrekkingen, de concurrentie van de Centraal- en Oost-Europese schippers ten opzichte van onze schippers toegenomen. De binnenvaartlanden behorende tot de Europese Unie hebben sedert 1992 de Commissie gemandateerd om onderhandelingen met de Centraal- en Oost-Europese landen aan te knopen om de marktversturende factoren in de Oost-West trafiek uit de weg te ruimen. De Commissie houdt zich voor in een eerste fase de besprekingen te beperken tot de aangrenzende binnenvaartlanden : Polen, Hongarije, Tsjechië en Slovaquie.

Op termijn moet dit pakket maatregelen uitmonden in een eenvoudiger en meer doorzichtige marktstructuur van de Belgische en Europese binnenvaart.

Diverse initiatieven werden genomen om de markt te stimuleren. Aldus werden voorschriften opgesteld die de toegang tot het beroep van vervoerder over het water moeten reguleren en werd het wettelijk kader gewijzigd om de Gewesten in staat te stellen opnieuw de mogelijkheid in te voeren om op zondag te varen indien de schipper dit wenst.

Op het vlak van de Europese Unie werd een reeks saneringsmaatregelen uitgewerkt die eveneens positieve gevolgen zouden moeten hebben op het concurrentievermogen van het vervoer langs de binnenwateren. Deze maatregelen beogen hoofdzakelijk het slopen van de minst rendabele schepen en de vervanging van « oude boten » door nieuwe tonnage (« oud voor nieuw » regel).

Op het vlak van de veiligheid en de bescherming van het milieu wordt de binnenvaart algemeen erkend als zijnde een zeer milieuvriendelijke en veilige transportmodus.

Geluidshinder en verspreiding van schadelijke gasen worden tot een minimum herleid. Daarenboven verbruikt de binnenvaart weinig energie. Zij integreert zich dus perfect in het natuurlijke milieu.

Om de veiligheid van de binnenvaart nog meer te verbeteren worden aan boten die gebruikt worden om goederen te vervoeren nauwkeurige technische bepalingen opgelegd.

Met hetzelfde doel voor ogen en in overleg met de Gewesten wordt thans bestudeerd hoe men de reglementering van de binnenvaart kan herzien en zullen

tions relatives au transport de marchandises dangereuses seront applicables aux voies navigables. Pour le transport de passagers, les bateliers sont maintenant tenus de se soumettre à un brevet de capacité et les bateaux doivent répondre à des exigences techniques spécifiques.

L'Etat fédéral et les Régions devraient s'attacher à promouvoir le transport fluvial. La Belgique dispose en effet d'un réseau étendu et bien équipé de voies navigables qui garantissent un accès facile par voie d'eau à nos pays voisins. Les ramifications de ce réseau sont telles qu'il reste de grandes réserves de capacité d'utilisation permettant un accroissement considérable des volumes transportés.

Il y a lieu d'insister sur le fait que la navigation intérieure est parfaitement compatible avec la technique du « just-in-time » pour l'approvisionnement des entreprises.

Elle est de plus compétitive au niveau des prix du transport à la prestation en tonnes-kilomètres.

4. La marine

La navigation maritime opère dans un environnement concurrentiel international où le libre accès au marché n'est pas toujours garanti. Il existe ainsi des mesures de protection du cabotage national contre les navires ne battant pas de pavillon national, ou, dans certains pays, des bureaux d'affrètement nationaux qui gèrent l'attribution du fret.

Une première étape favorable au développement du cabotage dans l'Union européenne a été franchie au début 1993. Toutefois, les nombreuses exceptions et dérogations prévues empêcheront le système d'être opérationnel avant 2004.

La politique belge tend à la réalisation d'une liberté de service aussi large que possible dans le respect de la libre concurrence sur une base justifiée sur le plan économique.

Vu le caractère international de la navigation maritime, les armateurs de l'Union européenne doivent concurrencer divers pavillons dits « de complaisance » qui pratiquent des prix de une à trois inférieurs aux leurs.

La plupart des pays européens ont cru devoir s'armer contre une telle situation par la création d'un second registre de pavillons permettant l'exploitation de leurs navires dans des conditions comparables.

La Commission européenne, quant à elle, se penche actuellement sur le projet tendant à instaurer un pavillon européen en mesure de rivaliser avec les pavillons de complaisance, « l'EUROS ». Toutes ces initiatives ont essentiellement pour objet d'alléger considérablement les charges fiscales et sociales des armateurs.

En Belgique, les armateurs optent maintenant le plus souvent pour un enregistrement dans le registre luxembourgeois des affrètements à coque nue. Ils estiment toutefois que les frais d'exploitation sous

de bepalingen inzake het vervoer van gevaarlijke goederen ook van toepassing zijn op de waterwegen. Voor het vervoer van passagiers, moeten de schippers nu over een bekwaamheidsbrevet beschikken en moeten de boten aan specifieke technische normen beantwoorden.

De federale Staat en de Gewesten zouden het vervoer langs de binnenvaart moeten promoten. België beschikt immers over een uitgebreid en modern net van binnenlandse waterwegen die eveneens de toegang over het water tot de diverse ons omringende landen goed ontsluiten. Het net is dermate vertakt dat nog veel ruimte beschikbaar blijft voor een aanzienlijke toename van de vervoerde volumes.

De nadruk moet ook gelegd worden op het feit dat de binnenvaart perfect verenigbaar is met de hedendaagse techniek van het « just in-time » afleveren van goederen voor de bevoorrading van de bedrijven.

Daarenboven zijn de vervoerkosten per ton/kilometer die de binnenvaart aanbiedt zeer concurrentieel.

4. De zeescheepvaart

De zeescheepvaart opereert in een internationaal concurrentiële omgeving waar de vrije toegang tot de markt niet steeds gegarandeerd is. Men denkt hierbij aan de afscherming van de nationale cabotage tegen schepen van niet-nationale vlaggen of aan het bestaan in sommige landen van nationale vrachtenbureaus die de toewijzing van de vracht beheren.

Begin 1993 werd een eerste positieve stap gezet voor de ontwikkeling van de cabotage in de Europese Unie. Maar het aantal voorziene uitzonderingen en afwijkingen maken dat het systeem niet vóór 2004 operationeel zal kunnen worden.

Het Belgisch beleid streeft naar een zo ruim mogelijke vrijheid van dienstverlening die de vrije mededinging op een op economisch vlak verantwoorde basis respecteert.

Wegens het internationale karakter van de zeescheepvaart staan de reders van de Europese Unie in concurrentie met allerlei zgn. goedkope vlaggen die een kostprijsverschil veroorzaken dat zich verhoudt van 1 tot 3.

De meeste Europese landen hebben gemeend zich tegen deze situatie te kunnen wapenen door het instellen van een tweede vlagregister waarin hun schepen worden geëxploiteerd tegen vergelijkbare omstandigheden.

De Europese Commissie werkt momenteel aan het Euros-project, een project tot het opzetten van een Europese vlag die de concurrentie met de goedkope vlag-landen zou aankunnen. Al deze initiatieven hebben hoofdzakelijk tot doel aanzienlijk de financiële en sociale lasten voor de reders te drukken.

In België opteren de reders nu het vaakst voor een registratie in het Luxemburgs rompbevrachtingsregister. Zij menen echter dat de exploitatiekosten onder Luxemburgse vlag toch nog merkkelijk hoger lig-

pavillon luxembourgeois restent sensiblement plus élevés que ceux payés pour l'équipage d'un navire battant un pavillon de complaisance.

Depuis 1993, un groupe de travail qui réunit les représentants de plusieurs départements et l'ensemble du secteur (armateurs et organisations syndicales) examine les possibilités de comprimer encore davantage les coûts d'exploitation et de restructurer par la même occasion le secteur maritime.

Un protocole de deux ans a été conclu en février 1994. Il permet des adaptations en matière de sécurité sociale en contrepartie d'un certain maintien de l'emploi pour les marins belges. Ce protocole sera réévalué tous les trois mois par les partenaires en présence.

Etant donné le caractère essentiellement international de la navigation maritime, les initiatives les plus importantes sont prises au niveau européen ou mondial, au sein, notamment, de l'Organisation Maritime Internationale (O.M.I.).

En Europe, la Belgique suit de près l'élaboration des dispositions en matière de formation des marins, d'inspection des navires et de prévention des pollutions.

La question du transport de combustible nucléaire ou de marchandises dangereuses est également abordée et la Belgique adopte des positions fermes à cet égard.

Sur le plan interne, des dispositions ont été prises afin d'imposer un brevet pour la navigation de plaisance le long de la côte et en pleine mer. A cet effet, les brevets existants de yachtman et de navigateur de yacht seront adaptés et actualisés.

Bien que la navigation maritime ne soit pas l'agent le plus pollueur de l'environnement marin, elle y contribue de toute évidence d'une manière considérable et perceptible, surtout lors de catastrophes maritimes qui peuvent avoir des conséquences profondes sur le milieu marin.

Le projet de loi relatif à la convention MARPOL (pollution de la mer) est soumis au Parlement (projet 1387/1/93-94).

Au niveau interdépartemental, nous élaborons actuellement un projet de loi portant sur la création, à l'exemple des pays voisins, d'une zone exclusivement économique (ZEE). Cette loi permettrait de mieux protéger le milieu marin et autoriserait la Belgique à sanctionner tout déversement illégal d'hydrocarbures, de déchets chimiques et autres.

La Belgique suit également de très près les travaux qui concernent des questions telles que l'élimination de navires substandards, le retrait de vieux navires-citernes et leur remplacement par des navires à double coque ou d'une construction équivalente, la réduction de la pollution atmosphérique par les navires en raison de l'émission de CO₂, NO_x, SO₂ et d'hydrocarbures dans les gaz d'échappement et d'autres gaz nocifs, ainsi que la protection de zones marines écologiques vulnérables par l'imposition d'itinéraires obligatoires.

gen dan hetgeen voor de exploitatie van een zeeschip in een zogenaamd goedkoop-vlagland voor bemanning moest betaald worden.

Sedert 1993 onderzoekt een werkgroep samengesteld uit afgevaardigden uit verschillende departementen en uit de gehele sector (reders en vakorganisaties) de mogelijkheden om de exploitatiekosten nog verder te drukken en tevens de maritieme sector te herstructureren.

Een protocol van twee jaar werd in februari 1994 gesloten. Het laat aanpassingen toe inzake sociale zekerheid als tegenprestatie voor een zeker behoud van de tewerkstelling voor de Belgische zeelieden. Dit protocol zal door alle partners om de drie maanden geëvalueerd worden.

Door het uitgesproken internationaal karakter van de zeescheepvaart worden de belangrijkste initiatieven op Europees of op wereldvlak genomen, namelijk door de Internationale Maritieme Organisatie (I.M.O.).

In Europa volgt België van dichtbij de uitwerking van de bepalingen betreffende de vorming van de zeelieden, de inspectie van de schepen en het voorkomen van milieuvervuiling.

De kwestie van het vervoer van kernbrandstof of van gevaarlijke goederen werd eveneens aangesneden en België heeft hierover een vast standpunt ingenomen.

Op intern vlak werden schikkingen genomen om een brevet op te leggen voor de pleziervaart langs de kust en in volle zee. Daartoe zullen de bestaande brevetten van jachtman en jachtnavigator aangepast en geactualiseerd worden.

Alhoewel de zeevaart niet de grootste bevuiler is van het maritieme milieu, is ze desalniettemin de veroorzaker van een beduidende en merkbare verontreiniging, vooral bij scheepsrampen die ingrijpende gevolgen kunnen hebben voor het maritieme milieu.

Het wetsontwerp betreffende het MARPOL-verdrag (verontreiniging van de zee) is thans aan het Parlement voorgelegd (ontwerp 1387/1/93-94).

Op interdepartementaal niveau wordt momenteel een wetsontwerp opgesteld inzake de instelling, naar het voorbeeld van onze buurlanden, van een Exclusief Economische Zone (EEZ). Deze wet zou tot een betere bescherming van het maritieme milieu moeten leiden en België toelaten bestraffend in deze zone op te treden bij illegale dumpingen van olie, chemisch afval en dergelijke.

België volgt eveneens van heel dichtbij de werkzaamheden met betrekking tot het elimineren van de substandard-schepen, het uit de dienst nemen van oude tankers en de vervanging door schepen met dubbele romp of een gelijkaardige constructie, het terugdringen van de luchtverontreiniging door schepen ingevolge de emissie van CO₂, NO_x, SO₂ en koolwaterstoffen in rookgassen, CFK's en andere schadelijke gassen en het beschermen van ecologisch kwetsbare zeegebieden door het opleggen van verplichte vaarroutes.

5. La Régie de Transport Maritime (R.T.M.)

Confrontée à la guerre commerciale et tarifaire qui a anticipé la mise en service du tunnel sous la Manche, la R.T.M., comme tous les transporteurs maritimes situés sur ce marché, subira dans les prochains mois les effets réels de l'ouverture de ce tunnel.

L'impact de cette concurrence nouvelle fait l'objet d'un examen attentif et constituera un élément déterminant des décisions relatives à l'avenir de la R.T.M.

A court terme et en vue de renforcer la compétitivité de cette dernière, les négociations se poursuivent au sujet des mesures faisant l'objet des décisions du Conseil des Ministres, lesquelles avaient pour but d'améliorer la structure commerciale et financière de la Régie.

6. L'aéronautique

En Belgique comme dans la plupart des autres pays de l'Union européenne, le secteur aérien est soumis à une très forte concurrence.

Ainsi, sur base de dispositions européennes entrées en vigueur en janvier 1993, plusieurs transporteurs ont créé de nouvelles lignes ou des lignes complémentaires entre la Belgique et des destinations telles que Nice, Paris, East Midlands, Southampton, Belfast, Glasgow, Lisbonne ou Edimbourg.

Le Rapport des Sages demandé par la Commission a été présenté le 1^{er} février 1994. Il émet un certain nombre de recommandations visant notamment à améliorer la productivité des compagnies aériennes et à augmenter la fluidité du trafic. Suite à ce Rapport, la Commission a présenté un programme d'action au Conseil qui attend maintenant des propositions concrètes.

Sur le plan des relations bilatérales avec des pays tiers à l'espace économique européen, l'Administration de l'Aéronautique, en coopération étroite avec le Ministère des Affaires Etrangères, oeuvre pour obtenir de nouveaux droits de trafic pour la Belgique et pour maintenir ou étendre les droits existants en tenant compte des intérêts des aéroports belges et des compagnies aériennes.

Divers règlements européens sont entrés ou entreront prochainement en vigueur dans le but d'assurer l'égalité de la concurrence pour tous les acteurs sur le marché. Ils concernent notamment les systèmes de réservation électroniques, la délivrance de licences au personnel navigant ou la formation du personnel.

Sur le plan belge, divers arrêtés qui permettent aux pilotes ou mécaniciens militaires d'obtenir des licences civiles ont été pris ou sont en préparation.

Pour ce qui est de la sûreté aérienne qui signifie la lutte contre le terrorisme et la criminalité contre

5. De Regie voor Maritiem Transport (R.M.T.)

Geconfronteerd met de handels- en tarievenoorlog die de ingebruikneming van de Kanaaltunnel is voorafgegaan, zal de R.M.T., zoals alle scheepsvervoerders op dit marktsegment, in de volgende maanden de werkelijke weerslag voelen van de opening van de tunnel.

De weerslag van deze nieuwe concurrent zal met aandacht bestudeerd worden en een bepalend element vormen voor de beslissingen met betrekking tot de toekomst van de R.M.T.

Op korte termijn en met het oog op een versterking van het concurrentievermogen van deze laatste, worden de onderhandelingen verder gezet over de maatregelen waarover in de Ministerraad beslist werd, om de commerciële en financiële structuur van de R.M.T. te verbeteren.

6. De Luchtvaart

In België zoals in de meeste andere landen van de Europese Unie is de luchtvaartsector aan een felle concurrentie onderhevig.

Aldus hebben, op basis van Europese bepalingen die op 1 januari 1993 van kracht zijn geworden, meerdere Europese luchtvervoerders nieuwe en/of bijkomende luchtdiensten opgestart tussen België en bestemmingen zoals Nice, Parijs, East Midlands, Southampton, Belfast, Glasgow, Lissabon en Edinburg.

Het Rapport der Wijzen dat door de Commissie werd aangevraagd, werd op 1 februari 1994 ingediend. Het bevat een aantal aanbevelingen met het oog op een verbetering van de produktiviteit van de luchtvaartmaatschappijen en een vlotter luchtverkeer. In aansluiting op dit Rapport heeft de Commissie een actieplan aan de Raad voorgelegd. De Raad wacht nu op concrete voorstellen.

Op het vlak van de bilaterale luchtvaartbetrekkingen met derde landen buiten de Europese Economische Ruimte ijvert het Bestuur van de Luchtvaart, in nauwe samenwerking met het Ministerie van Buitenlandse Zaken, om nieuwe verkeersrechten voor België te verwerven en verworven rechten te vrijwaren en/of uit te breiden, hierbij rekening houdend met de belangen van onze luchthavens.

Verschillende Europese reglementen hebben of zullen binnenkort uitwerking krijgen om aan alle actoren op de markt gelijke mededigingsvoorwaarden te geven. Ze hebben onder andere betrekking op de geautomatiseerde boekingssystemen, de aflevering van vergunningen aan het vliegend personeel of de vorming van het personeel.

In België zijn verschillende besluiten die de militaire piloten of mecaniciens moeten toelaten een burgerlijke vliegvergunning te bekomen, in voorbereiding of reeds uitgevaardigd.

Aangaande de luchtvaartbeveiliging, d.i. de strijd tegen het terrorisme en de luchtvaartcriminaliteit,

l'aviation civile, l'accent sera mis l'année prochaine sur l'élaboration du plan national de sûreté de l'aviation civile et sur un système d'inspection concernant le suivi des prescriptions en matière de sûreté de l'aviation.

Les cycles de formation sur le plan de la sûreté aéronautique seront approfondis tandis qu'un système de certification pour le personnel de sûreté est en préparation. Enfin, une attention particulière sera consacrée à la protection des compagnies aériennes belges à l'étranger.

Dans les prochains mois, divers arrêtés seront pris en vue, notamment, d'assurer que les travaux de maintenance des avions exécutés en Belgique répondent à des exigences élevées en matière de sécurité et harmonisées au niveau européen ou de réglementer les licences de mécanicien d'entretien.

Sur le plan européen, des travaux sont en cours afin de constituer une banque de données relatives aux incidents survenus en vol et de mettre au point les procédures sur les enquêtes d'accident d'aviation.

La question des émissions sonores des avions retient également l'attention des autorités belges qui respectent strictement les directives européennes en la matière.

La Belgique participe par ailleurs à tous les travaux qui ont pour but de diminuer la congestion de l'espace aérien et des aéroports.

7. La Régie des Voies aériennes

La Régie des Voies Aériennes est un organisme doté de la personnalité civile chargé de construire, d'aménager, d'entretenir et d'exploiter les aéroports et leurs dépendances, ainsi que d'assurer la sécurité de la navigation aérienne.

La régie détient par ailleurs une participation de 47,5% dans la S.A. B.A.T.C. créée le 11 décembre 1987 dans le but de réaliser les extensions et la modernisation du bâtiment passagers (y compris les parkings et les voies d'accès à l'aéroport de Bruxelles-National ainsi que la gestion et l'exploitation commerciale du bâtiment passagers).

Pour que la B.A.T.C. puisse réaliser sa mission, la R.V.A. a fait, au moment de la constitution, un apport en nature de toute son activité se rapportant aux passagers dans l'aérogare passagers. Elle s'est de plus engagée à consentir un droit de superficie pour une période de 30 ans permettant à la B.A.T.C. de disposer à l'aéroport de Bruxelles-National des terrains nécessaires pour réaliser, en phases, des extensions à l'aérogare passagers.

En outre, B.A.T.C. a également obtenu depuis la fin 1987 le droit de percevoir les redevances d'embar-

zal volgend jaar de nadruk gelegd worden op de uitwerking van het nationaal plan voor de veiligheid van de burgerluchtvaart en op een inspectiesysteem inzake de naleving van de luchtvaartbeveiligingsvoorschriften.

De opleidingscycli op het vlak van de luchtvaartbeveiliging zullen verder worden uitgebouwd terwijl tevens een certificatiesysteem voor het veiligheidspersoneel voorbereid wordt. Tenslotte zal bijzondere aandacht gaan naar de beveiliging van de Belgische luchtvaartmaatschappijen in het buitenland.

In de komende maanden zullen verschillende besluiten genomen worden om, onder andere, ervoor te zorgen dat de in België uitgevoerde onderhoudswerkzaamheden aan vliegtuigen aan de hoge en op Europees niveau geharmoniseerde veiligheidsnormen beantwoorden of om de vergunningen van onderhoudsmechanici te reglementeren.

Op Europees vlak wordt er gewerkt aan de samenstelling van een gegevensbank over incidenten die zich tijdens de vluchten voordoen en aan het vastleggen van de procedures die gevolgd moeten worden bij ongevallen en enquêtes in de luchtvaart.

Het beperken van de geluidsuitstoot van de vliegtuigen krijgt eveneens de aandacht van de Belgische overheid die de Europese richtlijnen terzake strikt respecteren.

België is verder ook nog betrokken bij alle werkzaamheden die tot doel hebben het luchtruim en de luchthavens te ontlasten.

7. De Regie der Luchtwegen

De Regie der Luchtwegen is een instelling die met rechtspersoonlijkheid is bekleed en die belast is met het bouwen, het inrichten, het onderhouden en het exploiteren van de luchthavens en hun aanhorigheden, alsook met het verzekeren van de veiligheid van de luchtvaart.

De Regie participeert verder voor 47,5% in de N.V. B.A.T.C. die op 11 december 1987 opgericht werd met als doel het verwezenlijken van de uitbreiding en de modernisering van de gebouwen bestemd voor het ontvangen van passagiers (met inbegrip van de parkeerplaatsen en de toegangswegen tot de luchthaven van Brussel-Nationaal en van het beheer en de commerciële exploitatie van het passagiersgebouw).

Opdat B.A.T.C. haar opdracht zou kunnen vervullen, heeft de R.L.W., op het ogenblik van de oprichting, een inbreng in natura gedaan van haar volledige activiteit met betrekking tot de passagiers in het luchthavengebouw. Ze heeft zich verder verbonden een opstalrecht te verlenen voor een periode van 30 jaar om B.A.T.C. in de mogelijkheid te stellen over de nodige terreinen van de luchthaven Brussel-Nationaal te beschikken voor de verwezenlijking, in verscheidene stappen, van de uitbreiding van het luchthavengebouw bestemd voor passagiers.

Daarbij heeft B.A.T.C. eveneens sedert eind 1987 het recht verkregen de inschepingsrechten en de

quement et celles dues pour l'utilisation des passerelles à l'usage des passagers.

Par ailleurs, dans la mesure où B.A.T.C. ne dispose pas du personnel qui lui permettrait d'exécuter les missions qui lui sont confiées, ces tâches sont effectuées par des agents de la R.V.A. dans le cadre d'un contrat de louage de services, accompagné d'un contrat de fourniture puisque la B.A.T.C. fait appel à des installations, du matériel et des services de la R.V.A.

Dès le début du projet, des difficultés de fonctionnement sont apparues. Les plans de construction, les organes de direction de B.A.T.C. ont été modifiés à plusieurs reprises.

Ces problèmes ont conduit à des difficultés majeures à la fin de l'année 1992 et au début de l'année 1993.

Il a donc fallu nommer un Directeur Général de crise et adapter les organes de direction afin de les rendre plus efficaces et de poursuivre le projet du nouveau terminal. Dans le respect des délais prévus, les premiers comptoirs de check-in sont entrés en fonction en juin 1994; le terminal sera, lui, achevé en décembre 1994 et l'ensemble du complexe sera en service à la mi-1995.

Parallèlement, une étude mettait en évidence la nécessité de dégager un consensus stratégique sur les options-clés de développement du trafic à Bruxelles-National et d'unifier pour ce faire la gestion de l'aéroport.

Une vision stratégique intégrée permettra en effet à Bruxelles-National de faire face à la menace représentée par ses concurrents directs, notamment Schiphol, Charles de Gaulle, Londres et Francfort.

Une unité de gestion de l'aéroport offre de nombreux avantages en termes d'emplois et en termes commerciaux, opérationnels et financiers. La majorité des autorités aéroportuaires concurrentes ont d'ailleurs adopté ce schéma d'unicité. Par contraste, l'ensemble des parties impliquées reconnaît que la division actuelle des responsabilités entre la R.V.A. et B.A.T.C., peu logique dans sa structure, entraîne une complexité dans la gestion des processus-clés de l'aéroport.

Cette unification de la gestion de l'aéroport permettra d'assurer la satisfaction du passager, d'améliorer l'image aéroportuaire ainsi que la rentabilité, d'assurer les opérations et la sécurité de l'ensemble de l'infrastructure aéroportuaires et enfin de maintenir dans des normes acceptables les effets inévitables sur l'environnement de l'activité de l'aéroport.

Bien entendu, les droits du personnel de la R.V.A. sous statut seront pris en compte et respectés, notamment en ce qui concerne la sécurité d'emploi, la pension et la rémunération.

Un consultant a été chargé d'étudier la structure optimale de la nouvelle organisation.

Cette révision de la répartition des tâches entre les deux entités aura des implications sur la création de

rechten voor het gebruik van de loopbruggen door de passagiers te innen.

Als B.A.T.C. niet over het nodige personeel beschikt om haar opdrachten te vervullen, worden deze taken uitgevoerd door personeelsleden van de R.L.W. in het raam van een dienstverleningsovereenkomst, vergezeld van een leveringscontract omdat B.A.T.C. beroep doet op installaties, materieel en diensten van de R.L.W.

Vanaf de begin waren er moeilijkheden. De bouwplannen en de directieorganen van B.A.T.C. werden verschillende keren gewijzigd.

Deze problemen hebben tot zeer ernstige moeilijkheden geleid op het einde van 1992 en in het begin van 1993.

Men heeft dus een crisis-directeur-generaal moeten aanwijzen en de directieorganen aanpassen om ze doeltreffender te maken en om het project van de nieuwe terminal verder te zetten. Binnen de voorziene termijnen werden de eerste check-in balies in juni 1994 in gebruik genomen; de terminal zelf zal klaar zijn in december 1994 en het gezamenlijke complex zal medium 1995 in dienst worden genomen.

Een hiermee gelijklopende studie wees op de noodzaak een strategische consensus te bereiken over de hoofdopties in verband met de evolutie van het verkeer op Brussel-Nationaal en op de noodzakelijkheid daarvoor het beheer van de luchthaven te unifiëren.

Een geïntegreerde strategische visie zal inderdaad Brussel-Nationaal in staat stellen het hoofd te bieden aan de bedreiging van haar rechtstreekse concurrenten, namelijk Schiphol, Charles de Gaulle, Londen en Frankfurt.

Een eenheid van beheer van de luchthaven biedt talrijke voordelen inzake tewerkstelling en op commercieel, operationeel en financieel gebied. De meeste concurrerende luchtvaartautoriteiten hebben trouwens dit eenheidschema aangenomen. Daartegenover staat dat alle betrokken partijen bekennen dat de huidige spreiding van verantwoordelijkheden tussen de R.L.W. en B.A.T.C. structureel weinig logisch is en het beheer van de essentiële zaken van de luchthaven bemoeilijkt.

De éénmaking van het beheer van de luchthaven zal de passagiers meer voldoening schenken, het imago van de luchthaven en de rentabiliteit verbeteren, de operaties en de veiligheid van de hele luchthaveninfrastructuur waarborgen en, ten slotte, de onvermijdelijke impact van de activiteiten van de luchthaven op de omgeving binnen aanvaardbare normen houden.

Natuurlijk zal er rekening gehouden worden met de rechten van het statutair personeel van de R.L.W., met name inzake werkzekerheid, pensioen en bezoldiging, en die rechten zullen gerespecteerd worden.

Een consultant werd belast met de studie van de optimale structuur van de nieuwe organisatie.

De herziening van de taakverdeling tussen deze twee entiteiten zal implicaties hebben op de oprich-

la S.N.V.A. (Société nationale des voies aériennes) prévue par la loi du 21 mars 1991.

Il y aura en effet lieu de procéder à une reformulation de certaines missions dévolues à la S.N.V.A., à des adaptations des champs de responsabilité et des procédures de coordination et de concertation.

De même, des modifications apparaissent nécessaires dans la structure des recettes de ces deux entités et dès lors dans les mécanismes tarifaires, lesquels devront prioritairement tenir compte de l'intérêt général.

En synthèse, on peut dire que le système proposé se caractérise par les éléments suivants : il protège les droits du personnel de la R.V.A., il a un effet positif sur l'activité de l'aéroport, pôle de croissance et vecteur d'emploi, il renforce la position concurrentielle de l'aéroport, il valorise le savoir faire de la R.V.A. dans le créneau du contrôle aérien, et enfin il clarifie et stabilise la situation financière de la S.N.V.A.

III. — POUR UNE POLITIQUE GLOBALE DES TRANSPORTS

Le transport est un facteur essentiel de l'économie nationale en raison de la situation géographique de notre pays au croisement de routes commerciales importantes, de la proximité de la Mer du Nord, de l'extension des ports maritimes et de son réseau d'infrastructures de transport terrestre associé à une haute densité de population et au développement industriel.

Malgré la récession économique qui a entraîné une diminution du transport de marchandises en 1993, la tendance du trafic se maintient à la hausse, suite à la croissance de la mobilité des voyageurs. Les premiers résultats de 1994 montrent de plus une reprise du transport de marchandises.

Face à la demande soutenue dans ce secteur d'activité, on peut s'étonner des difficultés financières que celui-ci peut rencontrer dans certains modes.

Le mécanisme de formation des prix du transport qui sous-estime les coûts externes liés à son existence contribue à ces difficultés et son développement conduit à la saturation de l'infrastructure en certains endroits à tel point que des actions aux niveaux fédéral, régional et local doivent empêcher l'étranglement de la mobilité.

En 1993, une étude complète de la problématique de la mobilité a été élaborée par une équipe de professeurs d'université.

Leurs propositions pour une politique de mobilité seront débattues au sein de la Conférence interministérielle des Communications et de l'Infrastructure avec les gouvernements régionaux.

Les efforts à réaliser s'inscrivent dans le long terme et doivent tenir compte de la dimension européenne. Il importe en effet de mettre en place les

ting van de N.M.L.W. (Nationale Maatschappij der Luchtweegen) die door de wet van 21 maart 1991 is voorzien.

Bepaalde opdrachten van de N.M.L.W. zullen inderdaad opnieuw moeten geformuleerd worden en de verantwoordelijkheidsgebieden en de coördinatie- en overlegprocedures aangepast.

Men zal ook wijzigingen moeten aanbrengen aan de ontvangstenstructuur van deze twee entiteiten en bijgevolg aan de tariefmechanismen die prioritair rekening zullen moeten houden met het algemeen belang.

Kortom kan gezegd worden dat het voorgestelde systeem gekenmerkt wordt door de volgende elementen : het beschermt de rechten van het personeel van de R.L.W., het heeft een gunstig effect op de activiteiten van de luchthaven als groeipool en werkverschaffer, het versterkt de concurrentiële positie van de luchthaven, het valoriseert de know-how van de R.L.W. in verband met de controle van het luchtverkeer en tenslotte, het verheldert en stabiliseert de financiële toestand van de N.M.L.W.

III. — VOOR EEN GLOBAAL VERVOERBELEID

Het vervoer is een essentiële factor van de nationale economie door de geografische ligging van ons land, op een kruispunt van belangrijke Europese handelsroutes en in de nabijheid van de Noordzee, door de uitbouw van zijn zeehavens en door zijn infrastructuurnet voor het vervoer te land, dit alles gekoppeld aan een hoog bevolkingscijfer en aan industriële ontwikkeling.

Ondanks de teruggang van de economische bedrijvigheid, die in 1993 een vermindering van het goederenverkeer meebracht, blijft de verkeersdruk stijgen ingevolge de toename van de reizigersmobiliteit. De eerste resultaten van 1994 vertonen bovendien een hervatting van het goederenverkeer.

Tegenover de aanhoudende vraag naar vervoer kan men zich verwonderen over de financiële moeilijkheden van deze bedrijfstak en in het bijzonder bij bepaalde vervoerwijzen.

Het vormingsmechanisme van de vervoerprijs dat de externe kosten ervan onderschat draagt bij tot deze moeilijkheden en de voortschrijdende ontwikkeling ervan leidt tot de verzadiging van de infrastructuur op sommige plaatsen, zodat acties op federaal, regionaal en lokaal vlak een stremming van de mobiliteit moeten voorkomen.

In 1993 werd een volledige studie van de mobiliteitsvraagstukken door een groep van universiteitsprofessoren ondernomen.

De voorstellen van deze groep zullen met de gewestregeringen besproken worden op de Interministeriële Conferentie van Verkeer en Infrastructuur.

De gevraagde inspanningen situeren zich op lange termijn en moeten rekening houden met de Europese dimensie. Het is inderdaad belangrijk dat men over

instruments d'une réelle harmonisation des conditions de concurrence entre les modes de transport et de prendre en compte le coût des effets sur l'environnement.

1. Le transport combiné

Dans un tel contexte de mobilité croissante, le transport combiné peut rendre de bons services par le regroupement du trafic diffus sur un tronçon commun, de manière à ce que l'impact sur l'environnement, les coûts et l'insécurité diminuent.

Il est donc nécessaire d'encourager l'utilisation des unités de transport intermodales comme les conteneurs, les caisses mobiles, les remorques et semi-remorques et de renforcer les installations terminales.

Le développement du transport combiné contribue principalement au désengorgement du trafic routier sur les grands axes qui relient les centres industriels et de distribution. Il peut aussi se présenter comme une alternative plus adaptée au transport de matières dangereuses.

L'amélioration constante de l'offre ferroviaire augmente la qualité des prestations dans ce secteur et propose de meilleurs délais d'acheminement aux utilisateurs.

Le renforcement de la promotion du transport combiné est donc nécessaire et la Belgique a participé en 1993 à un programme d'actions pilotes de la Commission de la Communauté européenne. Elle a ainsi souhaité soutenir financièrement la relance du terminal de transbordement de Bressoux afin d'attirer une partie du trafic routier de l'axe Allemagne-Benelux-Royaume-Uni en transit par Zeebrugge et Anvers.

En 1994, une deuxième phase de ce projet a été introduite auprès de la Commission, en même temps que deux autres initiatives. L'une est axée sur le terminal de Muizen, au départ d'une liaison rail/route via la péninsule ibérique vers le Maroc; l'autre veut faire bénéficier une plate-forme multimodale située à Renory (Liège) de combinaisons de trafics de marchandises, associant la route, le fer et la voie d'eau.

La complémentarité entre transport terrestre et fluvio-maritime ne doit pas laisser pour compte le transport aérien. A ce sujet, des développements techniques relatifs aux interfaces air-route doivent servir à faciliter l'intégration du mode ferroviaire.

2. Auxiliaires de transport de marchandises

La politique menée vise également à réglementer et à organiser le travail des auxiliaires de transport de marchandises qui participent de façon importante au développement des échanges du pays.

Face aux donneurs d'ordre, qui demandent un rendement maximal pour un prix compétitif, l'auxiliaire

de nodige instrumenten beschikt om de mededingingsvoorwaarden tussen de vervoerwijzen onderling werkelijk te harmoniseren en rekening houdt met de externe weerslag op het milieu.

1. Het gecombineerd vervoer

Bij deze stijgende mobiliteit kan het gecombineerd vervoer goede diensten bewijzen door het samenvoegen van verspreide zendingen op een gemeenschappelijk traject, zodat ruimtebeslag, kosten en onveiligheid verminderen.

Vandaar dat het zinvol is het gebruik van de intermodale vervoerseenheden zoals containers, laadkisten, opleggers en aanhangwagens aan te moedigen en de overslagterminals te steunen.

De ontwikkeling van het gecombineerd vervoer draagt bij tot het ontlasten van in hoofdzaak het wegverkeer op de grote assen die industriële en distributiecentra verbinden. Zij kan ook een meer verantwoord alternatief vormen voor het vervoer van gevaarlijke goederen.

Een voortgezette verbetering van het spoorwegaanbod verhoogt de kwaliteit van haar dienstverlening en verlaagt de leveringstermijnen.

De verdere bevordering van het gecombineerd vervoer is dus nodig en België heeft in 1993 deelgenomen aan een programma van pilootacties van de Commissie van de Europese Unie. Zo heeft ons land de heropleving van de overslagterminal van Bressoux financieel willen ondersteunen met de bedoeling een gedeelte van het wegvervoer aan te trekken dat zich op de as Duitsland-Benelux-Verenigd Koninkrijk via de havens van Zeebrugge en Antwerpen voltrekt.

In 1994 werd een tweede fase van dit initiatief bij de Commissie ingediend samen met twee andere projecten. Het ene is gericht op de terminal van Muizen uitgaande van de spoor/weg verbinding met Marokko over het Iberisch schiereiland; het andere wil een multimodaal draagvlak, gelegen te Renory (Liège) laten genieten van de goederenverkeersamenstellingen die de weg, het spoor en de waterweg bijeenbrengen.

De complementariteit van het land- en zeevervoer mag de luchtvaart niet op zijn honger laten. De technische ontwikkeling op het gebied van de lucht/weg raakvlakken moet dienstig zijn voor de integratie van het spoorvervoer.

2. Tussenpersonen in het goederenvervoer

Het gevoerde beleid beoogt eveneens de reglementering en de organisatie van het werk van de tussenpersonen in het goederenvervoer die op een belangrijke wijze bijdragen tot de evolutie van de uitwisselingen van het land.

Tegenover de opdrachtgever die een maximaal rendement tegen een concurrentiële prijs verlangt,

a pour vocation de rechercher les conditions de transport les plus intéressantes, en agissant, là où c'est possible, sur la concurrence intermodale.

Les prestations des auxiliaires ne se limitent pas à rechercher un transport. Ils sont en mesure d'intervenir dans toute la chaîne de transport et d'offrir des services dans des activités directement communes au transport. Le coût de leurs prestations n'est donc pas absolument prépondérant; il peut dépendre, parfois très largement du nombre et de la qualité de ces services qui sont eux-mêmes un autre élément d'accroissement du rendement.

L'accès à la profession est réglementé par une loi de 1967 et par des arrêtés royaux de 1975 et 1978. D'autre part, l'arrêté royal créant la licence d'agent maritime ayant été soumis pour avis aux représentants de la profession et aux gouvernements régionaux, il sera finalisé et les premières licences pourront être délivrées vers la fin de 1994.

Quant à l'arrêté royal créant la licence de commissionnaire-expéditeur aux transports, le projet a été soumis pour avis aux représentants de la profession.

La réglementation des professions d'auxiliaires de transport de marchandises est un facteur de l'instauration d'une concurrence optimale entre opérateurs du secteur et favorise l'obtention d'un meilleur équilibre concurrentiel entre les modes de transport en raison du caractère généralement plurimodal des intervenants.

L'ensemble des professions d'auxiliaires de transport renforce l'efficacité des transports (groupage de marchandises, diminution des parcours à vide, recherche de donneur d'ordre,...); par là, il améliore la fluidité du trafic et diminue les impacts externes et environnementaux des transports.

IV. — LES POSTES ET LES TELECOMMUNICATIONS

Le secteur des postes et des télécommunications présente un intérêt vital pour l'avenir de notre tissu économique.

1. Le secteur des télécommunications

1.1. La description du secteur

Sur le plan des besoins en télécommunications, la Belgique se caractérise par sa position centrale en Europe, le rôle important des firmes exportatrices, notamment les PME, son économie de service, l'importance du secteur des transports, la présence des institutions européennes et internationales.

Les systèmes performants de télécommunications vocales et de transmissions de données, les services à valeur ajoutée, les communications mobiles, autrement dit la mise à disposition des différentes techni-

dient de tussenpersoon de voordeligste vervoerwaarden na te streven door in te spelen op de intermodale concurrentie, waar zulks mogelijk is.

De prestaties van de tussenpersonen beperken zich niet tot het zoeken naar vervoersactiviteiten. Zij zijn bij machte om tussen te komen in de ganse vervoerketen en diensten aan te bieden voor activiteiten die rechtstreeks met vervoer verband houden. De kostprijs van hun prestaties is dus niet absoluut van doorslaggevende aard. Hij kan soms in ruimere mate afhankelijk zijn van het aantal en van de kwaliteit van deze diensten, die zelf elementen zijn die het rendement beïnvloeden.

De toegang tot het beroep is geregeld door de wet van 1967 en door K.B.'s van 1975 en 1978. Tevens werd het koninklijk besluit tot instelling van de vergunning van scheepsagent voor advies voorgelegd aan het beroep alsook aan de deelregeringen. Dit Koninklijk besluit zal dan kunnen gefinaliseerd worden en de eerste vergunningen zullen einde 1994 kunnen afgeleverd worden.

Aangaande het Koninklijk besluit tot instelling van de vergunning van commissionair-expéditeur bij het vervoer, dient gemeld te worden dat het ontwerp voor advies aan het beroep werd overgemaakt.

De reglementering van het beroep van tussenpersoon in het goederenvervoer is een factor van optimale concurrentie tussen de verschillende beoefenaars van de sector en bevordert het nastreven van een beter concurrentieel evenwicht tussen de transportmodi wegens het multimodaal karakter van de vervoerondernemers.

De totaliteit van het beroep van de tussenpersonen versterkt de doeltreffendheid van het vervoer (groepering van de goederen, vermindering van de ledige ritten, het zoeken van opdrachtgevers,...). Hierdoor wordt « leefbaarheid » en « vlotheid » in al haar aspecten bevorderd en de externe en milieuhinderlijke weerslag verminderd.

IV. — DE SECTOREN POST EN TELECOMMUNICATIE

De sectoren Post en Telecommunicatie zijn van vitaal belang voor de toekomst van ons economisch weefsel.

1. De sector telecommunicatie

1.1. Beschrijving van de sector

Op het vlak van de behoeften aan telecommunicatie wordt België gekenmerkt door zijn centrale positie in Europa, de belangrijke rol van de exportfirma's, namelijk de KMO's, zijn diensteneconomie, het belang van de vervoersector, de aanwezigheid van de Europese en internationale instellingen.

De hoog presterende systemen van vocale telecommunicatie en gegevenstransmissie, de toegevoegde-waarde-diensten, de mobiele communicaties, met andere woorden, het ter beschikking stellen van de

ques d'échange de l'information, sont des facteurs indispensables pour les acteurs économiques et sociaux opérant sur le territoire national.

De plus, la fourniture de services de télécommunications diversifiés et de haut niveau technologique constitue un élément fondamental dans le choix de la localisation des investissements créateurs d'emplois.

Actuellement, la majorité des services de télécommunications sont offerts en Belgique par l'opérateur public Belgacom. Avec un chiffre d'affaires de plus de 100 milliards et 26 000 employés, Belgacom peut être considérée comme un opérateur de faible taille sur le marché européen. En termes de performances, les paramètres de qualité de service sont contrastés. Les tarifs nationaux sont relativement faibles et le taux de pénétration offre un potentiel de croissance. Les réformes introduites par la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques ont permis de redynamiser l'ancienne R.T.T.

Ainsi, différents indicateurs montrent que la qualité du service à la clientèle a été sensiblement améliorée et dans plusieurs cas, les objectifs fixés par le contrat de gestion ont été largement dépassés (rapidité de raccordement, numérisation des centraux téléphoniques, taux d'accessibilité au Réseau N.I.S.). De plus un réseau performant de mobilophonie GSM a été développé dans le courant de l'année 1994.

La Belgique se caractérise également par de bonnes capacités sur le plan de la production de systèmes de télécommunications et de l'industrie du câble. Les dernières statistiques disponibles montrent que la production s'élevait à plus de 40 milliards, dont 50 à 60 % sont destinés à l'exportation. En y incluant l'industrie des câbles, la production du secteur des télécommunications a été en 1992 de près de 60 milliards, dont la moitié était destinée à l'exportation.

Les atouts de l'industrie belge sont constitués par une connaissance complète des systèmes et un know-how hautement technologique.

1.2. *Les évolutions envisagées*

Le développement du secteur des télécommunications sera influencé dans le futur par trois groupes d'événements qui interagiront : les modifications du cadre réglementaire, les évolutions technologiques et les alliances et les regroupements entre partenaires potentiels du secteur.

a) *Les évolutions réglementaires*

Le secteur des télécommunications étant très largement internationalisé, son cadre réglementaire est défini prioritairement par des décisions arrêtées au niveau européen. Ces décisions des instances de l'Union européenne se caractérisent par la volonté d'une plus grande ouverture à la concurrence des segments de marché qui font l'objet de droits exclu-

vershillende technieken voor het uitwisselen van informatie, zijn onontbeerlijke factoren voor de economische en sociale actoren die op het nationaal grondgebied opereren.

Verder is de levering van gediversifieerde en hoog technologische telecommunicatiediensten een fundamenteel element bij de plaatsing van werkscheppende investeringen.

Thans wordt het merendeel van de telecommunicatiediensten in België door het overheidsbedrijf Belgacom geleverd. Met een omzet van meer dan 100 miljard frank en 26 000 werknemers, mag Belgacom als een klein bedrijf worden beschouwd op de Europese markt. Wat het prestatievermogen betreft, zijn de kwaliteitsparameters van de dienstverlening gekontrasteerd. De nationale tarieven zijn relatief laag en het penetratiecijfer biedt groeimogelijkheden. Door de hervormingen die door de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven was het mogelijk de oude R.T.T. nieuw leven in te blazen.

Aldus blijkt uit verschillende indicatoren dat de kwaliteit van de dienstverlening aan de cliënteel aanzienlijk verbeterd is en vaak werden de in het beheerscontract vastgelegde doelstellingen ruimschoots voorbij gestoken (snelheid van aansluiting, numerisatie van de telefooncentrales, toegankelijkheid tot het I.S.D.-Net). Verder werd in 1994 ook nog een hoog presterend mobilfoonnet — GSM — ontwikkeld.

België kenmerkt zich ook door zijn goede productiecapaciteiten op het gebied van de telecommunicatiesystemen en de kabelindustrie. Volgens de laatste beschikbare cijfers is de produktie van telecommunicatiesystemen goed voor meer dan 40 miljard, waarvan 50 à 60% voor de export bestemd is. Met de kabelindustrie, was de produktie in 1992 van de sector telecommunicatie goed voor ongeveer 60 miljard, waarvan de helft voor de uitvoer bestemd was.

Een grondige kennis van de systemen en een hoog technologische know-how, dit zijn de troeven van de Belgische industrie.

1.2. *De vooropgestelde ontwikkelingen*

De ontwikkeling van de telecommunicatie-sector zal in de toekomst beïnvloed worden door drie soorten evenementen die elkaar wederzijds zullen beïnvloeden : de wijzigingen van het reglementair kader, de technologische evoluties en de allianties en hergroeperingen van potentiële partners uit de sector.

a) *De reglementaire evoluties*

Daar de telecommunicatie-sector fel geïnternationaliseerd is, wordt zijn reglementair kader bij voorrang bepaald door beslissingen die op Europees vlak worden genomen. De beslissingen die door de instanties van de Europese Unie worden genomen, kenmerken zich door de wil om aan de concurrentie onder de verschillende marktsegmenten die het voorwerp uit-

sifs et par l'encouragement au développement de nouveaux réseaux de télécommunications, tout en maintenant en application les principes du service universel.

Ainsi, des réformes sont à attendre dans les domaines suivants :

— La téléphonie vocale fixe : en juin 1993, le Conseil des Ministres de l'Union Européenne s'est engagé à libéraliser la téléphonie vocale pour le 1^{er} janvier 1998. La résolution adoptée en juin 1993 souligne également la nécessité de maintenir la stabilité financière du secteur, de préserver le service universel et aussi de prendre en compte l'évolution globale de l'emploi.

— La téléphonie mobile : la téléphonie mobile ne fait actuellement pas l'objet d'une directive européenne. La Commission a préparé un Livre vert sur les communications mobiles qui pourrait éventuellement déboucher sur l'adoption d'une réglementation européenne. Dès l'année 1992, la Commission de l'Union a cependant estimé que l'attribution de droits réservés à BELGACOM dans le secteur de la mobilophonie était contraire aux règles générales du droit européen.

— L'infrastructure : la Commission de l'Union a entamé une réflexion quant à l'intérêt d'imposer une libéralisation de l'infrastructure de télécommunication. Un Livre vert à ce propos pourrait être examiné à l'automne 1994 par le Conseil des Ministres des télécommunications.

— Le développement des réseaux de télécommunications : parallèlement à la question de l'infrastructure, une réflexion a été entamée sur le plan européen quant à la nécessité de développer les réseaux transeuropéens dans le domaine des télécommunications.

— Le service universel : les évolutions en matière de téléphonie et d'infrastructure seront aussi influencées par la nécessité de maintenir et de développer un service universel de qualité, accessible à tous, et ce à un prix abordable. Une résolution sur le service universel présentée par la Belgique a été adoptée sous notre Présidence lors du Conseil des télécommunications du 7 décembre 1993; elle réaffirme ces principes et souligne que le marché et le jeu de la concurrence, dans certains cas, ne rencontrent pas les nécessités du service universel et qu'il importe de développer des modes de financement alternatif.

b) Les évolutions techniques

Dans les prochaines années, les innovations technologiques auront pour effet d'étendre les applications des télécommunications. On assistera :

— à une offre croissante de liaisons numériques à haute vitesse sur les réseaux locaux, par l'utilisation de l'infrastructure téléphonique existante ou par le recours aux réseaux de télédistribution qui disposent

de faire van exclusieve rechten, de grootst mogelijke openheid te geven en om de ontwikkeling van nieuwe telecommunicatienetten aan te moedigen, met behoud van de principes van een universele dienst.

Aldus zijn hervormingen te verwachten in de volgende domeinen :

— De vaste spraaktelefonie : in juni 1993 heeft de Ministerraad van de Europese Unie zich verbonden om de spraaktelefonie op 1 januari 1998 te liberaliseren. De in juni 1993 aangenomen resolutie wijst eveneens op de noodzaak de financiële stabiliteit van de sector te waarborgen, de universele dienst te beschermen en ook op de noodzaak rekening te houden met de globale evolutie van de tewerkstelling.

— De mobiele telefonie : de mobiele telefonie is voor het ogenblik nog niet onderworpen aan een Europese richtlijn. De Commissie heeft een Groen Boek over de mobiele communicaties samengesteld dat eventueel zou kunnen leiden tot de goedkeuring van een Europese reglementering. Vanaf 1992 heeft de Commissie van de Unie echter gemeend dat het toekennen van gereserveerde rechten aan Belgacom in de sector van de mobilofonie tegenstrijdig was met de algemene regels van het Europees recht.

— De infrastructuur : de Commissie van de Unie is begonnen denken over het nut de telecommunicatie-infrastructure te liberaliseren. Een Groen Boek terzake zou in de herfst van 1994 door de Raad van Ministers van telecommunicatie kunnen onderzocht worden.

— De ontwikkeling van telecommunicatienetwerken : parallel met de vraag in verband met de infrastructuur is men op Europees niveau begonnen nadenken over de noodzaak transeuropese netten aan te leggen op het gebied van telecommunicatie.

— De universele dienst : de ontwikkelingen inzake telefonie en infrastructuur zullen eveneens worden beïnvloed door de noodzaak een universele dienst van hoge kwaliteit te handhaven en te ontwikkelen, die toegankelijk is voor iedereen, tegen een redelijke prijs. Een resolutie over de universele dienst die op voordracht van België tijdens de Raad van telecommunicatie van 7 december 1993 is aangenomen, bevestigt die principes opnieuw en onderstreept het feit dat de markt en het spel van de concurrentie, in bepaalde gevallen, niet beantwoorden aan de noodwendigheden van de universele dienst en dat bijgevolg alternatieve financieringswijzen moeten worden gezocht.

b) Technische ontwikkelingen

In de volgende jaren zullen technologische vernieuwingen tot gevolg hebben dat de toepassingen van telecommunicatie zullen worden uitgebreid. Men zal getuige zijn van :

— een toenemend aanbod van digitale hoge snelheidsverbindingen op plaatselijke netten door het gebruik van een bestaande telefonische infrastructuur of door het aanspreken van kabeltelevisienet-

déjà de la large bande mais utilisent toujours la transmission analogique;

- à une offre accrue de nouveaux services tels le freephone, l'infokiosque, le televoting, le vidéotex. Ces services n'ont connu jusqu'à présent en Europe qu'un intérêt limité. Si on se réfère à ce qui se passe à l'étranger, il s'agit de marchés appelés à se développer fortement;

- à une importance croissante de la téléphonie internationale (lignes louées, services à valeur ajoutée en matière de transport de données et d'images);

- à l'apparition de nouveaux métiers en rapport avec le « multimédia ».

Afin d'examiner l'impact de tous ces développements sur l'environnement belge et d'estimer les synergies possibles entre les opérateurs de télécommunications et les télé distributeurs, le Conseil des Ministres du 23 mars 1994 a établi un groupe de travail réunissant des représentants du Fédéral, des Régions et des Communautés en vue d'étudier ces questions. Des premiers résultats sont attendus pour le dernier semestre 1994.

c) Les regroupements stratégiques

Sur le plan international, on constate des regroupements principalement entre opérateurs et/ou fournisseurs de services informatiques et de médias, l'objectif étant de procurer un service multimédia qui autorise le transfert interactif de voix, de données et d'images.

1.3. La politique à mener dans le secteur des télécommunications

La politique menée dans les prochains mois visera à aider le secteur national des télécommunications, et particulièrement l'opérateur public, à s'adapter à la fois aux évolutions réglementaires et techniques et aux rapports de force nés de la conclusion d'alliances nouvelles sur le plan international. Ainsi, il convient de définir une stratégie qui réponde aux besoins des acteurs, qu'ils soient utilisateurs ou opérateurs. A cet effet, le Comité Consultatif des Télécommunications, qui a été mis sur pied en juin 1994, aura un rôle d'avis important à jouer quant à la définition des attentes du secteur.

a) La consolidation stratégique de BELGACOM

Le 23 mars 1994, le Conseil des Ministres a décidé de procéder à une opération de consolidation stratégique de Belgacom. Ceci implique de favoriser l'alliance de Belgacom avec un ou plusieurs opérateurs et, dans le cadre des dispositions de la loi du 21 mars

werken die reeds over de grote bandbreedte beschikken, maar nog steeds de analoge overdracht blijven gebruiken;

- een toenemend aanbod van nieuwe diensten zoals freephone, infokiosk, televoting en videotex. Deze diensten kenden tot hertoe in Europa slechts een beperkte belangstelling. Bij vergelijking met wat in het buitenland gebeurt, gaat het om een markt die zich sterk zal ontwikkelen;

- een belangrijke toename van de internationale telefonie (huurlijnen, diensten met toegevoegde waarde in verband met overdracht van gegevens en beelden);

- het verschijnen van nieuwe beroepen in verband met de « multimedia ».

Om de weerslag van al deze ontwikkelingen op het Belgische leefmilieu te kunnen onderzoeken en om de mogelijke synergismen tussen de telecommunicatieoperators en de kabeltelevisienetwerken te kunnen ramen, heeft de Ministerraad van 23 maart 1994 een werkgroep opgericht waarin vertegenwoordigers van de Federale regering, van de Gewesten en van de Gemeenschappen werden samengebracht om deze vraagstukken te bestuderen. De eerste resultaten worden tegen de laatste semester van 1994 verwacht.

c) Strategische hergroeperingen

Op internationaal vlak ziet men hergroeperingen tussen voornamelijk operators en/of leveranciers van informatica- en mediadiensten, waarbij wordt beoogd een multimediadienst te kunnen bezorgen die de interactieve overdracht van stem, gegevens en beelden mogelijk maakt.

1.3. Het te voeren beleid in de telecommunicatiesector

Het beleid dat in de volgende maanden moet worden gevoerd, zal de nationale telecommunicatiesector, en in het bijzonder de openbare operator moeten helpen zich aan te passen aan zowel de reglementaire en technische ontwikkelingen, als aan de krachtsverhoudingen die ontstaan door het sluiten van nieuwe allianties op internationaal vlak. Daarom moet een strategie worden bepaald die beantwoordt aan de behoeften van de actoren, zij het gebruikers of operators. Met het oog hierop heeft het Raadgevend Comité voor de Telecommunicatie dat in juni 1994 op touw is gezet, een belangrijke adviserende rol te spelen bij de definitie van de verwachtingen in de sector.

a) De strategische consolidatie van BELGACOM

Op 23 maart 1994 heeft de Raad van Ministers beslist over te gaan tot een strategische consolidatie van Belgacom. Dit impliceert dat de alliantie van Belgacom met een buitenlandse operator wordt begunstigd en dat, in het kader van de bepalingen van

1991, de procéder à la transformation de Belgacom en société anonyme de droit public. Cette consolidation doit permettre de réaliser une alliance stratégique, d'élargir l'assise financière de l'entreprise, de maintenir le contrôle majoritaire de l'Etat et de promouvoir l'emploi dans le secteur des télécommunications.

En juillet 1994, un bureau d'audit international comprenant le consultant A.D. Little, les banques Degroof et Stanley et le cabinet juridique Freshfields a été désigné afin de cerner les différentes pistes envisageables. Quatre missions lui ont été confiées à savoir :

- en collaboration avec l'I.B.P.T., fournir une analyse du cadre réglementaire et de son impact sur le marché de Belgacom;
- effectuer un audit stratégique de Belgacom;
- établir des propositions concrètes visant à permettre des alliances opérationnelles
- étudier la façon d'accroître l'assise financière de l'entreprise via une mise en bourse et la cession au personnel d'une partie du capital.

En marge de cette opération de consolidation stratégique, dont l'une des dimensions vise à renforcer le savoir-faire de l'opérateur public, un arrêté royal a autorisé Belgacom à créer, en collaboration avec la société Air touch International, une filiale chargée d'exploiter le réseau GSM 900 Proximus.

b) L'ouverture du marché de la mobilophonie

Bien que contestant l'interprétation que la Commission donne du droit européen en matière de mobilophonie, les autorités belges, dans le souci de se conformer à la pratique des pays voisins, ont opté, à la fin de l'année 1993, pour l'ouverture du marché de la mobilophonie.

Un second opérateur GSM devrait donc développer à partir de l'année 1995 un réseau GSM concurrent du réseau Proximus ouvert par Belgacom au début 1994 et qui sera exploité par sa filiale Belgacom Mobile.

c) La réflexion quant au statut juridique de l'infrastructure

Afin de se préparer au débat qui aura lieu sur le plan européen quant à l'intérêt de libéraliser l'infrastructure de télécommunications, la Belgique doit, en concertation avec les différents acteurs concernés, définir dans le courant de l'année 1995 une ligne de conduite.

Le groupe de travail qui réunit des représentants des pouvoirs fédéraux, régionaux et communautaires et qui analyse les interactions possibles entre les

de la wet van 21 maart 1991, er overgegaan wordt tot een herstructurering van Belgacom tot een naamloze vennootschap van publiek recht. Die consolidatie moet het mogelijk maken een strategische alliantie te verwezenlijken, de financiële basis van de onderneming uit te breiden, de meerderheidscontrole van de Staat te handhaven en de werkgelegenheid in de telecomunicatiesector te bevorderen.

In juli 1994 werd een internationaal doorlichtingsbureau, bestaande uit de consultant A.D. Little, de banken Degroof en Stanley en het juridisch kabinet Freshfields, aangeduid om de verschillende denkpijlers af te bakenen. Vier opdrachten werden hun toevertrouwd, namelijk :

- de doorvoering van een analyse, in samenwerking met het B.I.P.T., van het reglementair kader en zijn weerslag op de marktpositie van Belgacom;
- de strategische doorlichting van Belgacom;
- de opstelling van concrete voorstellen om operationele allianties mogelijk te maken;
- de bestudering van de wijze waarop de financiële onderbouw van de onderneming kan worden verstevigd door een beursintroduktie en door de overdracht van een deel van het kapitaal aan het personeel.

Los van deze strategische consolidatieverrichting, waarvan een van de aspecten beoogt de bekwaamheidspositie van de overheidsoperator te versterken, heeft een koninklijk besluit Belgacom ertoe gemachtigd, in samenwerking met de onderneming Air Touch International, een filiaal op te richten, dat met de uitbating van het net GSM 900 Proximus belast is.

b) Openstellen van de mobilofoniemarkt

Hoewel de Belgische overheid de interpretatie betwist die de Commissie geeft aan het Europees recht met betrekking tot de mobilofonie, heeft zij, in haar bezorgdheid om zich aan te passen aan de praktijk van haar buurlanden, ervoor geopteerd om de mobilofoniemarkt eind 1993 open te stellen.

Een tweede GSM-operator zou daarom vanaf het jaar 1995 een GSM-netwerk moeten ontwikkelen dat concurreert met het Proximus-netwerk dat begin 1994 door Belgacom is opengesteld en dat sedert halverwege '94 door haar dochteronderneming Belgacom Mobile wordt uitgebaat.

c) Bedenking rond het juridisch statuut van de infrastructuur

Ten einde zich voor te bereiden op het debat dat op Europees niveau zal plaatshebben in verband met het belang de telecomunicatie-infrastructure te liberaliseren, moet België, in overleg met de verschillende betrokken actoren, in de loop van het jaar 1995 een gedragslijn bepalen.

De werkgroep die uit vertegenwoordigers van de federale, regionale en communautaire overheden is samengesteld, analyseert de mogelijke interacties

réseaux de télécommunications et de télédistribution devra contribuer à cette réflexion.

d) Le maintien du service universel

Ainsi que le Conseil des Ministres européens des Télécommunications l'a rappelé dans sa résolution de décembre 1993, il est nécessaire de maintenir et de développer un service universel de qualité, accessible à tous et à un prix abordable. A cet effet, il convient d'éviter que la mise en concurrence de certains segments du marché des télécommunications, d'une part, ne crée des disparités entre les utilisateurs et, d'autre part, n'empêche l'opérateur national d'assumer les missions de service public qui lui incombent dans des marchés qui sont toujours réservés.

Les opérateurs internationaux en concurrence dans des marchés libéralisés seront, dès lors, soumis à des cahiers de charge de service public leur imposant des obligations, notamment en termes de qualité, de couverture ou de prix du service rendu.

De plus, afin de financer les missions de service public de l'opérateur public, les accords d'interconnexion devront être très strictement réglementés. A côté de charges d'interconnexion visant à couvrir strictement les coûts d'interconnexion, la possibilité d'imposer des charges de compensation visant à couvrir les coûts supportés par l'opérateur public en matière de service public pourra être envisagée. Dans ce cadre, l'I.B.P.T. sera chargé de missions particulières.

2. Le secteur postal

2.1. La description du secteur

Confrontée à un environnement économique et postal en pleine mutation, La Poste, entreprise publique autonome, a pour mission principale de collecter, transporter, distribuer en Belgique et vers l'étranger des objets limités quant à la taille et au poids dans les délais convenus. Il s'agit de La Poste aux lettres.

Par ailleurs, elle récolte des fonds et accepte des moyens de paiement simples d'un déposant ou émetteur vers un bénéficiaire. Ces fonds sont journellement mis à la disposition du trésor, géré par l'Etat fédéral, contre rémunération. La Poste assure également pour l'Etat un certain nombre de tâches dont le paiement à domicile des pensions, la vente de timbres fiscaux, etc. Il s'agit de La Poste financière. Société de services devant cependant assurer à ses usagers des garanties d'égalité, d'accessibilité, de confidentialité et de continuité du service public, La

tussen de telecommunicatie- en de teledistributienetten en moet aldus deze bedenking bijdragen.

d) Het instandhouden van de universele dienst

Zoals de Europese Ministerraad voor Telecommunicatie eraan herinnerd heeft in zijn resolutie van december 1993, is het nodig te zorgen voor het behoud en de ontwikkeling van een universele kwaliteitsdienst die voor iedereen en tegen een schappelijke prijs toegankelijk is. Hiertoe moet worden vermeden dat de concurrentiegerichtheid van bepaalde segmenten van de telecommunicatiemarkt enerzijds niet leidt tot tegenstellingen onder de gebruikers en anderzijds de nationale operator niet belet de opdrachten van openbare dienst uit te voeren, die hij geacht wordt op de hem voorbehouden markten voor zijn rekening te nemen.

De internationale operatoren die elkaar beconcurreren in geliberaliseerde markten zullen derhalve worden onderworpen aan lastenboeken van openbare dienstverlening die hen verplichtingen opleggen, voornamelijk in termen van kwaliteit, bedekking en prijs van de geleverde dienst.

Om de opdrachten van openbare dienst van de openbare operator te financieren, moeten bovendien de akkoorden omtrent onderlinge verbinding heel strikt worden gereguleerd. Naast de lasten voor onderlinge verbinding bedoeld om de kosten van onderlinge verbinding strikt te dekken, kan de mogelijkheid in het vooruitzicht worden gesteld om compensatielasten op te leggen bedoeld om de kosten te dekken die de openbare operator draagt in verband met de openbare dienstverlening. In dit kader zal het B.I.P.T. met bijzondere opdrachten worden belast.

2. De postsector

2.1. Beschrijving van de sector

Ten overstaan van een economisch en postaal bestel dat volop aan het veranderen is, heeft het autonome overheidsbedrijf, De Post, als hoofdtaak het inzamelen, vervoeren en bestellen in België en naar het buitenland binnen de overeengekomen termijnen, van voorwerpen die beperkt zijn in omvang en gewicht. Het gaat om de brievenpost.

Bovendien zamelt zij gelden in en aanvaardt zij eenvoudige betalingsmiddelen van iemand die storting doet of betaalmiddelen uitschrijft ten voordele van een begunstigde. Die gelden worden dagelijks tegen vergoeding ter beschikking gesteld van de openbare financiën, die beheerd worden door de federale Staat. De Post vervult tevens voor de Staat een bepaald aantal taken, waaronder de thuisbetaling van pensioenen, verkoop van fiscale zegels, enz. Het gaat om de financiële postdienst. De Post, die als dienstverlenende onderneming aan haar gebruikers

Poste représente 49 000 agents avec un chiffre d'affaires de plus de soixante milliards.

2.2. *Les évolutions envisagées :*

a) Un environnement de plus en plus concurrentiel

La Poste doit cependant faire face à un environnement de plus en plus concurrentiel suscité par le transfert de la communication écrite vers les télécommunications, le développement de sociétés privées de courrier international et de distribution de journaux et périodiques ou de courrier non adressé, les services postaux étrangers opérant sur le territoire belge et les sociétés organisant le groupage d'envois ou le repostage pour le compte de tiers.

b) Les évolutions réglementaires.

La Résolution du Conseil de l'Union Européenne de février 1994 sur le développement des services postaux communautaires précise les objectifs du développement des services postaux dans la Communauté.

Tout en respectant une concurrence équitable dans les domaines qui y sont soumis, il s'agit d'assurer, au niveau européen, un service universel de qualité, soumis à des normes harmonisées et contrôlé; d'assurer la viabilité économique et financière de la prestation de service universel en définissant un secteur susceptible d'être réservé; de promouvoir la libéralisation graduelle du marché postal; d'établir des principes tarifaires communs basés sur les coûts réels; et d'instaurer un système de frais terminaux assurant une protection satisfaisante contre les détournements de trafic.

Ces évolutions impliquent une restructuration des méthodes de travail et des structures internes de La Poste dans le respect, bien entendu, des dispositions du contrat de gestion qui lie l'entreprise postale à l'Etat.

3. **L'Institut belge des services postaux et des télécommunications (I.B.P.T.)**

3.1.

Conformément au prescrit des dispositions de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, de la loi du 30 juillet 1979 sur les radiocommunications, de la loi du 6 février 1987 en matière de télédistribution,

de waarborg moet geven van gelijkheid, toegankelijkheid, vertrouwelijkheid en continuïteit van de openbare dienst, vertegenwoordigt 49 000 werknemers en heeft een omzet van meer dan zestig miljard.

2.2. *Voorzienbare ontwikkelingen :*

a) Een steeds sterker concurrerend milieu

De Post moet evenwel afrekenen met een steeds sterker concurrerend milieu door de overdracht van de geschreven communicatie naar de telecommunicatie, door de opkomst van privé-ondernemingen voor internationale post en voor de bedeling van kranten en tijdschriften of van niet-geadresseerde post, door de aanwezigheid van buitenlandse postdiensten op het Belgische grondgebied en van ondernemingen die het groeperen van zendingen of het opnieuw posten voor rekening van derden organiseren.

b) Ontwikkelingen inzake reglementering

De Resolutie van de Raad van de Europese Unie van 4 februari 1994 over de ontwikkeling van de postdiensten in de Gemeenschap bepaalt de voornaamste doeleinden inzake de ontwikkeling van de postdiensten binnen de Gemeenschap.

Terwijl een billijke concurrentie in de betrokken domeinen wordt gerespecteerd, komt het erop aan, op Europees niveau, te zorgen voor een universele kwaliteitsdienst die aan geharmoniseerde en gecontroleerde normen beantwoordt. Tevens moet er worden gezorgd voor een economische en financiële leefbaarheid van de universele dienstverlening door een voorbehouden sector te definiëren. Andere aspecten zijn de bevordering van de gelijdelijke liberalisering van de postmarkt, de opstelling van gemeenschappelijke tariefprincipes die op de werkelijke kosten gebaseerd zijn, en de invoering van een systeem van terminalkosten dat een afdoende bescherming tegen de ombuiging van postverkeer biedt.

Deze ontwikkelingen houden een herstructurering van de arbeidsmethoden en van de interne structuren van De Post in, waarbij vanzelfsprekend moet worden rekening gehouden met de bepalingen van het beheerscontract dat dit bedrijf aan de Staat bindt.

3. **Het Belgisch Instituut voor postdiensten en telecommunicatie (B.I.P.T.)**

3.1. Het door het BIPT gevolgde beleid

Overeenkomstig hetgeen wordt voorgeschreven door de bepalingen van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, van de wet van 30 juli 1979 betreffende de radiobERICHTGEVING, van de wet van

l'I.B.P.T. exerce ses compétences en matière stratégique, réglementaire et opérationnelle.

A cette fin, l'I.B.P.T. répartit son personnel en divisions chargées respectivement de la stratégie et réglementation dans le secteur des télécommunications, de l'octroi des licences radio, de la gestion des fréquences, de l'octroi des agréments, de la gestion des services non réservés du contrôle du spectre (NCS), de la stratégie et de la réglementation dans le secteur postal et enfin de la logistique (personnel, finances et informatique).

En concertation avec son autorité de tutelle et avec les différents acteurs du secteur, notamment représentés au sein du Comité Consultatif des Télécommunications, l'I.B.P.T. veille à un développement harmonieux et cohérent du secteur des postes et des télécommunications dans l'intérêt de l'économie globale du pays et des différents partenaires en présence.

Il importe bien entendu d'agir avec prudence afin de ne pas provoquer des chocs nuisibles à l'ensemble du secteur, de maintenir un équilibre entre les utilisateurs résidentiels et professionnels, les industries belges et les opérateurs, dont l'opérateur public. Tous ces acteurs sont essentiels pour le développement économique et social et pour la sauvegarde des intérêts du secteur. Dans ce cadre, l'I.B.P.T. est chargé d'établir une programmation cohérente dans la stratégie et d'édicter une réglementation coordonnée et transparente.

a) Secteur des télécommunications

L'I.B.P.T. a également pour mission d'établir prochainement un avis quant à l'évolution du cadre réglementaire dans le secteur des télécommunications, notamment à propos des questions liées à la mise concurrence de l'infrastructure et de la téléphonie vocale.

Un large débat sera alors organisé avec les différents acteurs du secteur afin de dresser un état précis du paysage national des télécommunications.

L'I.B.P.T. sera également chargé d'estimer le coût des missions du service public de l'opérateur public et d'examiner leurs méthodes de financement.

Pour ce qui est de Belgacom, après analyse de son plan d'entreprise, l'I.B.P.T. formulera un avis quant à d'éventuelles modifications du contrat de gestion

Dans le cadre de la consolidation stratégique de Belgacom, l'I.B.P.T. préparera les différentes réformes légales et réglementaires nécessaires. Il devra également établir les cahiers de charge applicables notamment dans le secteur de la mobilophonie et

6 februari 1987 betreffende de radio- en televisiedistributie, oefent het B.I.P.T. zijn strategische, reglementaire en operationele bevoegdheden uit.

Te dien einde heeft het B.I.P.T. zijn personeel ondergebracht in afdelingen die belast zijn met respectievelijk de strategie en de reglementering in de telecommunicatiesector, met de toekenning van radiovergunningen, met het beheer van de frequenties, met het toekennen van de goedkeuringen, met het beheer van de niet-gereserveerde diensten voor de controle van het spectrum (NCS), met de strategie en de reglementering in de postsector en ten slotte met de logistiek (personeel, financiën en informatica).

In overleg met de toezichthoudende overheid en met de verscheidene actoren van de sector, die voornamelijk vertegenwoordigd zijn in het Raadgevend Comité voor de Telecommunicatie, zal het B.I.P.T. waken over een harmonieuze en samenhangende ontwikkeling van de post- en telecommunicatiesector in het belang van de globale economie van het land en van de verschillende tegenover elkaar staande partners.

Het is vanzelfsprekend van belang met omzichtigheid op te treden, om binnen de algehele sector geen schadelijke schokken te veroorzaken en om een evenwicht te behouden tussen de residentiële en professionele gebruikers alsmede tussen de Belgische industrieën en hun operatoren, waartoe de overheidsoperator behoort. Al deze actoren zijn van essentieel belang voor de economische en sociale ontwikkeling en voor de vrijwaring van de belangen van de sector. In dit kader is het B.I.P.T. belast met de opstelling van een coherente programmatie op strategisch vlak en met de uitvaardiging van een gecoördineerde en transparante reglementering.

a) Telecommunicatiesector

Het B.I.P.T. heeft eveneens tot opdracht binnenkort een advies omtrent de evolutie van het reglementair kader in de telecommunicatiesector op te stellen. Het gaat hier namelijk om vragen die betrekking hebben op de concurrentiële uitbating van de infrastructuur en van de vocale telefonie.

Hierover zal een ruim debat worden gevoerd met de verschillende actoren van de sector teneinde een duidelijk balans van het nationaal telecommunicatielandschap op te maken.

Het B.I.P.T. zal tevens worden belast met de kostenraming van de opdrachten van openbare dienst van de overheidsoperator en met het onderzoek van hun financieringsmethodes.

Wat Belgacom betreft, zal het B.I.P.T. na een analyse van zijn bedrijfsplan een advies omtrent de eventuele wijzigingen aan het beheerscontract formuleren.

In het kader van de strategische consolidatie van Belgacom bereidt het B.I.P.T. de nodige verschillende wettelijke en reglementaire hervormingen voor. Het zal tevens de bestekken opstellen die in de sector van de mobilofonie van toepassing zijn. Het zal ook

fera des propositions quant au choix du second opérateur GSM dans le strict respect d'une saine concurrence et en toute transparence.

L'I.B.P.T. exerce aussi les compétences de contrôles classiques (contrôle du spectre) qui lui sont confiées, notamment par la loi du 30 juillet 1979. Mais il devra également mettre en oeuvre les nouveaux contrôles que justifient l'évolution du marché des télécommunications. Ainsi, l'I.B.P.T. veillera à ce que les dispositions contenues, par exemple, dans le cahier des charges mobilophonie soient correctement appliquées (couverture, qualité du service, etc.) ou bien encore il sera attentif à ce que les dispositions réglementaires distinguant services réservés et non réservés soient respectées.

b) Secteur postal

Sur le plan national, l'I.B.P.T. est chargé de vérifier le respect par La Poste de son contrat de gestion mais aussi la façon dont le monopole postal est respecté par les autres intervenants sur le marché. Il doit également veiller à l'application correcte de la convention signée entre La Poste et les éditeurs de journaux et établir des études comparatives entre différents services postaux de l'Union postale. C'est également lui qui établit les projets réglementaires en matière de réglementation des services postaux et des services financiers postaux et qui octroie les agréments des équipements destinés à l'accomplissement de certaines missions postales.

Par ailleurs, l'I.B.P.T. représente les intérêts de la Belgique au sein des instances de l'Union européenne, de la C.E.P.T. (Conférence européenne des postes et des télécommunications) et de l'Union postale universelle (U.P.U.).

B. INFRASTRUCTURE

I. — INTRODUCTION

Le Ministre de la Politique Scientifique et de l'Infrastructure gère les matières d'Infrastructure du Ministère des Communications et de l'Infrastructure.

Il a autorité sur :

- la Régie des Bâtiments,
- la Direction des Travaux Internationaux de l'Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'Infrastructure,
- les Services Qualité (agrément des entrepreneurs, normes des matériaux, etc.),
- les Services de l'Intervention Financière (Calamités, Dommages de guerre, etc.) et
- l'Office Central des Fournitures.

rekening houdend met een gezonde concurrentie en een volledige doorzichtigheid voorstellen formuleren in verband met de keuze van de tweede GSM-operator.

Het B.I.P.T. oefent eveneens de klassieke controlebevoegdheden uit (controle van het spectrum), die hem met name door de wet van 30 juli 1979 zijn toegekend. Maar het Instituut moet ook de nieuwe controles invoeren die de evolutie op de telecommunicatiemarkt meebrengt. Aldus zal het B.I.P.T. erop toekijken dat de bepalingen in b.v. het bestek mobilofonie correct worden toegepast (dekking, kwaliteit van de dienst verlening, enz.) en dat de reglementaire bepalingen die een onderscheid maken tussen de gereserveerde en niet-gereserveerde diensten, worden nageleefd.

b) Postsector

Op nationaal vlak is het B.I.P.T. belast met de controle op de naleving door De Post van haar beheerscontract, maar het moet tevens toezicht houden op de wijze waarop het postmonopolie door de andere interveniënten op de markt wordt geëerbiedigd. Het Instituut moet eveneens toekijken op de correcte toepassing van de overeenkomst die tussen De Post en de dagbladuitgevers werd getekend en het moet vergelijkende studies van de verschillende postdiensten van de Postunie opstellen. Het is ook verantwoordelijk voor de opstelling van de reglementaire ontwerpen inzake reglementering van de postdiensten en van de financiële postdiensten, en voor de toekenning van de goedkeuringen van de uitrustingen die voor de vervulling van bepaalde postopdrachten moeten dienen.

Het B.I.P.T. vertegenwoordigt bovendien België binnen instellingen zoals de Europese Unie, de C.E.P.T. (Europese Conferentie van Administraties der Posterijen en Verreberichtgeving) en de Wereldpostvereniging (U.P.U.).

B. INFRASTRUCTUUR

I. — INLEIDING

De Minister van Wetenschapsbeleid en van Infrastructuur beheert de infrastructuur-aangelegenheden van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur.

Hij is bevoegd voor :

- de Regie der Gebouwen
- de Directie Internationale Werken van het Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur.
- de Kwaliteitsdiensten (erkenning der aannemers, materiaalnormen, enz.)
- de Diensten van de Financiële Bijdragen (Rampen, Oorlogsschade, enz.)
- het Centraal Bureau voor Benodigheden.

En outre, ses compétences couvrent les matières d'infrastructure héritées directement de l'ancien département des Travaux Publics, soit au titre de la Gestion des Charges du Passé, soit au titre de la liquidation du Fonds des Routes.

II. — LA LOGISTIQUE

1. Le département de l'Infrastructure

1.1. La qualité

Le département est en charge de l'élaboration et de la valorisation du cadre normatif fédéral de l'assurance de la qualité technique de la construction relative aux produits, aux systèmes, aux ouvrages, aux qualifications des personnes et des entreprises et des institutions spécialisées.

Les instruments en sont :

- d'une part, les spécifications techniques et administratives, l'agrément technique ainsi que l'attestation de conformité des produits,
- d'autre part, l'agrément des organismes d'essais, de contrôle et de certification,
- enfin, l'agrément des entrepreneurs de travaux.

Le Département veille aussi à assurer :

- la reconnaissance internationale des fournisseurs et autres professionnels belges du secteur ainsi que de la qualité de leurs produits,
- l'exécution des missions imposées par l'Union européenne,
- la coopération avec les Régions ainsi qu'avec leurs départements spécialisés.

En correspondance avec ces derniers sujets, la transposition de la directive C.E.E. « Produits de constructions » devrait être réalisée en 1994.

Les objectifs de ces activités sont d'assurer, au bénéfice des maîtres d'ouvrage, des entreprises et des consommateurs, la transparence et l'égénéralisation concurrentielle des normes de qualité des produits et des normes de capacité et d'organisation des entrepreneurs de travaux.

A travers ces conditions tendant vers l'unicité et la clarté des marchés, une promotion des produits et entreprises belges est indirectement obtenue par l'objectivation des classements et éléments de comparaison, évitant ainsi la marginalisation, pour seule cause de taille de notre marché intérieur, de nos produits et entreprises performants, par l'impact commercial disproportionné de puissantes firmes internationales.

Le département assure également le secrétariat de la Commission de l'agrément des entrepreneurs. Cette agrément, gage de sérieux et de qualité, reste pour l'instant limitée aux travaux entrepris par les pouvoirs ou organismes publics. La mise sur pied

Bovendien dekken zijn bevoegdheden de infrastructuur-aangelegenheden rechtstreeks geërfd van het oud-departement van Openbare Werken, zowel inzake het beheer van de Lasten van het Verleden, als inzake de liquidatie van het Wegenfonds.

II. — DE LOGISTIEK

1. Het departement van de infrastructuur

1.1. De kwaliteit

Het departement is belast met de uitwerking en de verbetering van het federale normatieve kader in verband met de technische kwaliteit van de bouw betreffende produkten, systemen, werken, kwalificatie van personeel en van ondernemingen en van gespecialiseerde instellingen.

De instrumenten hiertoe zijn :

- de technische en administratieve specificaties, de technische goedkeuring alsmede het attest van gelijkvormigheid van de produkten enerzijds,
- de erkenning van de instellingen voor proeven, controle en getuigschriften anderzijds,
- en ten slotte de erkenning van aannemers van werken.

Het departement kijkt eveneens toe

- op de internationale erkenning van de leveranciers en andere Belgische beroepslieden binnen de sector alsmede op de kwaliteit van hun produkten,
- op de uitvoering van opdrachten opgelegd door de Europese Unie,
- en op de samenwerking met de Gewesten en hun gespecialiseerde departementen.

In overeenstemming met deze onderwerpen zou de omzetting van de E.E.G.-richtlijn « Bouwprodukten » in 1994 moeten uitgevoerd zijn.

De oogmerken van deze activiteiten zijn de verdediging van de belangen van de Belgische bouwheren, ondernemingen en consumenten, de doorzichtigheid en de competitieve gelijkgeschakeling van de kwaliteitsnormen van de produkten en van de normen met betrekking tot de capaciteit en de organisatie van de bouwondernemingen.

Aan de hand van deze voorwaarden die op het unieke en doorzichtige karakter van de markten duiden, wordt onrechtstreeks gewerkt aan de bevordering van de Belgische produkten en ondernemingen door een objectivering van de vergelijkende klasseringen en elementen. Hierdoor wordt, gelet op de omvang van onze binnenmarkt, de marginalisering van onze scherp concurrerende produkten en ondernemingen afgewend, die anders te lijden hebben onder de onevenredige economische weerslag van de machtige internationale bedrijven.

Het departement verzekert eveneens het secretariaat van de commissie voor de erkenning van de aannemers. De erkenning, borg voor ernst en kwaliteit, blijft op dit moment beperkt tot de werken die uitgevoerd worden door de openbare machten of in-

d'un système de sélection et de garantie de la capacité et de la compétence des entreprises de travaux devrait, dans l'avenir, constituer un pas important dans la réalisation d'une politique de qualité de la construction. Un tel objectif ne sera toutefois atteint qu'avec une collaboration active du secteur des entreprises concernées.

1.2. Calamités et dommages

Les activités de cette Direction portent :

- d'une part, sur l'exécution de missions d'études de dossiers,
- d'autre part, sur la gestion des moyens financiers permettant les interventions de l'Etat dans le dédommagement des préjudices que les titulaires des dossiers étudiés ont subis.

1.2.1. D'une manière synthétique, en ce qui concerne :

1.2.1.1. Les missions

Toutes les missions de l'Intervention Financière trouvent leur source dans la nécessaire solidarité avec les victimes de :

- calamités naturelles
- dommages de guerre
- dommages au Congo (dommages subis par les biens privés lors des troubles en relation avec l'accès à l'indépendance de la République démocratique du Congo).

1.2.1.2. Les moyens financiers

Les charges financières sont supportées par :

a) le Ministère des Finances (Caisse Nationale des Calamités), qui prend en charge les dépenses relatives aux :

- calamités naturelles
- dommages de guerre 40-45 aux biens privés
- dommages au Congo

b) le Ministère des Communications et de l'Infrastructure qui prend en charge les dépenses relatives aux :

- dommages de guerre 14-18
- dommages de guerre 40-45 aux biens publics.

1.2.2. D'une manière synthétique, en ce qui concerne :

1.2.2.1. Les calamités naturelles

a) Le Conseil des Ministres a marqué son accord le 11 janvier 1994 sur la proposition de rendre obligatoire la couverture tempête dans le cadre de l'assurance incendie et a chargé le groupe de travail interministériel de rechercher dans ce même cadre une

stellingen. De oppuntstelling van een systeem van selectie en garantie van de capaciteit en de competentie van ondernemingen van werken zou, in de toekomst een belangrijke stap moeten zijn naar de totstandkoming van een politiek van kwaliteit in de bouw. Een dergelijk objectief kan evenwel slechts worden gerealiseerd met de actieve medewerking van de sector van de betrokken ondernemingen.

1.2. Rampen en herstelbetalingen

De activiteiten van deze Directie omvatten :

- enerzijds de uitvoering van opdrachten met betrekking tot studies en dossiers enerzijds,
- anderzijds het beheer van de financiële middelen die een tegemoetkoming van de Staat in de schadeloosstelling van de benadeelden uit de bestudeerde dossiers mogelijk maakt.

1.2.1. Op een synthetische wijze, wat betreft :

1.2.1.1. De opdrachten

Alle opdrachten van de Financiële Bijdragen vinden hun oorsprong in de nood aan een nationale solidariteit met de slachtoffers van :

- natuurrampen
- oorlogsschade
- Kongoschade (schade aan private goederen veroorzaakt bij de onlusten tijdens het onafhankelijkheidsstreven van de Democratische Republiek Kongo).

1.2.1.2. Financiële middelen

De financiële middelen zijn ten laste van :

a) het Ministerie van Financiën (Nationale Kas voor Rampenschade), belast met de uitgaven inzake :

- natuurrampen
- oorlogsschade 40-45 aan private goederen
- Kongoschade

b) het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, belast met de uitgaven inzake :

- oorlogsschade 14-18
- oorlogsschade 40-45 aan openbare goederen.

1.2.2. Op een synthetische wijze, wat betreft :

1.2.2.1. Natuurrampen

a) De Ministerraad heeft zich op 11.1.94 akkoord verklaard met de verplichting om de stormschade in de brandverzekering op te nemen en tegelijkertijd aan de interministeriële werkgroep de opdracht gegeven een oplossing te zoeken voor de schade veroor-

solution relativement aux dégâts provoqués par des inondations et tremblements de terre.

Au vu des récentes propositions du secteur des assurances (notamment l'exclusion de certains types de dommages, le plafonnement des interventions ...), l'Etat devra en tout état de cause maintenir son propre système d'intervention, le cas échéant moyennant certaines modifications de la législation existante.

b) Si la Caisse Nationale des Calamités peut disposer en 1994 de crédits complémentaires du Ministère des Finances (750 millions) et d'une dotation supplémentaire de la Loterie Nationale (523 millions), les disponibilités financières devraient, d'après les estimations établies, être suffisantes et il ne devrait pas y avoir de reports sur le budget de 1995.

Les prévisions budgétaires sont toutefois délicates, les dépenses dépendant en grande partie de la prise de décisions d'avance ou définitives par les Gouverneurs de province ainsi que du rempli effectué par les sinistrés.

1.2.2.2. *Les dommages de guerre*

a) Dommages de guerre 14-18 :

il doit être prévu au budget de 1995 un crédit de 1 million destiné à couvrir d'éventuels dommages provoqués par l'explosion accidentelle de munitions, pouvant se produire essentiellement à l'occasion de travaux publics ou de travaux agricoles.

b) Dommages de guerre 40-45 aux biens privés :

ici aussi la législation en vigueur permet d'indemniser les dommages dus à l'explosion accidentelle de munitions de la guerre.

c) Dommages de guerre 40-45 aux biens publics :

la Cour d'Arbitrage a, par arrêt du 8 février 94, annulé l'art. 161 de la loi du 30 décembre 92 portant des dispositions sociales et diverses.

Cet article prévoyait que seuls les montants fixés avant l'entrée en vigueur de la loi sur base de soumissions ou contrats approuvés pouvaient encore faire l'objet d'une liquidation à charge de l'Etat. La conséquence de cette annulation est que des dizaines de dossiers sont rouverts.

Dans l'attente de la restructuration d'un service réduit devant traiter les dossiers de cette matière, en extinction prochaine, des crédits de première intervention ont été prévus pour faire face aux dossiers qui étaient pendants à la date où avait été mise en vigueur la Loi, désormais invalidée, qui prévoyait d'en arrêter le traitement.

1.2.2.3. *Dommages au Congo*

Les derniers dossiers sont toujours en cours de traitement.

zaakt door overstromingen en aardbevingen binnen het kader van de brandverzekering.

Gelet op de recente voorstellen van de verzekeringssector (o.a. uitsluiting van bepaalde schadepos-ten, plafonnering van de tussenkomsten ...) zal de Staat in ieder geval haar eigen vergoedingssysteem moeten behouden, zij het dan mits eventuele aanpas-singen van de bestaande wetgeving.

b) Zo de Nationale Kas voor Rampenschade in 1994 kan beschikken over de bijkredieten vanwege het Ministerie van Financiën (750 miljoen) en een bijkomende dotatie van de Nationale Loterij (523 miljoen) zouden er volgens de ramingen voldoende kredieten beschikbaar moeten zijn voor 1994 en zul-len er, waarschijnlijk geen overdrachten nodig zijn naar de begroting van 1995.

De budgettaire voorzieningen zijn evenwel moei-lijk, aangezien de uitgaven grotendeels afhangen van het nemen van voorschots- en definitieve beslis-singen door de provinciegouverneurs en van de door de geteisterden uitgevoerde wederbeleggingen

1.2.2.2. *Oorlogsschade*

a) Oorlogsschade 14-18 :

voor 1995 moet een krediet van 1 miljoen frank voorzien worden als eventuele dekking van de schade veroorzaakt door een accidentele ontplofing van achtergelaten munitie, inzonderheid ingevolge open-bare werken of landbouwwerken.

b) Oorlogsschade 40-45 aan private goederen :

ook hier laat de in voege zijnde wetgeving toe recent opgelopen schade te vergoeden die te wijten zou zijn aan de toevallige ontplofing van de bij de oorlog aangewende munitie.

c) Oorlogsschade 40-45 aan openbare goederen :

bij arrest van 8.2.94 heeft het Arbitragehof art. 161 van de wet van 30.12.92 houdende sociale en diverse bepalingen vernietigd.

Dit artikel voorzag dat alleen nog die bedragen, die voor de inwerkingtreding van deze wet bepaald werden op grond van goedgekeurde inschrijvingen of contracten, het voorwerp konden uitmaken van een liquidatie ten laste van de Staat. Het gevolg van deze vernietiging is dat vele tientallen dossiers werden heropend.

In afwachting van de herstructurering van een weinig omvangrijke dienst, die aldus de dossiers moet afhandelen en die kortelings zal worden opge-doekt, werden kredieten voor een eerste tegemoetko-ming voorzien ter behandeling van de dossiers die nog hangende waren op de datum van de vankracht-wording van de voortaan niet meer geldende wet, die voorzag dat de behandeling van de dossiers moest worden stopgezet.

1.2.2.3. *Kongoschade*

De laatste hangende dossiers worden verder afge-handeld.

1.2.3. Perspectives d'avenir

Les dossiers de calamités naturelles constituent actuellement l'essentiel de l'activité de l'Intervention Financière.

Etant donné la reconnaissance en tant que calamité publique des dégâts provoqués par les inondations qui se sont produites du 20.12.1993 au 11.1.1994, le service ne manquera pas de travail pendant les prochaines années.

Il convient de souligner que le paiement des indemnités (les sinistrés disposent d'un délai de 3 ans pour effectuer les réparations, légalement obligatoires) et les remboursements liés aux crédits de restauration (prêts d'une durée maximum de 12 ans) requerront durant de nombreuses années encore un budget en conséquence.

En ce qui concerne les dommages de guerre 14-18 et 40-45 aux biens privés, il est envisagé de supprimer par voie légale le droit à indemnisation à la suite de nouvelles explosions accidentelles.

Toutefois, ceci ne pourra en aucun cas se faire sans que ne soit effectué et terminé un examen approfondi des conséquences d'une telle disposition comme de celles de l'arrêt de la Cour d'Arbitrage qui a invalidé une première fois, ainsi que déjà évoqué, une Loi qui visait déjà à supprimer ce droit.

En matière de dommages de guerre 40-45 aux biens publics, suite à l'arrêt de la Cour d'Arbitrage, des crédits de 29 millions en Engagements et de 19 millions en Ordonnancements ont à nouveau été prévus.

Les dossiers encore pendants en matière de dommages au Congo concernent généralement des demandes de sinistrés qui, insatisfaits des indemnités octroyées, épuisent systématiquement toutes les possibilités d'appel (Commission d'Indemnisation, Commission Supérieure d'Indemnisation et Conseil d'Etat).

1.2.4. Personnel disponible

Le service dispose aujourd'hui effectivement de 47 agents pour accomplir ses missions.

Ainsi que déjà mentionné dans le cadre de la radioscopie, il est absolument indispensable de pouvoir disposer complémentaiement de juristes afin de mener à bien le traitement des dossiers « inondations 1993-1994 ».

Bien que le Service des Dommages de guerre ait été supprimé il sera probablement nécessaire, étant donné l'arrêt de la Cour d'Arbitrage, de réaffecter du personnel à cette mission.

2. Régie des Bâtiments

Après réorganisation des Services Généraux de l'Etat Fédéral, la Régie des Bâtiments relèvera du

1.2.3. Toekomstvisie

Op dit ogenblik is de behandeling van de dossiers natuurrampen de bijzonderste activiteit van de « Financiële Bijdragen ».

Gelet op de erkenning als algemene ramp van de overstromingsschade opgelopen tussen 20.12.1993 en 11.1.1994, zal de dienst nog gedurende verscheidene jaren meer dan voldoende werk hebben.

Er dient opgemerkt dat de uitbetalingen van de herstelvergoedingen (de geteisterden beschikken over een termijn van 3 jaar om de wettelijk verplichte herstellingen uit te voeren) en de aflossingen in verband met de herstelkredieten (leningen gespreid over maximum 12 jaar) nog gedurende vele jaren een overeenkomstig budget vereisen.

Wat betreft de oorlogsschade 14-18 en 40-45 aan private goederen, wordt overwogen via wettelijke bepalingen het recht op schadeloosstelling wegens nieuwe toevallige ontploffingen af te schaffen.

Voor het evenwel zover komt, zal vooreerst een grondig onderzoek moeten worden uitgevoerd en afgerond omtrent de gevolgen van een dergelijke bepaling alsmede omtrent de gevolgen van het arrest van het Arbitragehof dat reeds zoals aangestipt een eerste keer een Wet heeft nietig verklaard, toen deze Wet dit recht wilde afschaffen.

In verband met de oorlogsschade 40-45 aan openbare goederen, werden ingevolge het arrest van het Arbitragehof opnieuw 29 miljoen vastleggingskredieten en 19 miljoen ordenanceringkredieten voorzien.

De nog hangende dossiers inzake Kongoschade betreffen over het algemeen aanvragen vanwege geteisterden die, niet tevreden met de toegekende vergoedingen, stelselmatig alle beroepsmogelijkheden (vergoedingscommissie, Hogere Vergoedingscommissie en Raad van State) uitputten.

1.2.4. Ter beschikking staand personeel

Op dit ogenblik beschikt de dienst over 47 effectieve personeelsleden om zijn opdracht tot een goed einde te brengen.

Zoals reeds gevraagd in het kader van de radioscopie, is het absoluut noodzakelijk bijkomend te kunnen beschikken over juristen teneinde de dossiers overstromingsschade 1993-1994 te kunnen behandelen.

Alhoewel de Dienst Oorlogsschade werd opgeheven, zal het, gelet op de uitspraak van het Arbitragehof, waarschijnlijk noodzakelijk worden opnieuw personeel te affecteren voor deze opdracht.

2. Regie der Gebouwen

Na de reorganisatie van de Algemene Diensten van de Federale Staat valt de Regie der Gebouwen

Ministre qui aura l'Administration générale dans ses compétences.

Fondamentalement toutefois, cette insertion de la Régie dans les Services Publics Généraux n'aura pas une influence profonde sur les missions que la Loi lui assigne ni sur les métiers que la Régie doit exercer pour les assumer.

En effet, si la Régie a pour missions principales d'héberger les services de l'Etat fédéral, de participer à la défense du patrimoine, de mettre en oeuvre les programmes d'infrastructure correspondant aux engagements internationaux de l'Etat et de fournir les compétences techniques dont l'Etat a besoin pour tenir son rôle de concepteur et d'édicteur de normes, ces missions nécessitent pour elle l'obligation de maîtriser et d'exercer des métiers précis et diversifiés dont la nature et les caractéristiques sont davantage dépendantes de l'évolution des besoins infrastructurels de l'Etat que de son organisation administrative.

2.1. *Les métiers de la Régie :*

a) pour l'hébergement des Administrations fédérales, vaste mission qui emporte pour la Régie l'obligation d'encore gérer aujourd'hui, malgré une réduction sensible due à la fédéralisation des pouvoirs et aux transferts subséquents de compétences aux Régions et Communautés, + ou - 7,5 millions de m² de surface de locaux (soient, en valeur de capital, + ou - 500 milliards de BEF et en charge locative annuelle équivalente, si l'ensemble de ces surfaces devaient être louées à + ou - 37,5 milliards de BEF), la Régie doit exécuter les tâches suivantes :

- l'évaluation des besoins des départements considérés comme donneurs d'ordre ou maîtres d'oeuvre;
- l'élaboration de solutions et de projets (de construction et/ou de prise en location);
- l'harmonisation des besoins des donneurs d'ordre avec les prescriptions urbanistiques, environnementales et urbanistiques des régions;
- la coordination de la réalisation de ces projets;
- l'évaluation de l'état du patrimoine existant notamment du point de vue de la sécurité;
- la négociation pour compte et au nom de l'Etat, c-à-d de ses divers « départements-donneurs d'ordre », de contrats de bail, à donner comme à prendre;
- la gestion administrative, juridique et économique de ces contrats;

onder de bevoegdheid van het Ministerie dat voor het Algemeen Bestuur bevoegd is.

Strikt genomen heeft de onderbrenging van de Regie in de Algemene Overheidsdiensten geen grote invloed op de opdrachten die haar krachtens de Wet worden toegewezen en evenmin op de beroepsactiviteiten van de Regie ter vervulling van deze opdrachten.

Indien het tot de hoofdopdracht van de Regie behoort om de diensten van de Federale Staat te huisvesten, om mee te werken aan de vrijwaring van het patrimonium, om infrastructuurprogramma's uit te voeren in overeenstemming met de internationale verbintenissen van de Staat en om te zorgen voor de technische bevoegdheden die de Staat nodig heeft om zijn rol van ontwikkelaar en uitgever van normen te kunnen vervullen, dan houden deze opdrachten voor de Regie de verplichting in van een aantal wel bepaalde en uiteenlopende beroepsactiviteiten te beheersen en uit te oefenen, waarvan de aard en de kenmerken meer afhangen van de evolutie van de infrastructurele behoeften van de Staat dan van zijn administratieve organisatie.

2.1. *Beroepsactiviteiten van de Regie*

a) met het oog op de huisvesting van de Federale Besturen, een ruime opdracht die voor de Regie de verplichting inhoudt ook vandaag nog - ondanks de gevoelige inkrimping ervan door de federalisering van de overheid en de daaruit voortvloeiende overdracht van de bevoegdheden aan de Gewesten en Gemeenschappen - ongeveer 7,5 miljoen m² kantoorruimte te beheren (wat overeenstemt met een kapitaalwaarde van ongeveer 500 miljard BF en een gelijkwaardige jaarlijkse huurlast, indien gans deze kantoorruimte zou moeten worden gehuurd, van ongeveer 37,5 miljard BF), moet de Regie de volgende taken vervullen :

- de evaluatie van de behoeften van de departementen die beschouwd worden als opdrachtgevers of als bouwheren;
- de uitwerking van oplossingen en projecten met betrekking tot de bouw of het huren van kantoren;
- de harmonisering van de behoeften van de opdrachtgevers met de stedenbouwkundige en milieuvoorschriften van de gewesten;
- de coördinatie van de verwezenlijking van deze projecten;
- de evaluatie van de staat van het bestaande patrimonium vanuit het oogpunt van de veiligheid;
- de bespreking voor rekening van en namens de Staat, te weten van zijn verschillende « departementale opdrachtgevers », van huurovereenkomsten die moeten worden aangegaan;
- het administratieve, juridische en economische beheer van deze overeenkomsten;

— la commercialisation, au mieux des intérêts de l'Etat, des excédents de surfaces dont il n'aurait durablement pas besoin;

b) pour la défense du patrimoine architectural et culturel national (musées, académies, palais et monuments), la Régie des Bâtiments exerce tout ou partie des métiers repris sub. a dans un objectif de sauvegarde culturelle, scientifique et artistique; dans le même domaine, elle assure la représentation de l'Etat fédéral dans les Instances internationales pour ce qui concerne les matières couvertes par la Charte d'Athènes;

c) pour la mise en oeuvre pour compte de l'Etat d'opérations correspondant à ses engagements internationaux, la Régie exerce tout ou partie des métiers repris sub. a afin d'assurer totalement ou partiellement l'hébergement convenu de certaines institutions telles que, par exemple, la Commission de l'Union Européenne (Berlaymont et bâtiment d'archives), le Conseil des Ministres (Consilium), des écoles pour les enfants des fonctionnaires européens, etc;

d) pour permettre d'exercer son rôle d'édicteur et de contrôleur de normes dans le domaine de la construction, la Régie fournit les compétences techniques nécessaires.

La réunion des compétences indispensables à l'exécution des différentes missions précitées exige un effort d'investissement qui vient s'ajouter aux dépenses consenties directement. Dès lors, il est indiqué d'en optimiser l'utilisation en les proposant, à titre onéreux, à d'autres pouvoirs publics, distincts de l'Etat (Communautés, Régions, Provinces, Communes, Intercommunales, etc.), qui n'en disposeraient pas et qui en exprimeraient le besoin.

2.2. *Avantages comparatifs*

Les besoins de l'Etat évoluant sans cesse, au gré du reste des besoins de la Société qu'il régit, la Régie a perpétuellement à s'adapter; d'adaptations en adaptations, c'est aujourd'hui à un véritable aggiornamento que la Régie des Bâtiments doit se livrer.

Cet aggiornamento doit impérativement viser, notamment, à concilier la réponse aux besoins exprimés par les Services de l'Etat (ses « Clients ») avec les moyens financiers dont la Régie est pourvue.

Ceux-ci lui sont, hélas, d'année en année, de plus en plus comptés en raison de la situation économique générale.

Il en résulte que la Régie des Bâtiments doit atteindre un niveau de performances économiques de plus en plus sévères dont l'urgence a été mise en évidence par deux audits, l'un organisationnel et

— de commercialisation van de overtollige kantoorruimte die de Staat niet bestendig nodig heeft, waarbij zijn belangen naar best vermogen worden behartigd.

b) voor de vrijwaring van het architecturaal en cultureel nationaal patrimonium (musea, academies, paleizen en monumenten) oefent de Regie der Gebouwen alle of een gedeelte van de onder a) opgesomde beroepsactiviteiten uit met het oog op de culturele, wetenschappelijke en artistieke instandhouding; binnen hetzelfde bereik zorgt zij voor de vertegenwoordiging van de Federale Staat in de Internationale Instellingen voor wat betreft de materies die door het Charter van Athene worden gedekt;

c) voor de uitvoering van de met haar internationale verbintenissen overeenstemmende verrichtingen voor rekening van de Staat oefent de Regie alle of een deel van de onder a) vermelde beroepsactiviteiten uit met het oog op de totale of gedeeltelijke huisvesting van bepaalde instellingen zoals b.v. de Commissie van de Europese Unie (Berlaymont en archiefgebouw), de Ministerraad (Consilium), de scholen voor de kinderen van de Europese ambtenaren, enz.;

d) om haar rol bij het uitvaardigen van en de controle op de bouwnormen te kunnen vervullen, zorgt de Regie voor de nodige technische bevoegdheden.

Het verenigen van de nodige bevoegdheden voor de uitvoering van de verscheidene voornoemde opdrachten vereist een investering die rechtstreeks bij de reeds toegestane uitgaven moet worden gevoegd. Bijgevolg is het aangewezen het gebruik ervan te optimaliseren door ze onder bezwarende voorwaarden voor te stellen aan andere overheden die buiten het staatsbestel vallen (Gemeenschappen, Gewesten, Provincies, Gemeenten, Intercommunales, enz.), wanneer deze overheden niet over de nodige instrumenten beschikken en hun behoeften kenbaar maken.

2.2. *Vergelijkende voordelen*

Aangezien de behoeften van de Staat voortdurend evolueren naar gelang van de overige behoeften van de Maatschappij, moet de Regie zich gedurig aanpassen. Door de stroom van opeenvolgende aanpassingen moet de Regie der Gebouwen zich aldoor maar schikken naar een nietaflatende modernisering.

Bij deze modernisering moet er beslist worden op gelet dat het inspelen op de behoeften van de Staatsdiensten (zijn « klanten ») door de financiële middelen van de Regie gedekt worden.

Met de jaren zijn deze financiële middelen helaas steeds schaarser door de algemene economische toestand.

Hieruit volgt dat de Regie der Gebouwen een steeds moeilijker te bereiken peil van economische prestaties moet leveren waarvan het dringend karakter werd aangetoond door de organisatorische en

l'autre occupationnel, qui ont été effectués par des consultants extérieurs.

Ces exigences nouvelles postulent des réformes dont certaines ne dépendent que de la Régie elle-même mais dont d'autres nécessitent l'intervention des autres Départements et Services de l'Etat, sous la forme, notamment, de « contrats de responsabilité » sur la définition précise et raisonnable des besoins occupationnels qu'ils souhaitent voir satisfaire.

La précision et la raison doivent ici guider la réflexion des « Clients de la Régie », tant en ce qui concerne l'importance des surfaces à occuper qu'en ce qui concerne leur niveau d'équipement, voire d'embellissement; toute dérive par rapport à ces contrats de responsabilité, lesquels s'appuient sur des normes et des ratios, devrait reposer sur un système automatique d'ajustements budgétaires dans le chef du département qui est à l'origine de la dérive.

Ce n'est en effet qu'à cette condition que la Régie des Bâtiments pourra conserver sa capacité à :

- influencer sur le marché de la construction comme de l'immobilier pour en régulariser les coûts,

- réaliser, dans les délais, toutes les tâches et tous les programmes qui découlent des engagements internationaux comme nationaux pris par l'Etat fédéral;

- préserver les édifices publics et monuments dont elle a la garde des agressions diverses, tant pour leur conservation propre que pour éviter qu'ils ne provoquent des dommages aux personnes et aux biens.

La volonté politique vise en effet ici à répondre prioritairement :

- aux aspects de sécurité, au sens large du terme;

- aux nécessités fonctionnelles qui ont une portée d'intérêt général;

- au maintien sinon à l'amélioration de la valeur du patrimoine;

- au resserrement des coûts notamment quand ils résultent de frais contingents à des chantiers en cours ou achevés, tels les litiges de chantier.

C'est pourquoi, le programme des investissements qui a été mis au point répond essentiellement à ces critères de priorité de sorte que les travaux qui seront entrepris au cours de l'exercice devront :

- tout d'abord, viser à éliminer les risques d'accident induits de l'état des bâtiments;

- répondre aux décisions circonstanciées du Conseil des Ministres;

- contribuer à la sauvegarde du patrimoine contre les dégradations naturelles et autres;

- assurer la poursuite de chantiers en cours d'exécution ou, à tout le moins, déjà notifiés;

de beroepsmatige audits die door externe consultants werden uitgevoerd.

Deze nieuwe eisen vergen hervormingen waarvan sommige alleen maar van de Regie zelf afhangen, maar voor de overige hervormingen moet de hulp van andere Departementen en Staatsdiensten worden ingeroepen. Dit gebeurt vaak in de vorm van « aansprakelijkheidscontracten » met betrekking tot de nauwkeurige en aanvaardbare definitie van de tewerkstellingsbehoeften die zij wensen te vervullen.

Nauwkeurigheid en gezond verstand moeten de overwegingen van de « Klanten van de Regie » beheersen, en dit zowel voor wat betreft de omvang van de te betrekken ruimten als voor wat betreft het niveau van uitrusting of verfraaiing. Iedere afwijking ten opzichte van deze « aansprakelijkheidscontracten », die op normen en cijfers steunen, zou moeten stoelen op een automatisch systeem van budgettaire aanpassingen uit hoofde van het departement die aan de basis van de afwijking ligt.

Alleen maar in deze omstandigheden kan de Regie der Gebouwen

- haar invloed op de bouw- en immobiliënmarkt doen gelden om de kosten ervan binnen de perken te houden;

- binnen de vooropgestelde termijnen alle taken en programma's verwezenlijken die voortvloeien uit internationale en nationale verbintenissen die door de Federale Staat werden aangegaan;

- de openbare gebouwen en monumenten vrijwaren, die onder haar beschermende hoede staan, zowel wat betreft het eigenlijke behoud als wat betreft het vermijden van schadeberokkening aan personen en goederen.

De politieke wil bestaat hierin om voorrang te geven

- aan de veiligheidsaspecten in de ruimste zin van het woord;

- aan de functionele behoeften die draagwijdte van algemeen belang bezitten;

- aan het behoud zo niet de verbetering van de waarde van het patrimonium;

- aan het beknotten van de kosten, met name wanneer zij voortvloeien uit bijkomende kosten op aan de gang zijnde of afgewerkte werken zo er zich geschillen voordoen.

Daarom beantwoordt het opgestelde investeringsprogramma hoofdzakelijk aan deze prioriteitscriteria, zodanig dat de werkzaamheden die in de loop van het begrotingsjaar worden ondernomen,

- vooreerst moeten zorgen voor de voorkoming van ongevallen die te wijten zijn aan de staat van de gebouwen;

- moeten beantwoorden aan de beslissingen van de Ministerraad;

- moeten bijdragen tot de vrijwaring van het patrimonium tegen natuurlijke en andere aftakelingen;

- moeten zorgen voor de voortzetting van de werken waar de werkzaamheden aan de gang zijn of ten minste reeds werden aangekondigd;

— correspondre enfin, si et seulement s'il reste des budgets disponibles, à des besoins nouveaux exprimés et justifiés par les départements ».

3. La direction des travaux internationaux

La Direction des Travaux Internationaux est née de la régionalisation et de la nécessité de gérer des travaux d'infrastructure qui font l'objet d'un financement de l'Etat Fédéral. En effet, un accord de coopération a été passé le 15 septembre 1993 entre l'Etat Fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale, et ceci dans le cadre de l'application des lois spéciales du 8 août 1988 (loi des compétences) et du 12 janvier 1989 (art. 43 de la loi qui organise la coopération Etat Fédéral / Région de Bruxelles-Capitale).

Cet accord détermine, pour les années 1993 et 1994, une série d'initiatives (visées à l'article 43 de la loi spéciale du 12 janvier 1989) destinées à promouvoir le rôle international et la fonction de capitale de Bruxelles.

Le 29 juillet 1994, le Conseil des Ministres Fédéraux a approuvé l'avenant n° 1, étendant cet accord à la période 1995-1996 et actualisant la programmation des initiatives prévues à l'exercice 1994, compte tenu des réalisations et de l'avancement des dossiers en cours à la mi-94.

Les montants ainsi mis à la disposition de la Région se résument comme suit :

	1993 Engagements — Vastleggingen	1994 Engagements — Vastleggingen	1995 Engagements — Vastleggingen	1996 Engagements — Vastleggingen
Tunnel Belliard/Schuman/Cortenbergh. — <i>Tunnel Belliard / Schuman / Kortenberg</i>	1 090	340	30	—
Liaison ferroviaire Léopold/Josaphat. — <i>Spoorverbinding Léopold / Josaphat</i>	9,5	10	15	10
Diverses initiatives accord de coopération. — <i>Verschillende initiatieven samenwerkingsakkoord</i>	295,6	1 538	1 850,9	1 885,1
Rénovation stade du Heysel. — <i>Vernieuwing van Heyselstadion</i>	0	450	25	p.m.
Divers (crédits de fonctionnement, concessionnaires, entretien, et cetera). — <i>Allerlei (werkingskredieten, concessiehouders, onderhoud, enzovoort)</i>	32,4	112	104,1	104,9
Total. — <i>Totaal</i>	1 427,5	2 450	2 025	2 000

Dans le même souci de maximaliser l'utilisation des moyens et du know how dont la Direction des Travaux Internationaux doit disposer à l'instar d'ailleurs de la Régie des Bâtiments (et qui représente en équipements et en accumulation d'expérience un capital considérable), il a été décidé que seraient exploitées d'une manière systématique toutes les

— uiteindelijk overeenstemmen met de nieuwe behoeften die door de departementen worden aangevoeld en gerechtvaardigd, en dit op voorwaarde evenwel dat er nog budgetten beschikbaar zijn.

3. Directie van de Internationale Werken

De Directie van de Internationale Werken is geboren uit de regionalisering en uit de behoefte om de infrastructuurwerkzaamheden, die door de Federale Staat gefinancierd worden, te beheren. Hiertoe werd op 15 september 1993 een samenwerkingsakkoord gesloten tussen de Federale Staat en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, en dit binnen het kader van de toepassing van de bijzondere wetten van 8 augustus 1988 (wet over de bevoegdheden) en van 12 januari 1989 (art. 43 van de wet die de samenwerking tussen de Federale Staat en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest regelt).

Dit akkoord bepaalt voor de jaren 1993 en 1994 een reeks van initiatieven (bedoeld in artikel 43 van de bijzondere wet van 12 januari 1989), die bestemd waren om de internationale rol en de functie van de hoofdstad Brussel te bevorderen.

Op 29 juli 1994 heeft de Federale Ministerraad het bijvoegsel n° 1 goedgekeurd, waardoor dit akkoord geldt voor de periode 1995-1996 en de programmatie van de voor het begrotingsjaar 1994 voorziene initiatieven wordt geactualiseerd, rekening houdend met de verwezenlijkingen en de afhandeling van de dossier midden '94.

De aldus ter beschikking van het Gewest gestelde bedragen kunnen als volgt worden samengevat :

Om het gebruik maximaal op te voeren van de middelen en van de know how, waarover de Directie van de Internationale Werken moet beschikken in navolging van de Regie der Gebouwen (en die in materieel en opgedane ervaring een aanzienlijk kapitaal vertegenwoordigt), werd er besloten dat er systematisch gebruik zou worden gemaakt van alle

possibilités de synergies qui existent entre ces deux départements.

C'est dès lors dans cet ordre d'idées que :

— d'une part, la Direction des Travaux Internationaux a déjà fait appel à la Direction de l'Electricité et de l'Electro-mécanique de la Régie des Bâtiments pour résoudre des problèmes de techniques spéciales auxquels elle était confrontée dans le cadre de ses projets et, qu'inversement, la Régie a sollicité la Direction des Travaux Internationaux pour étudier les problèmes de trafic automobile liés à la création de la nouvelle Ecole Européenne dont elle a la charge.

La Direction des Travaux Internationaux a par ailleurs reçu mission de réaliser, dans le cadre de l'Accord de Coopération susmentionné, l'amélioration des voies autoroutières d'accès à et de circulation dans Bruxelles en ce compris les parkings de délestage et les abords des gares.

4. L'Office central des Fournitures

Le Conseil des Ministres du vendredi 3 juin 1994 a décidé - dans le cadre de la restructuration des administrations fédérales - d'intégrer l'O.C.F. réorganisé dans le nouveau Ministère de la Fonction publique (ce Ministère intégrera et coordonnera toutes sortes de services de personnel et de services logistiques qui sont actuellement dispersés dans différents Ministères).

L'Arrêté Royal fonctionnel de l'O.C.F. du 23 février 1977 ainsi que son Arrêté Ministériel d'application du 30 mars 1978 ne sont plus adaptés actuellement et de nouveaux textes paraîtront donc très bientôt reprenant toutefois l'obligation faite aux départements ministériels fédéraux d'avoir recours à l'O.C.F. pour l'essentiel de leurs fournitures et autorisant le Ministre qui a l'infrastructure dans ses compétences à déterminer les conditions auxquelles les autres services publics peuvent s'adresser à l'O.C.F..

La très large représentativité de l'O.C.F. lui permet d'obtenir de ses fournisseurs des avantages importants au bénéfice de ses clients.

En ce qui concerne la réorganisation de l'O.C.F. il a été mis fin à l'obligation des services publics d'introduire des commandes annuelles qui n'étaient livrées qu'avec un très grand retard; ceci a eu comme conséquence de permettre la suppression du dépôt dont la gestion coûteuse obérait le budget de l'O.C.F..

En outre, ces mesures permettront la mise en place d'un nouveau style de marchés livrant aux « clients » régulièrement des quantités raisonnables de produits de consommation et leur évitant de la sorte la constitution de stocks importants.

synergistische middelen die tussen beide departementen bestaan.

Met deze gedachtengang voor ogen heeft

— de Directie van de Internationale Werken reeds een beroep gedaan op de Directie Elektriciteit en Elektromechanica van de Regie der Gebouwen om speciale technische problemen op te lossen waarmee zij in het kader van haar projecten werd geconfronteerd, en omgekeerd heeft de Regie de Directie van de Internationale Werken verzocht een studie te maken van de autoverkeersproblemen die verbonden zijn aan de oprichting van de nieuwe Europese School die zij voor haar rekening neemt.

De Directie van de Internationale Werken heeft overigens de opdracht gekregen om in het kader van het voornoemd Samenwerkingsakkoord te zorgen voor een betere toegang van de autosnelwegen tot Brussel en voor een vlotter verkeer in de hoofdstad zelf, en dit met inbegrip van de verbetering van de overstapparkings en de stationsomgeving.

4. Centraal Bureau voor Benodigheden

De Ministerraad van vrijdag 3 juni 1994 heeft in het kader van de herstructurering van de federale administraties beslist het gereorganiseerde C.B.B. te integreren in het nieuwe Ministerie van het Openbaar Ambt (dit Ministerie zal verscheidene personeels- en logistieke diensten integreren en coördineren die thans in verschillende Ministeries verspreid zijn).

Het functioneel koninklijk besluit van het C.B.B. van 23 februari 1977 alsmede het ministerieel uitvoeringsbesluit van 30 maart 1978 zijn thans niet meer aangepast zodat nieuwe teksten zeer spoedig zullen verschijnen die nochtans de verplichting opgelegd aan de federale ministeriële departementen om beroep te doen op het C.B.B. voor het essentiële van hun benodigheden zullen overnemen. Tevens zal het aan de Minister, die de Infrastructuur onder zijn bevoegdheid heeft toegelaten zijn om de voorwaarden vast te stellen tegen dewelke de andere openbare diensten zich mogen richten naar het C.B.B.

De zeer brede representativiteit van het C.B.B. laat het toe van zijn leveranciers belangrijke voordelen voor zijn cliënten te bekomen.

Wat de reorganisatie van het C.B.B. betreft, werd er een einde gemaakt aan de verplichting van de openbare diensten om jaarlijkse bestellingen te plaatsen, die slechts met een zeer grote vertraging werden geleverd, wat als gevolg had dat het depot, waarvan het kostelijk beheer het budget van het C.B.B. zwaar belastte kan gesloten worden.

Deze maatregelen laten overigens het invoeren van een nieuwe vorm van opdrachten toe waardoor aan de « cliënten » regelmatig redelijke hoeveelheden van verbruiksgoederen kunnen geleverd worden, wat hen de vorming van belangrijke stocks vermijdt.

Les activités du laboratoire, qui étaient depuis un certain temps assez réduites, ont été pratiquement arrêtées.

Le Bureau de Vente et de Consultation des documents d'adjudication continuera sa mission au bénéfice des Ministères fédéraux; elle se résumera à la consultation pour les autres administrations.

L'informatisation de l'O.C.F. sera opérationnelle dans les tout prochains jours. Elle tiendra compte de la gestion nouvelle de la comptabilité : depuis la mi-93, les nouveaux marchés prévoient une relation directe fournisseur/client dans la facturation et le paiement.

Le rôle de l'O.C.F. est dès lors limité à la gestion administrative et technique de tous les marchés en cours depuis la rédaction du cahier des charges jusqu'à la clôture du marché et éventuellement des litiges en passant par le contrôle permanent de son déroulement.

Ces modifications de procédure entraîneront une réduction du travail administratif; par contre l'O.C.F. pourra mieux se concentrer sur des tâches de contrôle.

En outre, une conséquence très importante sera, à court terme, une nette diminution du découvert en trésorerie et, dans un délai de un à deux ans, la suppression pratiquement totale de ce découvert.

Enfin, l'O.C.F. projette de mettre son savoir faire et la documentation commerciale qu'elle a accumulée au fil des ans à la disposition d'un réseau commercial constitué potentiellement de toutes les Administrations dépendant des Pouvoirs non-fédéraux en leur proposant ses services au prix coûtant, à savoir au prix d'achat augmenté de la couverture stricte de ses charges.

De activiteiten van het laboratorium welke de laatste tijd sterk herleid waren, werden praktisch beëindigd.

Het kantoor voor inzage en verkoop van de aanbestedingsdocumenten zal zijn opdracht ten voordele van de federale ministeries voortzetten; deze opdracht wordt voor de overige diensten beperkt tot de inzage.

De informatisering van het C.B.B. zal in de eerstvolgende dagen operationeel zijn. Deze zal rekening houden met het nieuw beheer van de boekhouding; sedert midden 93 voorzien de nieuwe opdrachten een rechtstreekse relatie tussen leverancier en klant in de facturering en de betaling.

De rol van het C.B.B. is dientengevolge beperkt tot het administratieve en technische beheer van alle lopende opdrachten vanaf het opmaken van het bestek tot het afsluiten van de opdracht en van de eventuele geschillen met de permanente controle van hun afwikkeling.

Deze procedurewijzigingen zullen een vermindering van het administratieve werk meebrengen; het C.B.B. zal zich daarentegen meer kunnen toeleveren op de controle-opdrachten.

Wat meer is, een belangrijk gevolg hiervan zal op korte termijn een merkbare vermindering van het thesaurietekort betekenen en, binnen 1 à 2 jaar de praktisch volledige verdwijning van dit tekort.

Ten slotte heeft het C.B.B. het plan opgevat om haar kunde en commerciële documentatie die zij in de loop der jaren heeft verzameld, ter beschikking te stellen van een commercieel net dat zo mogelijk uit alle van de niet-federale overheid afhankende Besturen is samengesteld. Het Bureau wil hier tegen kostprijs zijn diensten aanbieden, d.w.z. tegen aankoop-prijs vermeerderd met de volledige lastendekking.