

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1982-1983

8 JUNI 1983

BEGROTING

van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het begrotingsjaar 1983

WETSONTWERP

houdende aanpassing van de begroting
van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het begrotingsjaar 1982

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER COPPIETERS

INHOUD

	Blz.
Inleiding van de rapporteur	3
I. — Inleidende uiteenzetting van de Minister van Verkeerswezen en van Posterijen, Telegrafie en Telefonie	4
A. Algemene overwegingen	4
B. De vijfjarenplannen	5
C. Sabena	8

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Baudson.

A. — Leden : de heren Cardoen, Coppieters, Desutter, Dhoore, le Hardy de Beaulieu, Lernoux, Vankeirsbilck. — de heren Baudson, Bogaerts, Bourry, M. Harmegnies, Rigo, Van der Biest, Van Elewyck. — de heren A. Claes, Daems, Huylebrouck, Kubla, Pierard, Van Renterghem. — de heren Gabriels, Somers. — de heer Outers.

B. — Plaatsvervangers : de heren Ansoms, Beerden, Breynne, Jérôme, Th. Kelchtermans, Marchand, M. Olivier, Thys. — de heren Anselme, Delizée, Féaux, Guillaume, Hostekint, Ramaekers, Rubens, Vanderheyden. — de heren Anthuenis, D'hondt, Evers, Heughebaert, L. Michel, Taelman, Mevr. Van den Poel-Welkenhuysen. — de heren Belmans, De Beul, Meyntjens. — de heren Mordant, Nols.

Zie :

4-XIV (1982-1983) :

- N° 1 : Begroting.
- N° 2 : Amendementen.

5-XIV (1982-1983) :

- N° 1 : Wetsontwerp.

Chambre des Représentants

SESSION 1982-1983

8 JUIN 1983

BUDGET

du Ministère des Communications
pour l'année budgétaire 1983

PROJET DE LOI

ajustant le budget
du Ministère des Communications
de l'année budgétaire 1982

RAPPORT

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

PAR M COPPIETERS

SOMMAIRE

	Pages
Introduction du rapporteur	3
I. — Exposé introductif du Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones	4
A. Considérations générales	4
B. Plans quinquennaux	5
C. Sabena	8

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Baudson.

A. — Membres : MM. Cardoen, Coppieters, Desutter, Dhoore, le Hardy de Beaulieu, Lernoux, Vankeirsbilck. — MM. Baudson, Bogaerts, Bourry, M. Harmegnies, Rigo, Van der Biest, Van Elewyck. — MM. A. Claes, Daems, Huylebrouck, Kubla, Pierard, Van Renterghem. — MM. Gabriels, Somers. — M. Outers.

B. — Suppléants : MM. Ansoms, Beerden, Breynne, Jérôme, Th. Kelchtermans, Marchand, M. Olivier, Thys. — MM. Anselme, Delizée, Féaux, Guillaume, Hostekint, Ramaekers, Rubens, Vanderheyden. — MM. Anthuenis, D'hondt, Evers, Heughebaert, L. Michel, Taelman, Mme Van den Poel-Welkenhuysen. — MM. Belmans, De Beul, Meyntjens. — MM. Mordant, Nols.

Voir :

4-XIV (1982-1983) :

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

5-XIV (1982-1983) :

- N° 1 : Projet de loi.

	Biz.		Pages
D. Regie der Luchtwegen	9	D. Régie des Voies Aériennes	9
E. N.M.B.S.	11	E. S.N.C.B.	11
F. Regie voor Maritiem Transport	13	F. Régie des Transports maritimes	13
G. Binnenvaart	14	G. Navigation intérieure	14
H. Koopvaardij	14	H. Marine marchande	14
I. Scheepskredieten	14	I. Crédits maritimes	14
II. — Algemene bespreking	15	II. — Discussion générale	15
1. Algemeenheden	15	1. Généralités	15
2. Openbaar vervoer	17	2. Transports publics	17
a) Algemeen	17	a) Généralités	17
b) Coördinatie	20	b) Coordination	20
c) Tarifiering	21	c) Tarification	21
d) N.M.B.S. en herstructureringsplan	24	d) S.N.C.B. et plan de restructuration	24
e) N.M.V.B. en M.I.V.'s	40	e) S.N.C.V. et S.T.I.	40
3. Wegverkeer	43	3. Transports routiers	43
4. Luchtverkeer	49	4. Transports aériens	49
a) Algemeenheden	49	a) Généralités	49
b) Sabena	51	b) Sabena	51
c) R.L.W. en luchthavens	57	c) R.V.A. et aéroports	57
d) Eurocontrol	62	d) Eurocontrol	62
5. Verkeer te water	63	5. Transport par eau	63
a) Havenbeleid	63	a) Politique portuaire	63
b) Maritiem transport	68	b) Transports maritimes	68
c) Zeevisserij	71	c) Pêche maritime	71
d) Binnenvaart	72	d) Navigation intérieure	72
e) Koopvaardij	74	e) Marine marchande	74
6. Opmerkingen van het Rekenhof	76	6. Observations de la Cour des comptes	76
7. Diversen	78	7. Divers	78
III. — Bespreking per artikel en stemmingen	80	III. — Discussion des articles et votes	80
Amendementen en errata	81	Amendements et errata	81
Bijlagen	85	Annexes	85

DAMES EN HEREN,

INLEIDING VAN DE RAPPORTEUR

Gedurende drie vergaderingen heeft de Commissie, in een overwegend technisch gerichte bespreking, de begroting van Verkeerswezen behandeld.

Zoals door de Minister in zijn inleiding werd uiteengezet, en zoals trouwens ook uit de cijfers blijkt, bestaat de begroting van Verkeerswezen in hoofdzaak uit de kredieten, bestemd voor de maatschappijen van Openbaar Vervoer, en waarvan het grootste deel dient als compensatie van de lasten en verplichtingen die aan deze maatschappijen worden opgelegd in hun functie van openbare nutsdienst.

Het laat zich dan ook aanzien dat de meeste tussenkomsten gericht waren op de infrastructuur, de uitbouw en de exploitatie van deze maatschappijen, waarvan het beheer sterk onder de druk staat van de economische crisis en van de besparingsplannen opgelegd in uitvoering van de wet van 2 februari 1982 tot toekenning van bepaalde bijzondere machten aan de Koning.

Het feit dat de openbare vervoermaatschappijen niet rechtstreeks beheerd worden door het departement, maar een weliswaar gecontroleerde zelfstandigheid hebben in het voeren van hun beleid, brengt mee dat de bespreking van de begroting van Verkeerswezen op zich niet volstaat om in te grijpen in de structuur en de werking van ons openbaar vervoer.

Dit werd vooral aangevoeld met betrekking tot het herstructureringsplan van de N. M. B. S., dat over heel het land reeds voor heel wat beroering gezorgd heeft, o.m. door de voorziene afschaffing van lijnen, treinen en stopplaatsen, waarvan dan de reizigers zouden moeten opgevangen worden door vervangingsautobussen.

De menigvuldige bemerkingen die hierover werden gemaakt brachten de Minister er toe te verklaren dat dit plan « niet te nemen of te laten » is en « nog voor bespreking vatbaar, als het globale pakket trein-kilometers niet moet worden gewijzigd ». Er werd dus afgesproken dat in de loop van de maand juni een speciale commissievergadering zou worden belegd over dit herstructureringsplan, zodat bijna kan worden gesproken van een debat in twee luiken.

De opdeling van de vervoerstaak over zovele maatschappijen brengt verder ook mee dat zowel het beleid als de bespreking ervan al te fragmentarisch gebeurt en de problemen van supervisie en coördinatie ongemeen groot zijn. Het is dan ook moeilijk gebleken duidelijke profielen en oriëntaties te vinden in de gevoerde politiek, die wellicht te veel beheerst wordt door de noodzaak van versobering. Zo vonden meerdere commissieleden dat de verhouding tussen het investeringsbeleid en de toekomstplanning van het openbaar vervoer enerzijds en van het privaat-vervoer anderzijds, niet genoeg aan bod kwam, evenmin als de opties die daarin door de Minister genomen worden.

Naast het openbaar vervoer werden door de commissieleden ook heel wat indringende vragen gesteld over de luchtvaart en het beleid in Sabena, de mogelijke opties m.b.t. Eurocontrol, het zeewezen en de binnenvaart, waar de Minister in zijn antwoord vrij uitvoerig op inging. Uitleg werd ook gevraagd over de bemerkingen van het Rekenhof.

De verkeersveiligheid en de verkeerswetgeving kreeg echter volgens sommige leden, onvoldoende aandacht, al kan er op gewezen worden dat deze problematiek niet zozeer een begrotingskwestie is en dus bij andere beleidsbeslissingen haar beslag kan krijgen.

Tenslotte werd, na de goedkeuring van een aantal regeringsamendementen, ook de begroting zelf goedgekeurd, beide met 7 tegen 6 stemmen.

MESDAMES, MESSIEURS,

INTRODUCTION DU RAPPORTEUR

Votre Commission a consacré trois réunions à l'examen du budget du Ministère des Communications, dont la discussion a porté principalement sur des aspects techniques.

Ainsi que le Ministre l'a expliqué dans son introduction, et comme les chiffres l'indiquent d'ailleurs également, le budget des Communications consiste essentiellement en des crédits destinés aux sociétés de transport public et servant essentiellement à compenser les charges et obligations qui incombent à ces sociétés en raison de leur mission d'intérêt public.

Il est donc normal que la plupart des interventions des membres aient porté sur l'infrastructure, le développement et l'exploitation de ces sociétés, dont la gestion est fortement marquée par la crise économique et par les mesures d'économies imposées en vertu de la loi du 2 février 1982 attribuant certains pouvoirs spéciaux au Roi.

Etant donné que les sociétés de transport public ne sont pas gérées directement par le Département et qu'elles sont libres, même si elles sont soumises à un certain contrôle, de mener la politique qu'elles décident, la discussion du budget des Communications ne suffit pas en soi pour influencer la structure et le fonctionnement de nos transports publics.

Cela a surtout été ressenti en ce qui concerne le plan de restructuration de la S. N. C. B., qui a déjà suscité beaucoup d'émoi dans tout le pays, notamment à cause de la suppression prévue de certains trains et de certaines lignes et haltes et de la mise en service d'autobus de substitution pour transporter les voyageurs touchés par ces mesures de suppression.

A la suite des innombrables remarques qui ont été formulées à ce sujet, le Ministre a déclaré que ce plan « n'est pas à prendre ou à laisser » et qu'il « peut encore être discuté, pour autant que le total train-kilomètres ne doive pas être modifié ». Il a donc été convenu qu'une réunion spéciale de la Commission serait organisée dans le courant du mois de juin pour examiner le plan de restructuration, de sorte que l'on peut presque parler d'un débat en deux volets.

Du fait que le transport des voyageurs est assuré par un grand nombre de sociétés, tant la politique menée que son examen sont par trop fragmentaires et les problèmes de supervision et de coordination prennent des proportions inouïes. Il s'est dès lors avéré difficile de déceler des profils et orientations clairs dans la politique mise en œuvre, qui est sans doute trop axée sur l'austérité. C'est ainsi que plusieurs commissaires ont estimé que la relation entre la politique d'investissement et les projets d'avenir des transports publics, d'une part, et des transports privés, d'autre part, ainsi que les options prises en ce domaine par le Ministre, n'étaient pas suffisamment mises en lumière.

Les membres de la Commission ne se sont pas intéressés uniquement aux transports publics. Ils ont en outre posé d'innombrables questions perspicaces au sujet de l'aéronautique et de la politique de la Sabena, au sujet des options possibles en ce qui concerne Eurocontrol et au sujet de la marine et de la navigation intérieure, questions auxquelles le Ministre a répondu de manière assez détaillée. Des explications ont également été demandées sur les remarques de la Cour des comptes.

De l'avis de certains membres, le problème de la sécurité et de la législation routières n'a pas été suffisamment examiné; on peut cependant observer à cet égard qu'il ne s'agit pas tellement d'un problème à caractère budgétaire et que ce problème pourra être réglé à d'autres occasions.

Après l'adoption d'un certain nombre d'amendements du Gouvernement par 7 voix contre 6, le budget lui-même a enfin été adopté, également par 7 voix contre 6.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN VERKEERSWEZEN EN VAN POSTERIJEN, TELEGRAFIE EN TELEFONIE

A. Algemene overwegingen

« De begroting van het departement van Verkeerswezen belooft voor 1983, voor wat de niet-gesplitste kredieten en de ordonnanceringskredieten samen betreft, 116 544,4 miljoen. Dit bedrag kan onderverdeeld worden in 75,8 miljard lopende en 40,7 miljard aan kapitaaluitgaven.

Het openbaar vervoer bevorderen

Het overgrote deel hiervan wordt gebruikt voor de bevordering van het openbaar vervoer. Dit komt niet alleen tot uiting door de inschrijving van kredieten die het evenwicht in de exploitatierekeningen van de 8 maatschappijen voor openbaar vervoer (N. M. B. S., N. M. V. B. en de 6 maatschappijen voor intercommunal vervoer) moeten herstellen maar ook door het opnemen van niet onbelangrijke bedragen aan investeringskredieten.

Een eenvoudige ontleding van de begroting bewijst deze bewering.

Voor de N. M. B. S. alleen wordt als compensatie voor de exploitatie, als bijdrage in de Kas voor geneeskundige verzorging, als leningslasten en voor de diverse investeringen een totaal bedrag van 74,8 miljard voorzien of meer dan 64 % van de totale begroting. Hierin is ook een bedrag van 3 miljard begrepen met het oog op het opnieuw in evenwicht brengen van de financiering van de N. M. B. S. — een poging om de maatschappij te helpen vermits ze niet over voldoende eigen middelen beschikt om haar lopende thesaurieverrichtingen te financieren; op deze wijze zou de schuldenlast op korte termijn beperkt kunnen worden.

Wat de N. M. V. B. en de M. I. V.'s betreft zal een totaal bedrag van ongeveer 33,3 miljard ter beschikking gesteld worden hetgeen 28,5 % uitmaakt. De acht maatschappijen samen zullen in 1983 derhalve 92,5 % ontvangen van de begroting.

Indien hierbij nog de bedragen voorzien voor de R. L. W. 2 272,0 miljoen en de 560,8 miljoen voor Sabena gevoegd worden betekent dit dat de bestemming van 95 % van de totale begroting bekend is.

Uit deze gegevens blijkt dat ontegensprekelijk een groot belang gehecht wordt aan het gemeenschappelijk vervoer. De interne toestand van deze sector alsook de evolutie van de externe kontekst beveelt een nieuwe aanpak en een andere oriëntatie.

Gelet op de doelstellingen van de Regering mag verondersteld worden dat deze nieuwe oriëntatie ook gedurende de volgende jaren zal gelden.

De periode 1983-1988

De crisisperiode die we doormaken en de algemene economische recessie die nu al verschillende jaren aanhoudt legt bepaalde imperatieven op en bevestigt de noodzaak om tot een grondige sanering en herstructuratie van de vervoermaatschappijen te komen op het financiële vlak.

Besparingsplannen voor de periode 1983-1988 werden dan ook opgesteld en verschillende koninklijke besluiten in uitvoering van de volmachtenwet van 2 februari 1982 werden terzake getroffen waarvan het koninklijk besluit n° 97 van 28 september 1982 de basis vormt.

I. — EXPOSE INTRODUCTIF DU MINISTRE DES COMMUNICATIONS ET DES POSTES, TELEGRAPHES ET TELEPHONES

A. Considérations générales

« En ce qui concerne les crédits dissociés et les crédits d'ordonnancement, le budget du département des Communications s'élève pour 1983 à 116 544,4 millions. Ce montant peut être divisé en 75,8 milliards de dépenses courantes et 40,7 milliards de dépenses de capital.

Promotion des transports publics

La majeure partie est destinée à la promotion des transports publics. Ces intentions se traduisent non seulement par l'inscription de crédits servant à rétablir l'équilibre des comptes d'exploitation des 8 sociétés de transports publics (S. N. C. B., S. N. C. V. et les 6 sociétés des transports intercommunaux), mais également par le recours à des montants importants en crédits d'investissement.

Une simple analyse du budget permet de vérifier pareille assertion.

Pour la S. N. C. B. à elle seule, un montant total de 74,8 milliards, soit plus de 64 % du budget total est prévu à titre de compensation des charges d'exploitation, d'intervention en faveur de la Caisse pour soins de santé, de charges d'emprunt, et à destination d'investissements divers. Ce montant comprend également 3 milliards en vue de rééquilibrer le financement de la S. N. C. B. — opération pour aider la société du fait qu'elle ne dispose pas de moyens propres en suffisance pour ses opérations de trésorerie; de cette façon, la charge des dettes pourrait être limitée à court terme.

En ce qui concerne la S. N. C. V. et les S. T. I., un montant d'environ 33,3 milliards sera mis à leur disposition, ce qui représente 28,5 %. Les huit sociétés dans leur ensemble recevront donc, en 1983, 92,5 % du budget.

Si l'on y ajoute encore les montants prévus pour la R. V. A. (2 272,0 millions) et les 560,8 millions pour la Sabena (interventions dans les charges d'emprunt), cela signifie que 95 % du budget total sont affectés à des organismes qui dépendent du département.

De ces données ressort incontestablement l'importance de l'attention consacrée aux transports en commun. La situation interne de ce secteur, ainsi que l'évolution du contexte externe, recommandent une approche nouvelle et une autre orientation.

Vu les objectifs du Gouvernement, cette nouvelle orientation sera également de mise au cours des prochaines années.

Période 1983-1988

La période de crise que nous traversons et la récession économique générale qui persiste déjà depuis plusieurs années imposent certains impératifs et confirment la nécessité de parvenir à un assainissement approfondi et à une restructuration des sociétés de transport sur le plan financier.

Des plans d'économie pour la période 1983-1984 ont, dès lors, été élaborés et, en exécution de la loi des pouvoirs spéciaux du 2 février 1982, différents arrêtés royaux ont été pris en la matière, dont l'arrêté royal n° 97 du 28 septembre 1982 forme la base.

Ingevolge dit besluit werden bepaalde instellingen namelijk de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, de Maatschappijen voor Intercommunale Vervoer en de Regie der Posterijen verplicht saneringsplannen op te stellen met als doel vooreerst in 1983 een begroting in evenwicht in te dienen, rekening houdend met de normalisatiekredieten (N. M. B. S.) of de Staatstussenkomst, en voor de periode 1984-1988 hun exploitatierekening met 1 % te verbeteren.

De verschillende bestuursorganen dienden derhalve maatregelen te treffen die van aard moesten zijn de uitgaven op de verschillende posten van hun exploitatierekening te beperken en tevens voorstellen te formuleren ten einde de inkomsten te verhogen.

Om het gestelde doel te bereiken werd ook gestipuleerd dat naast de maatregelen die tot de normale bevoegdheid van de beheersorganen behoren er tijdelijke afwijkingen mochten doorgevoerd worden van reglementaire bepalingen en conventies die betrekking hebben op de administratieve organisatie, het exploitatieregime en het vaststellen van het tariefsysteem, van de financieringspolitiek, van de investeringsplannen en van de bezoldigingsregeling, en het administratief statuut van het personeel. Nochtans werd in verband met de bezoldiging een waarborg ingebouwd waarbij bepaald werd dat de maatregelen niet tot gevolg mochten hebben dat geraakt werd aan de basisbezoldiging die lager lag dan het minimum bepaald in het artikel 10 van de herstellwet dd. 10 februari 1981 tot invoering van een solidariteitsbijdrage ten laste van de personen rechtstreeks of onrechtstreeks bezoldigd door de openbare sector.

Een belangrijk element was ook dat de vermindering en afwijkingen slechts mochten gelden voor de beschouwde periode.

Ten slotte werd voorzien dat indien de beheersorganen geen maatregelen opstelden een vervangingsmechanisme kon ingesteld worden zodat het bereiken van de doelstelling toch verzekerd werd.

B. De vijfjaren plannen

Conform de bepalingen van dit koninklijk besluit n° 97 hebben de raden van beheer van de vervoermaatschappijen, met uitzondering van de Maatschappij voor Intercommunale Vervoer van Gent, een saneringsplan aangenomen dat ertoe strekt het financiële evenwicht te bereiken.

Bepaalde constanten kunnen uit deze plannen gelicht worden, zoals onder meer :

— Ontvangsten : Al de maatschappijen voorzien, in constante franken, in het behoud van de verkeersontvangsten. Dit onderstelt gedurende de periode van deze plannen een jaarlijkse tariefaanpassing die de evolutie van de levensduurte overstijgt. Meer in het bijzonder beoogt de N.M.B.S. vanaf 1983 een vermindering van de tariefvoordelen, met een overeenkomstige minder snelle stijging van de tariefverhoging.

— Diensten : De maatregelen doen noch rechtstreeks noch fundamenteel afbreuk aan de kwaliteit van de diensten. Bepaalde herstructureringen worden soms overwogen tijdens de daluren, alsook coördinatie tussen de diensten van de M. I. V.'s en de N. M. V. B.

De reorganisatie van de N. M. B. S., zonder welke het financiële evenwicht van deze maatschappij niet zou kunnen worden bereikt, zal belangrijke wijzigingen in de spoor-diensten tot gevolg hebben.

De par ces dispositions, certains organismes, à savoir la Société nationale des Chemins de Fer belges, la Société nationale des Chemins de Fer vicinaux, les sociétés des transports intercommunaux et la Régie des Postes, ont été obligés d'élaborer des plans d'assainissement dans le but d'introduire, en premier lieu, en 1983 un budget en équilibre (compte tenu des crédits de normalisation (S. N. C. B.) ou de l'intervention de l'Etat) et, pour la période 1984-1988, d'améliorer leur compte d'exploitation de 1 %.

Les différents organes de gestion ont été amenés à prendre des mesures de nature à limiter les dépenses figurant aux différents postes de leur compte d'exploitation et à formuler, en outre, des propositions afin d'augmenter les revenus.

Pour atteindre l'objectif visé, il a également été stipulé que, au-delà des mesures appartenant à la compétence normale des organes de gestion, des dérogations temporaires pouvaient être appliquées à des dispositions réglementaires ayant trait à l'organisation administrative, au régime d'exploitation et à la fixation du système tarifaire, à la politique de financement, aux plans d'investissement et au régime de rémunération et de statut administratif du personnel. Toutefois, en ce qui concerne la rémunération, une garantie fut incorporée stipulant que les mesures ne pouvaient avoir comme conséquence une atteinte à la rémunération de base, inférieure au minimum fixé à l'article 10 de la loi de redressement du 10 février 1981 visant l'adoption d'une contribution de solidarité à charge des personnes rémunérées directement ou indirectement par le secteur public.

Un élément important consiste également dans le fait que la diminution et les dérogations ne peut s'appliquer qu'à la période considérée.

Finalement, il a été prévu que si les organes de gestion ne proposaient pas de mesures, un mécanisme de substitution pouvait être créé, de sorte que l'objectif envisagé restait assuré.

B. Les plans quinquennaux

Conformément aux dispositions de l'arrêté royal n° 97 précité, les conseils d'administration des sociétés de transports, à l'exception de la M. I. V. G., ont adopté un plan d'assainissement visant à réaliser l'équilibre financier, tel que l'arrêté précité l'exige.

Certaines constantes peuvent être relevées dans ces plans.

— Recettes : Toutes les sociétés prévoient le maintien, en francs constants, de recettes de trafic, ce qui suppose au cours de la période couverte par ces plans une adaptation tarifaire annuelle dépassant l'évolution du coût de la vie. La S. N. C. B. vise particulièrement en 1983 une diminution des avantages tarifaires, assortie d'une croissance moins rapide que les adaptations tarifaires.

— Services : Les mesures ne portent ni directement ni fondamentalement atteinte à la qualité des services. Certaines restructurations s'imposent toutefois pendant les heures creuses, ainsi qu'une coordination entre les services des S. T. I. et de la S. N. C. V.

La réorganisation de la S. N. C. B., sans laquelle l'équilibre financier de cette société ne peut être réalisé, entraînera d'importantes modifications du service ferroviaire.

Nochtans zal men op dit vlak geenszins van een achteruitgang van de kwaliteit van de diensten kunnen spreken.

— Personeel : Geen enkele maatschappij heeft wijzigingen aan het geldelijk of administratief statuut of afdankingen voorgesteld. Nochtans zal in elk ervan het volume van werkgelegenheid herleid worden, volgens veranderlijke schema's en verhoudingen.

— Produktiviteit : De vermindering van de effectieven — echter met behoud van de dienstverlening — leidt tot een soms gevoelige produktiviteitsverhoging.

— Investerings : De plannen die door de N. M. V. B. en de M. I. V. werden goedgekeurd voorzien een belangrijke vermindering van de investeringen die beperkt worden tot vernieuwingen die strikt noodzakelijk zijn voor de voortzetting van de exploitatie van het net en tot enkele onmisbare modernisering.

De plannen werden goedgekeurd bij het besluit n° 140.

Deze plannen van de raden van beheer zullen nochtans aangepast worden indien de hypothesen betreffende de evolutie van bepaalde kosten (prijs van de energie en de materialen, interestvoeten...) niet zouden bevestigd worden of indien wettelijke of reglementaire maatregelen van algemene aard op de een of de andere manier de vooropgestelde verwachtingen zouden beïnvloeden.

Voorrang aan het Openbaar Vervoer

Het koninklijk besluit n° 140 wijzigt ook sommige bepalingen van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, met het oog op een uitbreiding van de bevoegdheden van de Minister die het wegverkeer in zijn bevoegdheid heeft zodat het treffen van aanvullende verkeersreglementen op de provinciale en gemeentelijke wegen mogelijk wordt. Een dergelijke maatregel maakt het mogelijk initiatieven te nemen die moeten leiden tot een verhoging van de commerciële snelheid van de voertuigen van het openbaar vervoer.

De rekeningen van de maatschappijen zouden er des te meer door worden verlicht daar een betere commerciële snelheid besparingen op de uitgaven teweegbrengt en bovendien een gunstig effect heeft op de kwaliteit van de gepresterde diensten, en dus op de ontvangsten.

Daarenboven wordt voorzien dat bepaalde diensten — zowel speciale diensten als geregelde lijndiensten — verpacht kunnen worden aan privé-exploitanten om aldus het exploitatiekort te kunnen dekken. De ervaring heeft immers aangetoond dat pachters goedkoper lijndiensten kunnen exploiteren. De vigerende wetgeving werd aangepast om deze verpachting mogelijk te maken.

Om de uitvoering van de saneringsplannen te kunnen volgen zijn de raden van beheer verplicht om elk jaar naast hun exploitatiebegroting ook hun exploitatie- investerings- en financieringsplannen voor te leggen samen met de ramingen betreffende de begroting en de plannen voor de latere dienstjaren.

Tenslotte worden de M. I. V.'s onderworpen aan de bepalingen van artikel 23 van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut, de N. M. B. S. en de N. M. V. B. waren dit reeds. Aldus kan de Minister, of de daartoe gemachtigde regeringscommissaris, de maatschappijen verplichten te beraadslagen over iedere door hem bepaalde aangelegenheid. Indien het beheersorgaan geen beslissing neemt kan de Koning, bij in Ministerraad overlegd besluit, de beslissing nemen in de plaats van het beheersorgaan. Dit besluit dient onverwijld in afschrift overgemaakt aan de Wetgevende Kamers.

Cependant, sur ce plan il ne sera aucunement question d'une régression de la qualité des services.

— Personnel : Aucune société n'a proposé de modifications au statut pécuniaire ou administratif, ni de licenciements. Toutefois, le volume de l'emploi sera réduit dans chacune d'elles, suivant des schémas et des proportions variables.

— Productivité : La diminution des effectifs — avec maintien du service rendu — doit conduire à une augmentation sensible de la productivité.

— Investissements : Les plans, approuvés par la S.N.C.V. et les S.T.I. prévoient une réduction considérable des investissements, limités aux renouvellement strictement nécessaires à la poursuite de l'exploitation du réseau et à quelques modernisations indispensables.

Les plans ont été approuvés par l'arrêté n° 140.

Ces plans émanant des conseils d'administration seront toutefois adaptés au cas où les hypothèses relatives à l'évolution de certains coûts (prix de l'énergie et du matériel, taux d'intérêt, etc...) ne seraient pas confirmés, ou au cas où les mesures légales ou réglementaires d'ordre général influenceraient de l'une ou de l'autre façon les prévisions avancées.

Priorité aux transports publics

L'arrêté royal n° 140 modifie aussi certaines dispositions de la loi concernant la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, et prévoit l'élargissement des compétences du Ministre compétent en matière de la circulation routière, de façon à lui permettre de prendre des réglementations supplémentaires applicables aux routes provinciales et communales. Une telle mesure permet aussi de prendre des initiatives visant à augmenter la vitesse commerciale des véhicules des transports publics.

Les comptes des sociétés en seront allégés davantage, du fait qu'une meilleure vitesse commerciale équivaut à des économies de dépenses et à des répercussions favorables sur la qualité des services offerts et par voie de conséquence sur les recettes.

En outre, il est prévu que certains services — tant les services spéciaux que les services de ligne — peuvent être affermés à des exploitants privés afin de mieux couvrir le déficit d'exploitation. L'expérience a en effet démontré que les fermiers sont en mesure d'exploiter à meilleur compte les services de ligne. La législation en vigueur a été adaptée afin de permettre cet affermage.

Afin de pouvoir suivre l'exécution des plans d'assainissement, les conseils d'administration sont obligés de soumettre chaque année, outre le budget d'exploitation, les plans d'exploitation, d'investissement et de financement, en même temps que leurs prévisions relatives au budget et aux plans des exercices suivants.

Enfin, les S.T.I. sont soumises aux dispositions de l'article 23 de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public; la S.N.C.B. et la S.N.C.V. l'étaient déjà. De cette façon, le Ministre ou le commissaire du Gouvernement auprès de ces organismes peut obliger les sociétés à délibérer concernant une affaire déterminée. Au cas où l'organe de gestion ne prend pas de décision, le Roi peut se substituer à lui par voie d'un arrêté délibéré en Conseil des Ministres. Copie de cet arrêté doit être transmise immédiatement aux Chambres législatives.

De weigering van de raad van beheer van de M. I. V. G. om, vóór 31 oktober 1982, de maatregelen voor te stellen die noodzakelijk zijn om gedurende de jaren 1983 tot 1988 het resultaat van haar exploitatierekening te verbeteren, in overeenstemming met het koninklijk besluit n° 97 waarvan hiervoor sprake, heeft geleid tot de benoeming van een college belast met het opstellen van een saneringsplan. Dit gebeurde bij koninklijk besluit van 19 november 1982. Het door dit college opgestelde plan werd voorgelegd aan de raad van beheer van de maatschappij, die de goedkeuring ervan vóór 30 november 1982 heeft geweigerd.

Rekening houdend met de eigenheden van het Gentse net werd het plan opgesteld in dezelfde geest als de plannen die door de raden van beheer van de andere maatschappijen werden ingediend.

Bedoeld plan werd conform de bepalingen van artikel 3, tweede alinea, van het koninklijk besluit n° 97 goedgekeurd bij het besluit n° 175 en als bijlage bij dit besluit in het *Belgisch Staatsblad* opgenomen.

Tarieven

Aangezien de regelmatige aanpassing van de reizigers-tarieven van de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer (Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en de Maatschappijen voor het Intercommunaal Vervoer) een van de fundamentele elementen is van de voornoemde saneringsplannen, werd het koninklijk besluit n° 174 getroffen.

Om een rechtvaardige aanpassing te bekomen van de tarieven van de verschillende maatschappijen was het inderdaad wenselijk algemeen geldende richtlijnen op te stellen en aangezien de saneringsplannen geen uitstel meer dulden diende ook de tarievenregeling via een volmachtenbesluit geregeld. Deze aanpassing zal gebeuren op een gemeenschappelijke basis voor al de maatschappijen en gebaseerd zijn op een objectieve koppeling van de evolutie van bepaalde parameters met dien verstande dat de prijs van elk vervoerbewijs selectief zal kunnen variëren, voorzover het globale oogmerk met betrekking tot de totale reizigersontvangst van elke maatschappij bereikt wordt.

Op te merken valt dat genoemd koninklijk besluit geldt zowel voor de jaren waarop de besparingsplannen betrekking hebben als voor de daarop volgende jaren, daar de redenen waarvoor het koninklijk besluit werd getroffen ook nog na 1988 zullen gelden.

Investerings

Wegens de zeer belangrijke weerslag van de financiële lasten in de exploitatiekosten van de maatschappijen werden de investeringsprogramma's, uit te voeren met de eigen fondsen, zoals reeds gezegd, beperkt tot de strikt noodzakelijke vervanging van het materieel — vooral het rollend materieel waarbij in verschillende gevallen de levensduur zou worden verlengd — en de vernieuwing van verouderde installaties; beide zijn immers onontbeerlijk om de exploitatie onder gunstige voorwaarden verder te zetten zonder dat de kwaliteit en de kwantiteit van de dienstverlening er onder lijden.

Niettegenstaande deze bemerkingen blijft de bevordering van het openbaar vervoer het prioritaire doel van het departement waarvan de verwezenlijking bereikt wordt, onder meer, door de diverse investeringskredieten die ingeschreven werden op deze begroting en die dus ten laste van de Staat vallen.

Le refus du conseil d'administration de la M. I. V. G. de proposer avant le 31 octobre 1982 des mesures nécessaires à l'amélioration du résultat de son compte d'exploitation au cours des années 1983-1988, conformément à l'arrêté royal n° 97 précité, a eu comme résultat qu'un collège fut chargé de l'élaboration d'un plan d'assainissement. Cela s'est fait par arrêté royal du 19 novembre 1982. Le plan élaboré par ce collège a été soumis au conseil d'administration de la société, qui en a refusé l'approbation.

Compte tenu des particularités du réseau gantois, le plan a été élaboré dans le même esprit que ceux introduits par les conseils d'administration des autres sociétés.

Conformément aux dispositions de l'article 3, alinéa 2, de l'arrêté royal n° 97, le plan en question fut approuvé par l'arrêté n° 175 et publié au *Moniteur belge* en annexe à cet arrêté.

Tarifs

Etant donné que l'adaptation régulière des tarifs pour voyageurs des sociétés des transports publics (Société Nationale des Chemins de fer belges, Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux et les Sociétés de Transports Intercommunaux) constitue un des éléments fondamentaux des plans d'assainissement ci-dessus, l'arrêté royal n° 174 a été pris.

Afin de parvenir à une adaptation appropriée des tarifs des différentes sociétés, il semblait en effet préférable de rédiger des directives générales et puisque la mise en place des plans d'assainissement ne pouvait plus être retardée, une réglementation tarifaire devait être mise au point par voie d'un arrêté de pouvoirs spéciaux. Cette adaptation s'effectuera sur une base commune à toutes les sociétés et sera fondée sur une liaison à l'évolution de certains paramètres, de telle sorte que le prix de chaque ticket de transport pourra varier sélectivement, et ce, pour autant que l'objectif global relatif à la recette-voyageurs totale de chaque société soit atteint.

Il importe que l'arrêté royal mentionné porte aussi bien sur les années couvertes par les plans d'économie que sur celles qui suivent; les raisons pour lesquelles l'arrêté royal a été pris existeront encore après 1988.

Investissements

Par suite de la répercussion très importante des charges financières dans les coûts d'exploitation des sociétés, les programmes d'investissement, à exécuter au moyen de fonds propres, ont été limités au remplacement strictement nécessaire du matériel — surtout le matériel roulant, dont la période d'amortissement serait allongée — et au renouvellement d'installations vétustes; ces deux éléments sont en effet indispensables pour continuer l'exploitation dans des conditions favorables, sans que la qualité et la quantité des services en souffrent.

La promotion des transports publics reste l'objectif primordial du département; cet objectif sera, entre autres, réalisé grâce aux différents crédits d'investissement inscrits au budget de l'Etat.

Zo werden kredieten uitgetrokken voor : de verdere electrificatie van het spoorwegnet, de verbetering van de spoorweginfrastructuur die de grote agglomeraties bedienen; de modernisering en het comfort van de reizigers, de bevordering van het stedelijk vervoer waarbij er in het bijzonder op dient gewezen dat ook de N.M.V.B. voortaan van het krediet uitgetrokken op Titel II, Deel I, art. 81.28 zal kunnen genieten in de mate dat de door deze Maatschappij ingediende dossiers aan de gestelde criteria voldoen.

Dergelijke investeringen dragen er toe bij om de fundamentele doelstellingen te bereiken die aan de grondslag liggen van de bevordering van het openbaar vervoer en die zich situeren zowel op economisch als op sociaal vlak terwijl evenmin mag worden vergeten dat het openbaar vervoer bijdraagt tot de bescherming van het leefmilieu en tot een rationeel energieverbruik.

C. Sabena

Bij de bespreking van de begroting zal de aandacht dan ook vooral gaan naar het gemeenschappelijk vervoer. Nochtans dient een woord gezegd over Sabena waarvan de toekomst er momenteel heel wat rooskleuriger uitziet dan een jaar geleden. Inderdaad begin 1982 had de financiële situatie van de Belgische Luchtvaartmaatschappij een kritieke fase bereikt.

Zonder snelle en afdoende maatregelen zou zij het lot hebben kunnen delen van andere buitenlandse maatschappijen die geplaagd tegenover omvangrijke schulden het failliet niet konden ontkomen.

Sabena werd immers geconfronteerd met hoge financiële lasten, met de stijgende brandstofprijzen en een stilstand in het internationaal luchtverkeer. Aan beide zijden werden dan inspanningen gedaan. Het personeel bracht offers die in bepaalde gevallen gingen tot een vermindering van de wedde met 17 % terwijl de Staat een verhoging van het kapitaal doorvoerde samen met een niet onbelangrijke participatie van de privé en de semi-officiële sector zodat de toekomst nu hoopvol tegemoet kan worden gezien.

Krachtens het koninklijk besluit n° 177 waarbij de statuten van Sabena gewijzigd werden kunnen ook geleidelijk sommige gespecialiseerde activiteiten toevertrouwd worden aan dochtermaatschappijen. Deze maatschappijen zullen de Sabena als klant hebben terwijl in hun oprichting bijgedragen wordt door de maatschappij, meer bepaald door inbrengen in natura beschreven en qua waarde geraamd volgens de wetbepalingen betreffende de handelsvennootschappen. Studies worden momenteel uitgevoerd om precies het voordeel vast te stellen dat zou voortvloeien uit het toevertrouwen van de catering, de handling en de technische werkzaamheden en onderhoud van vliegtuigen, motoren en wisselstukken aan onderscheiden dochtermaatschappijen.

Een koninklijk besluit van 29 maart 1983 (*Belgisch Staatsblad* van 13 april 1983) staat de Sabena toe haar cateringsactiviteiten te filiariseren.

Het is duidelijk dat dergelijke handelwijze het voordeel biedt dat de resultaten van deze dochtermaatschappijen nauwkeurig onderscheiden kunnen worden van die van Sabena zelf. De eigen prestaties kunnen dan gevolgd worden en daar waar nodig kunnen maatregelen getroffen die de rentabiliteit verzekeren. De filialisatie dient beschouwd te worden als een beheersinstrument met duidelijke vaststelling van de verantwoordelijkheidsniveaus.

Privé aandeelhouders zullen daarenboven eerder geneigd zijn om belangstelling te tonen voor deze gespecialiseerde dochtervennootschappen die gericht zijn op één handels- of industriële activiteit en die niet onderhevig zijn aan de risico's van het eigenlijk luchtvervoer. Deze optie wordt bevestigd door bepaalde contacten die momenteel gelegd worden. Een bijkomende herkapitalisatie kan langs deze weg verwacht worden.

Des crédits sont ainsi proposés pour la poursuite de l'électrification du réseau ferroviaire, l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire desservant les grandes agglomérations, le confort des voyageurs, la promotion du transport urbain. A souligner ici, en particulier, que la S.N.C.V. pourra dorénavant bénéficier également du crédit inscrit au Titre II, 1^{re} Partie, art. 81.28, dans la mesure où les dossiers introduits par cette Société répondent aux critères avancés.

De tels investissements contribuent à atteindre les objectifs fondamentaux qui se trouvent à la base de la promotion des transports publics et qui se situent tant sur le plan économique que sur le plan social. On ne peut oublier que les transports publics contribuent à la protection de l'environnement et à une consommation rationnelle de l'énergie.

C. Sabena

Lors de la discussion du budget, l'attention se portera donc surtout vers les sociétés de transports en commun. Il convient cependant de dire quelques mots sur la Sabena, dont l'avenir semble être plus favorable qu'il y a un an. En effet, au début de 1982, la situation financière de la Compagnie aérienne belge avait atteint une phase critique.

Sans mesures rapides et efficaces, elle aurait pu partager le destin d'autres compagnies étrangères qui ne pouvaient éviter la faillite face à des déficits considérables.

La Sabena se voyait confrontée à des charges financières élevées, parallèles à une hausse du prix des carburants et à un ralentissement du trafic aérien international. Des efforts ont été réalisés de divers côtés. Le personnel a accepté des sacrifices qui, dans certains cas, consistaient en une diminution du salaire de 17 %, tandis que l'Etat procéda à une augmentation du capital, avec une importante participation du privé et du secteur semi-officiel. De cette façon, l'avenir se présente riche en espérances.

Suivant le prescrit de l'arrêté royal n° 177 modifiant les statuts de la Sabena, certaines activités spécialisées peuvent être confiées peu à peu à des filiales. Ces sociétés filiales auront la Sabena, entre autres, comme client; cette dernière contribuera à leur création, plus particulièrement par des apports en nature, décrits et estimés en valeur suivant les dispositions légales relatives aux sociétés commerciales. Des études sont effectuées pour l'instant, afin de déterminer l'avantage précis qui résulterait du fait de confier le handling ainsi que les travaux techniques et l'entretien d'avions, de moteurs et de pièces de rechange à des filiales.

Un arrêté royal récemment publié au *Moniteur belge* autorise la Sabena à filialiser ses activités de catering.

Il est clair qu'une telle façon de procéder offre l'avantage de distinguer exactement les résultats de ces filiales et ceux de la Sabena même. Les propres prestations peuvent alors être suivies et là où cela s'avère nécessaire, des mesures peuvent être prises en faveur de la rentabilité. La filialisation constitue un instrument de gestion et situe clairement le niveau des responsabilités.

En outre, les actionnaires privés seront tentés de s'intéresser à ces succursales spécialisées, plus orientées vers une seule activité commerciale ou industrielle, et non exposées aux risques du transport aérien proprement dit. Cette option se voit confirmée par certains contacts qui s'établissent pour l'instant. Une recapitalisation complémentaire peut être attendue de ce côté.

D. Regie der Luchtwegen

Opgemaakt in dezelfde geest als bij de uitwerking van de vooruitzichten van de voorbije jaren, vertoonden de vooruitzichten in verband met de gewone begroting in 1983 een tekort ten belope van 400 miljoen F.

Dit bedrag komt voort uit :

- een vermeerdering van 125 miljoen F voor personeels-uitgaven ingevolge de uitvoering van bepalingen in het kader van de sectoriële conventies;

- een vermindering van 125 miljoen F voor de huurvergoedingen van loodsen, werkplaatsen, gebouwen en lokalen. Deze huurvermindering is te wijten aan een clauseherziening in de huur van sommige gebouwen, doch is niet meer van kracht in 1984;

- een minderwaarde van bij de 150 miljoen F voor de terugbetalingen van verkeersbeveiliging, « en route » vergoedingen en dat de Regie normaliter had kunnen verwachten.

Een belangrijke inspanning werd gedaan om enerzijds de personeelsuitgaven te beperken door o.m. bezuinigingsmaatregelen op het vlak van de recruteringen en anderzijds om nieuwe bronnen van ontvangsten aan te boren, zodat het vermoedelijk deficit tot 191 miljoen F kon beperkt worden.

De intensieve inspanningen welke het afgelopen jaar werden geleverd en uiteraard in 1983 worden voortgezet, ten einde het exploitatieresultaat te verbeteren waren op het ogenblik van het opmaken van het begrotingsontwerp niet altijd te ramen.

Wij hebben dan ook goede hoop dat het eindresultaat van de operatie 1983 merkkelijk beter zal zijn dan de voorliggende begroting laat vermoeden.

Desalniettemin laten de gecumuleerde boni van de voorgaande jaren toe het geraamde deficit draaglijk te houden, zonder te moeten overgaan tot onmiddellijke verhoging van de aeronautische ontvangsten, die, krachtens het koninklijk besluit van 17 januari 1977, door de Regie der Luchtwegen mogen geïnd worden.

Na de opslorping van het vermoedelijk verlies in 1983, zou er op 31 december a.s. een gecumuleerd boni van bij de 197 miljoen F overblijven.

1. Exploitatiereningen

De Regie voorziet 2 769,485 miljoen F ontvangsten tegen 2 717,146 miljoen F in 1982 (aangepast) wat een stijging met 1,93 % inhoudt.

Terwijl de aeronautische ontvangsten zoals landingsgelden, inschepingsvergoedingen, verhuur van gebouwen een lichte stijging kennen van 3,2 % wordt de grootste vooruitgang, namelijk meer dan 19 % geboekt bij de extra-aeronautische ontvangsten.

Deze stijgende lijn wordt bevestigd enerzijds dankzij het gevoerde algemeen beleid dat erin bestaat de te betalen vergoedingen voor huur vast te stellen op grond van de omzetcijfers van de concessiehouders en anderzijds door de vernieuwvuldiging van de handelsuitbatingen.

De terugbetalingen inzake verkeersbeveiliging voorspellen een groot verlies : de minontvangst van 10,71 % namelijk 94 miljoen F, t.o.v. de aangepaste vooruitzichten van 1982 moet worden toegeschreven aan een aan de gang zijnde herziening van betalingsmodaliteiten voor de zogenaamde « en route » terugbetalingen van de verkeersbelasting, die door Eurocontrol geïnd worden, en verdeeld worden tussen het Bestuur der Luchtvaart en de Regie der Luchtwegen.

D. Régie des voies aériennes

Les prévisions pour le budget ordinaire en 1983, rédigées dans le même esprit que lors de l'élaboration de celles des années précédentes, accusaient un déficit de 400 millions de F.

Ces estimations provenaient :

- d'une augmentation de 125 millions pour frais de personnel dus à l'exécution de dispositions prises dans le cadre des conventions sectorielles;

- d'une diminution de 125 millions de F pour loyer, pour hangars, ateliers, bâtiments et locaux. Cette baisse est due à une révision de clauses des contrats de location de certains bâtiments, valables jusqu'à fin 1983;

- d'une moins-value de 150 millions de F pour remboursements de protection aérienne, indemnités « en route ».

Un effort important a été fait, d'une part, pour limiter les coûts du personnel, entre autres par des mesures d'économie sur le plan des recrutements et, d'autre part, pour trouver d'autres sources de revenus, de sorte que le déficit probable a pu être limité à 190 millions.

Les efforts intensifs qui ont été produits l'année écoulée et qui se poursuivront en 1983 afin d'améliorer le résultat d'exploitation n'ont pas pu être pris en compte au moment de la rédaction du projet de budget.

Dès lors, il y a espoir que le résultat final de l'opération 1983 sera nettement meilleur que ce que le présent projet de budget ne le laisse supposer.

Néanmoins, les bonis cumulés des années précédentes permettront de supporter le mali, sans devoir passer à une augmentation immédiate des recettes aéronautiques qui, en vertu de l'arrêté royal du 17 janvier 1977, sont perçues par la Régie des Voies Aériennes.

Après absorption de la perte prévue en 1983, il resterait au 31 décembre de cette année un boni cumulé d'à peu près 197 millions.

1. Comptes d'exploitation

La Régie prévoit 2 769,485 millions de recettes par rapport à 2 717,146 millions de F en 1982 (adapté), ce qui représente une augmentation de 1,93 %.

Tandis que les recettes aéronautiques, telles que les droits d'atterrissage, taxes d'embarquement, location de bâtiments accusaient une légère hausse de 3,2 %, la plus grande progression fut enregistrée pour les recettes extra-aéronautiques, à savoir plus de 19 %.

Cette ligne ascendante s'explique d'une part grâce à la politique générale qui a été menée et qui consiste à fixer les prix des loyers sur base des chiffres d'affaires annuels des concessionnaires et d'autre part par la multiplication des exploitations commerciales.

Les remboursements en matière de sécurité de la circulation aérienne prévoient une perte importante : une recette en moins de 10,71 % (notamment 94 millions de F) par rapport aux prévisions ajustées de 1982 doit être attribuée à une révision en cours des modalités de paiement pour les remboursements de la taxe « en route », qui sont perçues par Eurocontrol et partagées entre l'Administration de l'Aéronautique et la Régie des Voies Aériennes.

De stijging van de uitgaven is vooral kenmerkend voor de personeelskosten, ingevolge de uitvoering van de sectoriële overeenkomsten.

Om deze post in de mate van het mogelijke binnen bepaaldе perken te houden werd de recrutering selectief gespreid.

Er konden bovendien besparingen verwezenlijkt worden door herziening van de onderhoudscontracten en verzekeringspolissen.

Aldus kon het vermoedelijk verlies van de exploitatierekening 1983 op 191,199 miljoen F gebracht worden.

2. De investeringen

Het werkenprogramma van de Régie der Luchtwegen werd zo functioneel en rationeel mogelijk opgevat, door enerzijds rekening te houden met de besparingsonderrichtingen, anderzijds door niettemin te beantwoorden aan de permanente bekommernis om de luchthavens op een efficiënte en concurrentiële manier uit te bouwen.

Het programma weerhoudt alleen prioritaire werken en bedraagt 1 195,54 miljoen F, hetzij een vermindering van 16,2 miljoen F t.o.v. 1982 aangepast.

De opgenomen werken zijn voor 60,88 % bestemd voor de luchthaven van Brussel-Nationaal, voor 37,32 % voor de regionale luchthavens en vliegvelden en voor 11,80 % voor de bouw van het atelier 32 ten behoeve van de technische diensten van de Sabena.

De Sabena zal zelf voor het onderhoud van dit gebouw instaan zodat er voor de Régie geen bijkomende kosten aan verbonden zijn.

Verder zal men voor 300 miljoen F vliegveldverhardingen volledig moderniseren; de landingsbaan zal overlaagd worden met een speciale verharding.

Het herstel en onderhoud van de bestaande verhardingen zouden duurder uitvallen dan dit procédé, dat daarenboven zowel technisch als uit oogpunt van de veiligheid een grotere garantie biedt.

Deze werken zijn voorzien voor het deel van de luchthaven ten zuiden van het Golf Hotel.

In de regionale luchthavens voorziet men 432,63 miljoen F.

Gezien de noodzakelijkheid om het luchthavenverkeer in zo goed mogelijke voorwaarden te laten verlopen werd in het investeringspakket van de technische installaties een bedrag van 297,2 miljoen F voorzien.

1983 betekent voor de Régie de start van het nieuw centrum voor verkeersleiding CANAC, (Computer Assisted National ATC Center). Vooral drie takken van de Belgische industrie o.m. de bouw, de electronica en de informatica zullen bij dit projekt baat hebben, dat 500 miljoen voor de bouw zal kosten en 2 100 miljoen F voor de uitrustingen.

Men verwacht dat het centrum tegen 1988 in bedrijf zal worden gesteld.

3. Participatie van de Régie in een coöperatieve maatschappij

Uiteindelijk, dient er opgemerkt dat er een bijkomend artikel 560.09 werd gebezigd, « participatie in andere maatschappijen ».

Een krediet van 2 000 000 F werd ingeschreven in het kader van de oprichting van BEAC, Belgian Airport Consultants. Het betreft een coöperatieve maatschappij tussen de Régie der Luchtwegen en de Belgische Maatschappij voor Engineering in het buitenland.

Het objectief is diensten te verlenen aan het buitenland in het domein van de infrastructuur en de luchthavenuitrustingen.

La hausse des dépenses est surtout imputable aux coûts de personnel, au travers de l'exécution d'accords sectoriels.

Afin de contenir dans certaines limites cet article, le recrutement est étalé sélectivement.

D'ailleurs, des économies ont pu être réalisées par révision des contrats d'entretien et des polices d'assurance.

Ainsi, la perte estimée du compte d'exploitation 1983 a pu être limitée à 191,199 millions.

2. Investissements

Le programme des travaux de la Régie des Voies Aériennes a été conçu de façon, d'une part, à tenir compte des instructions en matière d'économies et, d'autre part, à répondre au souci permanent de développer les aéroports d'une manière efficace et concurrentielle.

Le programme ne retient que les travaux prioritaires et se chiffre à 1 195,54 millions de F, soit une diminution de 16,2 millions en rapport à 1982 (adapté).

Les travaux envisagés sont destinés pour 60,88 % à l'aéroport de Bruxelles-National, 37,32 % pour les aéroports et aérodromes régionaux et 11,80 % pour la construction de l'atelier 32 à l'usage des services techniques de la Sabena.

La Sabena s'occupera elle-même de l'entretien. Ainsi, aucun coût supplémentaire pour la Régie n'est impliqué.

Par la suite, les plates-formes en dur des aéroports seront complètement modernisées pour un montant de 300 millions de F; la piste d'atterrissage sera rechargée d'un revêtement spécial.

La réparation et l'entretien des plates-formes existantes s'avèrent plus onéreux que ce procédé, qui d'ailleurs, tant du point de vue technique que du côté de la sécurité, offre une plus grande garantie.

Les travaux sont prévus pour la partie de l'aéroport au sud du Golf Hotel.

Pour les aéroports régionaux, 432,63 millions de F sont prévus.

Vu la nécessité d'absorber le trafic à l'aéroport dans de meilleure condition, un montant de 297,2 millions de F a été prévu dans le paquet d'investissement des installations techniques.

1983 signifie pour la Régie le départ d'un nouveau centre de contrôle aérien CANAC (Computer Assisted National ATC Center). Trois branches de l'industrie belge, e.a. la construction, l'électronique et l'informatique, sont particulièrement visées par ce projet, qui coûtera 500 millions de F pour la construction et 2 100 millions pour l'équipement.

La mise en service est prévue pour 1988.

3. Participation de la Régie dans une société coopérative

Finalement, il convient de remarquer qu'un article supplémentaire, 560.09, a été utilisé : « participations dans d'autres sociétés ».

Un crédit de 2 000 000 F a été inscrit dans le cadre de la création de BEAC, Belgian Airport Consultants. Il s'agit d'une société coopérative entre la Régie des Voies Aériennes et la Société Belge pour Engineering à l'étranger.

L'objectif consiste à offrir des services à l'étranger dans le domaine de l'infrastructure et de l'équipement d'aéroports.

E. N. M. B. S.

Verondersteld mag worden dat de belangstelling van de leden van de commissie ook uitgaat naar : het herstructureringsplan dat reeds een zekere weerklank vond in de pers en dat naar verhoopt in 1984 een begin van uitvoering zal kennen.

Reorganisatie van het reizigersvervoer

Het eerste plan tot reorganisatie van de spoorbediening werd reeds in 1979 aan de raad van beheer van de maatschappij voorgelegd en steunde op de volgende beginselen :

A. — het inrichten van snelle frekwente rechtstreekse verbindingen tussen de grote landelijke centra (Intercity-plan);

— het behoud rond deze grote centra van een gecadenceerde omnibus-bediening;

— de afschaffing van de omnibustreinen met geringe bezettingsgraad;

— behoud van de forenzentreinen in de meeste gevallen;

— de overname van de afgeschafte bedieningen van de N. M. B. S. door de N. M. V. B.

Dit eerste ontwerp lokte zowel in politieke als sociale milieus nogal reactie uit, zoals trouwens in de pers tot uiting kwam.

Het ontwerp werd dan opnieuw bestudeerd ten einde zoveel mogelijk met de gedane opmerkingen rekening te houden.

In 1980 werden besprekingen aangevat met de N. M. V. B. met het oog op een betere coördinatie tussen trein en bus, die in het eerste plan niet expliciet voorzien was.

De criteria voor behoud of afschaffing van treinhaltens werden bovendien versoepeld.

Ten slotte werden de interregiotreinen uitgedacht die de intercitytreinen moeten aanvullen tot betere bediening tussen de grote steden en de minder belangrijke centra.

Sedert september 1982 vonden talrijke vergaderingen plaats op het Bestuur van het Vervoer met de afgevaardigden van de beide maatschappijen met het doel de zo noodzakelijke coördinatie tussen trein en bus tot stand te brengen. Deze besprekingen zijn nog steeds aan de gang.

Om aan de bijzonderste opmerkingen geformuleerd op regionaal vlak tegemoet te kunnen komen worden de vertegenwoordigers van de gewestelijke ontwikkelingsmaatschappijen op sommige besprekingen uitgenodigd.

Al deze werkgroepen streven de volgende oogmerken na in functie van het reorganisatieplan :

— op zeer concrete wijze de autobusdiensten bepalen die de reizigers moeten vervoeren die niet meer bediend worden door de N. M. B. S.

— het kader van de uurregelingen bepalen derwijze dat de aansluitingen in bepaalde stations verzekerd worden;

— bepaalde dubbele gebruiken die nu bestaan of zouden ontstaan uit de geplande herinrichting uit de wereld helpen;

— de kosten ramen van de bijkomende N. M. V. B.-diensten, daar ze in mindering komen van de besparingen die de N. M. B. S. mag verwachten;

— de verzekering van een tarifaire coördinatie.

E. S. N. C. B.

L'on peut supposer que l'intérêt des membres de la commission s'oriente également vers le plan de restructuration, dont la presse s'est fait l'écho et qui, d'après toutes espérances et selon les probabilités, sera mis en application en 1984.

La réorganisation du transport des voyageurs

Le premier plan de réorganisation de la desserte ferroviaire fut déjà soumis en 1979 au conseil d'administration de la société. Ce plan suivait les principes suivants :

— l'aménagement de liaisons directes rapides et fréquentes entre les grands centres du pays (plan Intercity);

— le maintien autour de ces grands centres d'une desserte omnibus cadencée;

— la suppression des trains omnibus à faible utilisation;

— le maintien des trains de navetteurs dans la plupart des cas;

— la reprise par la S. N. C. V. des dessertes supprimées par la S. N. C. B.

Ce premier projet suscita de nombreuses réactions, tant dans les milieux politiques que dans les milieux sociaux. Ce mouvement a été répercuté par la presse.

Le projet fut alors soumis à une nouvelle étude, dans le but de tenir le plus possible compte des remarques exprimées.

En 1980, des discussions furent entamées avec la S.N.C.V., en vue d'une meilleure coordination entre le train et l'autobus, ce qui n'était pas explicitement prévu dans le premier plan.

Les critères de maintien ou de suppression des arrêts de train ont en outre été assouplis.

Finalement, les trains interrégionaux ont fait leur entrée; ceux-ci devront compléter les trains Intercity, en vue d'une meilleure desserte entre les grandes villes et les centres les moins importants.

Depuis le mois de septembre 1982, de nombreuses réunions ont eu lieu à l'Administration des Transports avec les représentants des deux sociétés, dans le but de réaliser la coordination nécessaire entre le train et l'autobus. Ces discussions se poursuivent.

Afin de pouvoir rencontrer les remarques émises sur le plan régional, les représentants des sociétés de développement régional sont invités à participer à certains entretiens.

Tous ces groupes de travail tendent à concrétiser les objectifs suivants dans le plan de réorganisation :

— fixer de façon très concrète les services d'autobus qui devront transporter les voyageurs ne peuvent plus s'adresser à la S. N. C. B.;

— fixer des horaires tels que les correspondances dans certaines gares soient assurées au mieux;

— éliminer certains doubles emplois qui existent ou qui pourraient surgir à la suite de la restructuration envisagée;

— estimer les coûts des services S. N. C. V. complémentaires, du fait que ceux-ci seront déduits des économies que la S. N. C. B. peut attendre;

— assurer une coordination tarifaire.

Bovendien werden de investeringsprogramma's herwerkt in functie van het reorganisatieplan. Deze taak wordt verder uitgevoerd met het accent op :

- het benodigde rollend materieel;
- de herinrichting van de sporen en voornamelijk de verdere electrificatie van sommige interregionale verbindingen;
- de uitrusting van de voertuigen (radio op de autobussen).

Het spreekt vanzelf dat deze investeringsinspanning verder reikt dan het jaar 1984.

De reorganisatie van het openbaar vervoer gebeurt met een dubbel doel :

Enerzijds :

snellere en frekwenter rechtstreekse en omnibus verbindingen verzekeren tussen de grote en middelgrote centra door

- het aantal tussenhaltes te verminderen;
- een vaste uurfrequentie te verzekeren;
- werkelijke en realiseerbare aansluitingen te verzekeren tussen de treinen onderling en tussen de treinen en de autobussen.

Een aantal reizigers, die zich thans laten afschrikken en ontmoedigen door de lage commerciële snelheid, door onaanneemelijke en moeilijk te onthouden uurregelingen en door een onregelmatige bediening en met verzekerde aansluitingen zal hiermede terug aangetrokken worden.

Anderzijds :

het beheer van de spooronderneming rationeler en economischer maken, wat in de huidige omstandigheden een dwingende plicht is.

Ter herinnering de cijfers die op een realistische basis afgeleid worden en geleidelijk zullen verwezenlijkt worden na een vijftal jaren (op jaarbasis) :

— vermindering van de exploitatieuitgaven van de N. M. B. S.	1,7 miljard
— nieuwe uitgaven	— 0,45 miljard
— nieuwe ontvangsten	0,75 miljard
— vermindering delgings- en aankoopkosten	1,9 miljard
	3,9 miljard

Naast deze reorganisatie van het reizigersvervoer wordt ook gewerkt aan een verbetering van het vervoer van goederen met als hoofddoel het marktaandeel van de N. M. B. S. op dit gebied niet alleen te behouden maar ook te verhogen door een verbetering van het aanbod en van de prestaties.

Het goederenvervoer

Daarom zal al het mogelijke gedaan worden om de eigen karakteristieken van het spoorvervoer maximaal te benutten en om nieuwe marktsegmenten aan te boren ten einde de huidige structuur van het goederenvervoer per spoor te diversifiëren.

Les programmes d'investissement ont en outre été remaniés en fonction du plan de réorganisation. Cette tâche est poursuivie en mettant l'accent sur :

- le matériel roulant nécessaire;
- le réaménagement des voies et surtout l'électrification ultérieure de certaines liaisons interrégionales;
- l'équipement des véhicules (radio dans les autobus).

Il va de soi que cet effort d'investissement se prolonge au-delà de 1984.

La réorganisation des transports publics vise un double objectif :

D'une part :

liaisons directes et omnibus plus rapides et plus fréquentes entre les grands centres et les centres moyens :

- en réduisant le nombre d'arrêts intermédiaires;
- en assurant une fréquence horaire fixe;
- en assurant des liaisons réelles et réalisables entre les trains et entre les trains et les autobus.

Cela signifie qu'un nombre de voyageurs, pour l'instant rebutés et découragés par la faible vitesse commerciale, par des horaires peu attractifs et difficiles à respecter, ou par une desserte irrégulière, manifesteront de nouveau un certain intérêt à l'égard de ce moyen de transport.

D'autre part :

rendre la gestion de l'entreprise ferroviaire plus rationnelle et plus économique, ce qui est une obligation urgente dans les circonstances actuelles.

Pour mémoire, quelques chiffres établis sur base réaliste et à réaliser progressivement après quelque 5 années (sur base annuelle) :

— réduction des dépenses d'exploitation de la S. N. C. B.	1,7 milliards
— nouvelles dépenses	— 0,45 milliards
— nouvelles recettes	0,75 milliards
— diminution charges d'amortissement et d'achat	1,9 milliards
	3,9 milliards

Outre cette réorganisation du transport des voyageurs, une amélioration du transport des marchandises est également à l'étude. L'objectif principal de celle-ci consiste non seulement à maintenir, mais à augmenter la part du marché de la S. N. C. B. dans ce domaine, et ce par une amélioration de l'offre et de la qualité des prestations.

Le transport des marchandises

Tout sera mis en œuvre pour utiliser au maximum les caractéristiques propres du transport ferroviaire et pour conquérir de nouveaux secteurs du marché, afin de diversifier la structure actuelle du transport de marchandises par voie ferrée.

De organisatie zal dan ook rekening moeten houden met het steeds toenemend belang van het vervoer met gesloten treinen en van het internationaal vervoer.

Dit betekent geenszins dat de sector van het vervoer met geïsoleerde wagens verwaarloosd wordt.

De beoogde reorganisatie heeft immers vooral tot doel dit gedeelte van het vervoer te behouden en te verhogen door een gevoelige verbetering van de dienstverlening aan de cliënteel.

De drie voornaamste doelstellingen kunnen als volgt worden geschetst :

- een leveringstermijn van één dag na de verzending te bekomen;
- het geheel van het goederenbeheer omvormen door afschaffing van de slecht gebruikte goederenkoeren en door modernisering van de installaties van de vormingsstations;
- uitwerken van een nieuwe systeem voor de verdeling van het ledig materieel met behulp van computers en opbouwen van een vernieuwd algemeen vervoerplan voor de geïsoleerde wagenladingen.

Dit vernieuwde aanbod zowel op het vlak van het reizigers- als van het goederenvervoer is erop gericht in de komende decennia de concurrentiepositie van het spoor te verstevigen door een verbetering van het aanbod, met als gevolg een gunstiger exploitatieresultaat, hetgeen in de huidige omstandigheden ons aller streefdoel moet zijn.

F. Regie voor Maritiem Transport

Voor het begrotingsjaar 1983 voorziet de Regie voor Maritiem Transport een globale stijging van haar passagiersverkeer. Vooral het aantal passagiers die de overtocht Oostende-Dover of vice-versa per jetfoil zullen maken, zal toenemen. Immers, sinds het midden van 1981 zijn met stijgend succes twee jetfoils in gebruik genomen teneinde een service van reizigersvervoer in de beste omstandigheden te verzekeren.

De overtocht duurt thans 100 minuten, wat een tijdswinst van 2 uur inhoudt in vergelijking met een overtocht per schip.

Het aantal overtochten schommelt van 3 in de winter tot 6 tijdens de zomer. Op het vasteland rijden er treinen van en naar Brussel-Keulen en Gent-Rosendaal in aansluiting met de jetfoils.

Het verkeer van personenwagens zal eenzelfde evolutie kennen. De Regie voor Maritiem Transport hoopt tevens een vooruitgang te noteren wat het vrachtwagenverkeer (Roro) betreft.

In dit verband dient te worden vermeld dat de Regie over een nieuw schip beschikt, de « Reine Astrid » (ex-Stena Nautica) dat over een grote vervoerscapaciteit beschikt (1 200 passagiers en 65 Roro eenheden van 12 m of een overeenstemmend aantal wagens $\pm$ 450).

Het in lijn brengen van dit schip laat de Regie toe grote vooruitgang te boeken in zijn Roroverkeer. Er wordt trouwens aan gedacht een tweede dergelijk schip (met grote Rorocapaciteit) in dienst te nemen.

Tenslotte verwacht de Regie voor Maritiem Transport in het algemeen dat haar concurrentiepositie behouden zal blijven, en zelfs versterkt zal worden, en dit ondanks de sterke concurrentie van andere operatoren.

L'organisation devra aussi tenir compte de l'importance croissante du transport par wagons complets et du transport international.

Cela ne signifie aucunement que le secteur du transport des wagons isolés sera négligé.

L'organisation envisagée vise en effet surtout à maintenir et à augmenter ce genre de transport par une sensible amélioration du service offert à la clientèle.

Trois objectifs principaux peuvent être esquissés de la façon suivante :

- réaliser un délai de livraison d'une journée après expédition;
- transformer l'ensemble de la gestion des marchandises par la suppression de cours de marchandises mal utilisées et par la modernisation des installations des gares de formation;
- élaborer un système nouveau pour la répartition des wagons vides au moyen d'ordinateurs, ainsi qu'un plan de transport général renouvelé pour les chargements de wagons isolés.

Pour les décennies à venir, cette nouvelle offre, tant sur le plan du transport de voyageurs que sur celui des marchandises, sera axée sur un renforcement de la position concurrentielle du chemin de fer, grâce à une amélioration de l'offre, permettant ainsi de réaliser un résultat d'exploitation plus favorable, ce qui dans les circonstances actuelles doit être un but commun.

F. Régie des Transports Maritimes

Pour l'année budgétaire 1983, la Régie des Transports Maritimes prévoit une hausse globale de son trafic de passagers, augmentera surtout, selon toute vraisemblance le nombre de passagers qui feront la traversée Ostende-Douvre ou vice-versa par jetfoil. Depuis la mi-1981, en effet, avec un succès grandissant, deux hydroptères (jetfoil) sont mis en ligne afin de garantir un service de transport de passagers (pour des voyageurs sans voiture) dans les meilleures conditions.

La traversée se fait actuellement en 100 minutes, ce qui signifie un gain de temps de 2 heures par rapport à une traversée en bateau.

Le nombre de traversées varie de 3 en hiver à 6 en été. Sur le continent, des trains de et vers Bruxelles-Cologne et Gand-Rosendaal circulent en correspondance avec les hydroptères.

Le trafic de voitures particulières connaîtra une même évolution. La Régie des Transports Maritimes espère également enregistrer une hausse dans son trafic de véhicules utilitaires (Roro).

A ce propos, il convient de signaler que la Régie dispose d'un nouveau navire, le « Reine Astrid » (ex-Stena Nautica) qui a une capacité de transport très élevée (1 200 passagers et 65 unités Roro de 12 m ou un nombre de voitures correspondant $\pm$ 450).

La mise en ligne de ce navire permettra à la Régie d'améliorer surtout son trafic Roro. Il est d'ailleurs question de prendre en service un deuxième navire du même type, à grande capacité Roro.

La Régie des Transports Maritimes s'attend à voir sa position dans le trafic transmanche se maintenir, voire se consolider, et ceci malgré une forte concurrence d'autres opérateurs.

G. Binnenvaart

Rekening houdend met de huidige toestand mag verwacht worden dat het slooppremieprogramma dit jaar zal beëindigd worden. Het toekennen van slooppremies maakt het mogelijk onrendabele eenheden uit te schakelen. Voor 1982, werden 31 aanvragen tot toekenning van een slooppremie goedgekeurd, 44 andere zullen volgen.

Ten einde tot een optimale benutting van de bestaande laadruimte te komen, rekening houdend met de rentabiliteit van de ondernemingen, werd de reglementering die het transport langs de binnenwateren regelt gewijzigd. Zo werden de statuten van de Dienst voor Regeling der Binnenvaart aangepast, waardoor o.m. de opdracht van de D.R.B. uitgebreid werd tot de grens overschrijdende transporten langs de binnenwateren.

De ingevoerde wijzigingen laten ook toe maatregelen te treffen om de totale capaciteit te beheersen van de schepen die kunnen ingeschreven worden op de beurtrollisten van de bevrachtungskantoren alsook het bedrag van de algemene reserves van de Dienst aan te passen.

Anderzijds werden de nodige voorbereidselen getroffen tot het invoeren van een schipperspatent voor de binnenscheepvaart, teneinde de veiligheid op onze binnenwateren te verzekeren en het Belgisch aandeel in de binnenvaart te bevorderen.

H. Koopvaardij en evolutie van de scheepskredieten

Krachtens de wet van 23 augustus 1948 inzake scheepskrediet wordt een financiële hulp verleend aan de reders die van plan zijn nieuwe eenheden te bouwen of die vreemde schepen willen kopen, met het oog op de uitbreiding van de Belgische koopvaardijvloot.

Deze steun wordt verleend onder vorm van terugbetaalbare kredieten, van Staatstussenkomsten in de intrestlasten en ook onder vorm van Staatswaarborgen.

Begin dit jaar werd het plafond van het Fonds voor het Uitreden en Aanbouwen van Zeeschepen opgetrokken tot 40 miljard frank en dit bedrag zal binnenkort verhoogd worden tot 50 miljard. Te dien einde zal een wetsontwerp neergelegd worden bij het Parlement.

Het belang van de wet op het scheepskrediet beperkt zich niet enkel tot de verjonging en de diversificatie van onze zeevloot. Ook de gunstige weerslag op de scheepsbouwsector en andere nevenbedrijven dient onderlijnd te worden.

In 1948, telde de Belgische koopvaardijvloot 78 eenheden, in het totaal 349 981 B. R. T.

De goede werking van de wet van 1948 heeft bijgedragen tot de uitbreiding van de Belgische koopvaardijvloot. Thans vertegenwoordigt zij meer dan 2 000 076 T. D. W.

Wat de slooppremie voor vissersvaartuigen betreft, deze werd begin 1982 opgetrokken van 6 000 naar 30 000 F per gesloopte ton, dit om de nieuwbouw van vissersvaartuigen te stimuleren. Inderdaad, aan de voorwaarden tot het bekomen van een slooppremie werd de verplichting tot nieuwbouw gekoppeld.

I. Scheepskredieten

Een andere belangrijke post in de begroting is het scheepskrediet dat de toepassing van de wet van 23 augustus 1948 moet verzekeren. Vastgesteld kan worden dat het voorziene bedrag een scherpe daling vertoont ten opzichte van het voor vorig jaar beschikbare krediet. Inderdaad momenteel wordt slechts een bedrag van 717 miljoen aan de

G. Navigation intérieure

Dans les circonstances actuelles, le programme de déchirage de vieux bateaux de navigation intérieure s'achèvera cette année-ci. L'octroi de primes de déchirage permet l'élimination d'unités peu rentables. Pour l'année 1982, 31 demandes de prime de déchirage ont été approuvées, 44 autres suivront.

Afin de réaliser une utilisation optimale de la capacité de la cale existante, tout en ayant soin d'assurer la rentabilité des entreprises, la réglementation qui régit les transports par les voies navigables, a été modifiée. C'est ainsi que le statut de l'O.R.N.I. a été adapté dans le sens d'une extension de la mission de l'Office au transport transfrontières par les voies navigables intérieures.

Les modifications intervenues permettent en outre de prendre des mesures en vue de maîtriser la capacité globale des bateaux pouvant être inscrits à la liste de tour de rôle tenue par les bureaux d'affrètement et d'adapter le montant des réserves générales de l'Office.

D'autre part, les préparatifs ont été fixés pour aboutir à l'instauration de la patente de bâtelier pour la navigation sur les eaux intérieures belges, à la fois pour des raisons de sécurité et pour promouvoir la participation belge dans la navigation intérieure.

H. Marine marchande et évolution des crédits maritimes

En vertu de la loi du 23 août 1948 sur le crédit maritime, une aide financière est accordée aux armateurs qui se proposent de construire de nouvelles unités, ou qui veulent acheter des navires étrangers, en vue de l'extension de la marine marchande belge.

Cette aide se fait sous forme de crédits récupérables, d'interventions de l'Etat dans les charges d'intérêts ou encore sous forme de garanties de l'Etat.

En début d'année, le plafond du Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes a été porté à 40 milliards de francs et sera bientôt porté à 50 milliards. Un projet de loi à ce sujet sera déposé au Parlement.

L'intérêt de la loi relative au crédit maritime ne se limite pas à ce rajeunissement et à la diversification de notre flotte maritime. Il faut également souligner les effets bénéfiques qu'elle entraîne pour le secteur de la construction navale et plusieurs industries connexes.

En 1948, la flotte marchande belge comptait 78 navires, au total 349 981 tonneaux de jauge brute.

L'action favorable de la loi de 1948 a contribué à l'extension de la flotte marchande belge. Actuellement, la flotte représente plus de 2 000 076 T. D. W.

Pour ce qui concerne la prime de déchirage pour bateaux de pêche, elle a été augmentée, début 1982, de 6 000 F à 30 000 F par tonne déchirée, ceci pour stimuler la construction de nouvelles unités de pêche. En effet, l'obtention d'une prime de déchirage a été liée à l'obligation de construction.

I. Crédits maritimes

Un autre poste important du budget concerne les crédits maritimes qui doivent permettre l'application de la loi du 23 août 1948. Il peut être constaté que le montant prévu est en forte baisse par rapport aux crédits disponibles l'année précédente. En effet, actuellement seul un montant de 717 millions est soumis à l'approbation du Parlement. Explica-

goedkeuring van het Parlement voorgelegd. De uitleg is echter eenvoudig. Het vorig jaar werd gekenmerkt door grote moeilijkheden in de scheepsbouw en een langdurige staking in een der belangrijke scheepsbouwfirma's met het gevolg dat door de reders heel wat minder dossiers werden ingediend zodat het jaar 1983 kon aangevat worden met een belangrijk batig saldo. Dit bedrag en het bijkomend krediet zullen volstaan om aan de behoeften te voldoen.

Voor de periode 1975-1982 werden in toepassing van de reeds genoemde wet voor meer dan 54 miljard F kredietverrichtingen genoteerd.

Deze kredieten werden voor 75 % gefinancierd door het Fonds voor het uitreden en aanbouwen van zeeschepen.

Deze geïntensifieerde kredietpolitiek enerzijds en sterk gestegen kostprijzen voor nieuwbouw anderzijds zijn de twee voornaamste factoren die een verhoging van het plafond van de jaarlijkse dotaties van het Fonds tot 40 miljard F noodzakelijk gemaakt hebben. Verwacht mag worden dat dit plafond in 1983 zal overschreden worden zodat een nieuw wetsontwerp terzake zal dienen ingediend.

Evolutie van de scheepskredieten
(in miljoenen F)

Jaren	Titel I : Intresten op leningen	Titel II : Samenstelling van het Fonds
1975	179,0	2 512,5
1976	284,5	3 580,0
1977	316,3	3 913,0
1978	292,9	2 484,0
1979	340,0	5 017,3
1980	395,4	5 309,0
1981	370,0	4 235,7
1982	336,5	6 020,0
1983	383,0	717,0

II. — ALGEMENE BESPREKING

1. Algemeenheden

Vraag :

In zijn uiteenzetting handelt de Minister over elke tak van vervoer afzonderlijk. Waarom brengt hij de noodzaak van een gecoördineerd vervoersbeleid niet ter sprake ?

Antwoord :

Het vraagstuk van de coördinatie van een reële transportpolitiek maakt één van de hoofdbekommernissen van de Minister uit. Misschien is dat teveel verwaarloosd in het verleden, maar er zal aan dat zeer belangrijke werkstuk alle aandacht worden gegeven die het verdient, niettegenstaande de delicate aspecten van deze zaak.

Vraag :

Welke kredieten werden voor de jaren 1970 tot 1980 toegewezen voor de aanleg van wegen enerzijds en anderzijds voor het openbaar vervoer en welk aantal reizigers werd in die periode vervoerd ?

Aan wegen zou 389 miljard F zijn besteed, maar aan het openbaar vervoer slechts 71 miljard, terwijl dit laatste toch veel meer reizigers kan vervoeren.

Vindt de Minister dat die trend behouden moet blijven ?

Antwoord :

Bijlage I bevat de gevraagde cijfers.

tion en est toutefois simple. L'année passée a été marquée par des difficultés considérables et une longue grève dans une des grandes entreprises de construction navale, ce qui a eu pour conséquence que les armateurs ont introduit bien moins de dossiers; de ce fait l'année 1983 a démarré avec un solde positif important. Ces crédits suffiront à satisfaire les besoins.

Pour la période 1975-1982, des opérations de crédit pour 54 milliards de F ont été enregistrées en application de la loi précitée.

Ces crédits ont été financés pour 75 % par le Fonds de l'Armement et des Constructions Maritimes.

Cette politique intense de crédits d'une part et la forte hausse des prix de construction d'autre part constituent les deux éléments les plus importants qui ont rendu nécessaire une augmentation du plafond des dotations annuelles du Fonds, qui a été porté à 40 milliards. On peut s'attendre à ce que ce plafond soit dépassé en 1983, de sorte qu'un nouveau projet de loi devra être introduit.

Evolution des crédits maritimes
(en millions de F)

Années	Titre I : Intérêts sur emprunts	Titre II : Composition du Fonds
1975	179,0	2 512,5
1976	284,5	3 580,0
1977	316,3	3 913,0
1978	292,9	2 484,0
1979	340,0	5 017,3
1980	395,4	5 309,0
1981	370,0	4 235,7
1982	336,5	6 020,0
1983	383,0	717,0

II. — DISCUSSION GENERALE

1. Généralités

Question :

L'exposé du Ministre traite séparément de chaque branche de transport. Pourquoi n'évoque-t-il pas la nécessité d'une politique des transports coordonnée ?

Réponse :

La question de la coordination d'une véritable politique des transports constitue une des principales préoccupations du Ministre. Peut-être ce point a-t-il été trop négligé dans le passé; le Ministre consacrerà à cet important problème toute l'attention qu'il mérite en dépit des aspects délicats qu'il comporte.

Question :

Quels ont été les crédits alloués d'une part à la construction de routes et d'autre part aux transports publics pour les années 1970 à 1980 et quel a été durant cette période le nombre de voyageurs transportés ?

389 milliards de F auraient été consacrés aux routes et seulement 71 aux transports publics, alors que ceux-ci peuvent transporter plus de voyageurs.

Le Ministre estime-t-il qu'il faut maintenir cette tendance ?

Réponse :

Les chiffres demandés figurent à l'annexe I.

Vraag :

Welke zijn de kredieten ingeschreven in de begroting ten titel van bijdrage aan internationale commissies en organisaties ?

Antwoord :

Sectie 31 — Vervoer en Luchtvaart

Art. 12.31 — Werkingskosten van de Market Clean-up Board Belgium.

Art. 12.33 — Deelneming van België aan de Europese actie van onderzoek betreffende de technische en economische evaluatie van het programma van de trolleybussen met dubbele aandrijving (action cost 303).

Art. 34.01 — Bijdrage van België als titulaire lid van het « Institut du Transport Aérien » (Parijs) en van luchtvaartverenigingen.

Art. 34.02 — Belgisch aandeel in de werkingskosten van het « Eurocontrol »-bureau (Brussel) ter uitvoering van het Internationaal Verdrag tot samenwerking in het belang van de veiligheid van de luchtvaart en de eraan toegevoegde protocollen.

Art. 34.03 — Aandeel van België in de exploitatiekosten van de meteorologische stations en de veiligheidsstations van de luchtvaart in de Noord-Atlantische Oceaan (Montréal).

Art. 34.04 — Aandeel van België in de werkingskosten van de Internationale Organisatie van de Burgerlijke Luchtvaart (O. A. C. I., Montréal) en van de Europese Commissie voor de Burgerlijke Luchtvaart (E. C. B. L., Montréal).

Art. 34.05 — Aandeel van België in de uitgaven voor het jaar 1982, van het Centraal Bureau voor het Internationaal Vervoer per spoorweg, te Bern.

Sectie 32 — Zeewezen en Binnenvaart

Art. 34.01 — Bijdrage van België aan de Intergouvernementele maritieme consultatieve organisaties (I. M. C. O., Londen).

Art. 34.02 — Bijdrage aan de « Association internationale de Signalisation maritime » (Parijs).

Art. 34.03 — Aandeel van België in de onkosten voortvloeiend uit het organiseren van een patrouilledienst voor de waarneming van ijsbergen in de Noord-Atlantische Oceaan.

Sectie 34 — Wetenschappelijk Onderzoek

Art. 34.01 — Aandeel van België in de personeelsuitgaven en de uitgaven van algemene aard van het « Institut von Karman de Dynamique des Fluides » (Sint-Genesius-Rode) waarvan de financiering verzekerd wordt door de landen van de NAVO.

Art. 34.02 — Tussenkost van de Staat om de werkings- en uitrustingsuitgaven van het « Institut von Karman de Dynamique des Fluides » (Sint-Genesius-Rode) te dekken :

1. Onderhoud der lokalen.
2. Algemene Diensten (andere dan die welke internationaal worden gefinancierd).
3. Werking van de installaties.
4. Uitrustingskosten.
5. Bibliotheek.

Question :

Quels sont les crédits inscrits au budget à titre de contribution à des commissions et organisations internationales ?

In miljoenen

En millions

Réponse :

Section 31 — Transports et Aéronautique

Art. 12.31 — Frais de fonctionnement du Market Clean-up Board Belgium.

Art. 12.33 — Participation de la Belgique à l'action européenne de recherche concernant l'évaluation technique et économique du programme de trolleybus bi-mode (action cost 33).

Art. 34.01 — Cotisation de la Belgique comme membre titulaire à l'Institut du Transport aérien (Paris) et d'associations aéronautiques.

Art. 34.02 — Quote-part de la Belgique dans les frais de fonctionnement de l'agence « Eurocontrol » (Bruxelles) en exécution de la Convention internationale de coopération pour la sécurité aérienne et des protocoles y annexés.

Art. 34.03 — Quote-part de la Belgique dans les frais d'exploitation des stations météorologiques et de sécurité de la navigation aérienne dans l'Atlantique-Nord (Montréal).

Art. 34.04 — Quote-part de la Belgique dans les dépenses de fonctionnement de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (O. A. C. I., Montréal) et de la Commission européenne d'Aviation civile (C. E. A. C., Montréal).

Art. 34.05 — Part contributive de la Belgique dans les dépenses pour l'année 1982 de l'Office central des Transports internationaux par chemin de fer, à Berne.

Section 32 — Marine et Navigation intérieure

Art. 34.01 — Contribution de la Belgique à l'Organisation maritime consultative intergouvernementale (O. M. C. I., Londres).

Art. 34.02 — Cotisation à l'Association internationale de Signalisation maritime (Paris).

Art. 34.03 — Quote-part de la Belgique dans les frais résultant de l'organisation d'un service de patrouille pour l'observation des icebergs dans l'Atlantique Nord.

Section 34 — Recherche scientifique

Art. 34.01 — Quote-part de la Belgique dans les dépenses d'ordre général de l'Institut von Karman de Dynamique des Fluides (Rhode-Saint-Genèse) dont le financement est assuré par les pays de l'OTAN.

Art. 34.02 — Intervention de l'Etat pour couvrir les dépenses de fonctionnement et d'équipement de l'Institut von Karman de Dynamique des Fluides (Rhode-Saint-Genèse) :

1. Entretien des locaux.
2. Services généraux (autres que ceux financés internationalement).
3. Fonctionnement des installations.
4. Frais d'équipement.
5. Bibliothèque.

15,5

Totaal

482,6

Total.

Vraag :

Wat is de verdeling van artikel 11.03 per bestuur ?

Antwoord :

In miljoenen

Bestuur van het Vervoer	385,2
Bestuur der Luchtvaart	115,8
Bestuur van het Zeewezen	1 255,7
Onderwijs	78,5
Algemene diensten	208,5
Commissariaat-generaal voor Toerisme (alleen nationale kern)	21,6

Ter verduidelijking zou er nog op kunnen worden gewezen dat, terwijl onder artikel 11.03 van de Sectie 31 de wedden opgenomen worden van de personeelsleden van twee onderscheiden besturen, namelijk het Bestuur van het Vervoer en het Bestuur van de Luchtvaart, dat in de Sectie 32 niet het geval is. Inderdaad, de personeelsleden van het Zeewezen en van de Binnenvaart vormen, in strijd met hetgeen de benaming zou kunnen doen vermoeden, één enkel bestuur opgedeeld in een administratieve directie, een directie koopvaardij, een technische directie en een directie binnenvaart.

2. Openbaar vervoer

a) Algemeen

Vraag :

Het recht op vervoer impliceert dat iedereen — tegen vergoeding natuurlijk — gemakkelijk toegang krijgt tot snel vervoer.

Wat denkt de Minister hierover ?

Kan bij het ziekenhuis van Charleroi een bushalte worden gepland ?

Antwoord :

Het recht op vervoer betreft ongetwijfeld alleen het openbaar vervoer, aangezien het privé of individueel vervoer in grote mate vrij gelaten wordt.

Merkwaardig is dat het begrip recht op vervoer opduikt in landen en samenlevingen die het best voor individueel vervoer zijn uitgerust.

Bij ons is er immers een wagen voor minder dan drie personen; bovendien zijn er fietsen en motorfietsen, en het dichtste en best uitgeruste wegennet ter wereld, zoals de mensheid er nog nooit een heeft gekend.

Aan het begrip recht op openbaar vervoer kleeft een gevaarlijk aspect.

Rechten en plichten gaan altijd samen.

Het recht op vervoer impliceert dat ervoor betaald wordt, maar de gewilligheid van de belastingbetaler heeft grenzen. Tevens impliceert het bijna de verplichting een bepaalde woonplaats te hebben of een groep woonplaatsen.

Het recht op openbaar vervoer kan immers niet worden verzoend met het recht om diep in een bos te gaan wonen en — eens daar geïnstalleerd — openbaar vervoer voor eigen deur te eisen; waarbij we water, gas, elektriciteit, telefoon en kabel-T. V. niet mogen vergeten.

Het lijkt logisch dat in de buurt van elk ziekenhuis een bushalte wordt gepland. Indien de nodige precisies worden gegeven, is de Minister bereid de toestand door zijn diensten te laten onderzoeken.

Question :

Quelle est la répartition de l'article 11.03 par administration ?

Réponse :

En millions

Administration des transports	385,2
Administration de l'aéronautique	115,8
Administration de la marine	1 255,7
Enseignement	78,5
Services généraux	208,5
Commissariat général au Tourisme (seul noyau national)	21,6

Pour plus de précisions, il convient d'ajouter que, si les traitements d'agents de deux administrations distinctes, celle des transports et celle de l'aéronautique sont compris à l'article 11.03 de la section 31, tel n'est pas le cas à la section 32. En effet, le personnel de la marine et de la navigation intérieure, contrairement à ce que cet intitulé pourrait faire croire, ressortit à une seule administration divisée en une direction administrative, une direction de la marine marchande, une direction technique et une direction de la navigation intérieure.

2. Transport public

a) Généralités

Question :

Le droit au transport implique que chacun, moyennant bien sûr rétribution, ait aisément accès à un transport rapide.

Qu'en pense le Ministre ?

Un arrêt pourrait-il être prévu pour desservir l'hôpital de Charleroi ?

Réponse :

Le droit au transport ne vise sans doute que le transport public car le transport privé ou personnel bénéficie d'une grande liberté.

Il est curieux que la notion de droit au transport apparaisse dans des pays et des sociétés qui sont le mieux équipées pour le transport individuel.

Il y a, en effet, une voiture pour moins de trois habitants, en plus des bicyclettes et des motos, et le réseau routier belge est le plus dense et le mieux équipé du monde et dans l'histoire de l'humanité.

Une chose paraît dangereuse dans la notion de droit au transport public.

Les droits et les obligations sont toujours corrélatifs.

Le droit au transport implique, d'une part, que quelqu'un le paie et la docilité du contribuable n'est pas sans limites. Il implique aussi presque une obligation de résidence ou de regroupement des résidences.

L'on ne peut, en effet, concilier un droit au transport public avec le droit d'aller habiter au fond d'un bois et une fois installé là, de réclamer le transport public à sa portée, sans oublier l'eau, le gaz, l'électricité, le téléphone et la télédistribution.

Il paraît logique qu'un arrêt d'autobus soit prévu à proximité de tout hôpital. Si les précisions nécessaires sont fournies, le Ministre est disposé à faire examiner soigneusement la situation par ses services.

Vraag :

Welke investeringen zijn voor eigen rekening en voor rekening van de Staat gedaan in de periode 1970-1982 en hoeveel reizigers hebben de N. M. B. S., de N. M. V. B. en de M. I. V. vervoerd ?

Antwoord :

De investeringen staan vermeld in bijlage I en het aantal vervoerde reizigers in bijlage II.

Vraag :

In verband met het openbaar vervoer :

- a) wordt niet teveel geïnvesteerd in luxe-projecten, te mooie metro-stations, enz... ?
- b) wordt er voldoende besteed aan markt- en behoeften-onderzoek van de reizigers ?
- c) als enerzijds op het onderhoud bespaard wordt, de wagens langer zullen rijden en dus gemiddeld ouder zullen zijn en minder onderhouden, en de tarieven sneller stijgen dan algemene consumptie, hoe kan men dan rekenen op een toename van de reizigers ?

Antwoord :

a) Indien de metro stations in het Brusselse blijk geven van een luxe-uitvoering, dan mag men daartegenover stellen dat deze uitvoering ten volle beantwoordt aan de functionele imperatieven die de exploitatie van het openbaar vervoer ten goede komt.

De keuze van de gebruikte bouwstoffen biedt niet alleen weerstand aan een vroegtijdige slijtage maar laten eveneens een gemakkelijk onderhoud ervan toe, hetgeen dan ook bij de winstpunten kan gevoegd worden.

Een gelukkige vaststelling is dan ook dat het vandalisme er, tot op heden, weinig ingang gevonden heeft.

Er dient vermeld dat de huidige uitvoeringen het resultaat zijn van vroegere aangegane kontrakten waaraan men zich dient te houden.

Daarenboven stellen deze stations onze know how in een gunstig daglicht voor eventuele buitenlandse kontrakten.

b) Al de maatschappijen voor openbaar vervoer wijden een belangrijk deel van hun aandacht aan de problematiek van markt- en behoeftenonderzoek.

Zo wordt de marketing afdeling van de N. M. B. S. gesplitst in twee diensten die zich afzonderlijk bezighouden met het produktiebeheer en met het commercieel onderzoek.

De studie gaat grotendeels over de grote Vlaamse en Waalse assen waarin de noden, zowel van de bestaande als van de potentiële reizigers, worden onderzocht.

Het resultaat van dit onderzoek concretiseert zich daarna in de aanpassing van de uurregelingen.

De activiteiten, hetzij van de commerciële diensten hetzij van de diensten voor public relations, zowel van de N. M. B. S. als van de stedelijke maatschappijen voor het openbaar vervoer, zijn vooral promotiegericht. Het komt erop aan deze maatschappijen korter bij het publiek te brengen. Dit gebeurt voornamelijk door deelname aan tentoonstellingen, het houden van persconferenties, het uitgeven van folders, het inrichten van infobussen, het te koop aanbieden van posters... en zo meer.

Question :

Quels sont, pour les années 1970 à 1982, les investissements sur budget de l'Etat et sur fonds propres ainsi que le nombre de voyageurs transportés pour la S. N. C. B., la S. N. C. V. et les S. T. I. ?

Réponse :

Les investissements figurent à l'annexe I et le nombre de voyageurs transportés à l'annexe II.

Question :

En ce qui concerne les transports publics :

- a) n'a-t-on pas tendance à trop investir dans des projets de luxe, dans des stations de métro prestigieuses, etc. ?
- b) consacre-t-on assez de moyens à des études de marché et à des études sur les besoins des voyageurs ?
- c) si, d'une part, on fait des économies sur l'entretien, si par conséquent les voitures doivent rouler plus longtemps et seront de ce fait plus anciennes et moins entretenues et si, d'autre part, les tarifs augmentent plus vite que l'indice des prix à la consommation, comment peut-on espérer une augmentation du nombre de voyageurs ?

Réponse :

a) Même si les stations de métro de Bruxelles ont un aspect luxueux, on peut dire qu'elles ont été réalisées selon une conception qui répond parfaitement aux impératifs fonctionnels permettant une exploitation rationnelle des transports publics.

Les matériaux employés ont été choisis non seulement en raison de leur résistance à l'usure, mais aussi en raison de leur facilité d'entretien, ce qui constitue donc un autre avantage.

Il est par conséquent rassurant de constater que, jusqu'à présent, ces stations ont été pratiquement épargnées par le vandalisme.

Il convient de préciser que l'aménagement actuel des stations fait l'objet de contrats conclus antérieurement et qu'il y a lieu de respecter.

Ces stations témoignent en outre de notre savoir-faire, dont elles fournissent un exemple susceptible d'influencer favorablement d'éventuels contrats avec l'étranger.

b) Toutes les sociétés de transport public consacrent une attention particulière aux études de marché et au problème des besoins des voyageurs.

La division marketing de la S. N. C. B. est scindée en deux services séparés qui s'occupent respectivement de la gestion des produits et des études commerciales.

Ces études portent essentiellement sur les grands axes wallons et flamands et visent à déterminer les besoins tant des voyageurs qui les utilisent actuellement que des voyageurs potentiels.

Les résultats de ces études se concrétisent ensuite par des adaptations d'horaires.

Toutes ces activités, tant des services commerciaux et des services de relations publiques que de la S. N. C. V. et des sociétés urbaines de transport public, ont surtout un but promotionnel. L'objectif est de rapprocher ces sociétés du public. Les principaux moyens utilisés pour y parvenir sont la participation à des expositions, l'organisation de conférences de presse, la diffusion de dépliants, l'aménagement d'infobus, la mise en vente de posters, etc.

De N. M. V. B. doet daarbij eveneens aan markt onderzoek in weinig gevulde gebieden, terwijl de stedelijke maatschappijen soms dit werk laten verrichten, voor wat hun bedieningsstraal betreft, door gespecialiseerde studiediensten zoals bijvoorbeeld SOBEMAP voor de M. I. V. B.

c) In het raam van de ingevoerde saneringsplannen werd de levensduur van de autobussen van 12 op 15 jaar gebracht.

De uitrustingen van de werkplaatsen laten inderdaad deze verlenging toe zonder evenwel, noch het comfort, noch de veiligheid van de reizigers, in het gedrang te brengen.

Het is zelfs niet ongebruikelijk dat bussen, met meer dan 12 en 15 jaar levensduur, ingezet worden op de door de N. M. V. B. verpachte lijnen, wat wel degelijk de gegrondheid van deze maatregel bevestigt.

Alhoewel de tarieven slechts een klein deel van de exploitatiekosten van het openbaar vervoer dekken, houdt de politiek die op dit gebied gevolgd wordt in de eerste plaats rekening met het algemeen belang.

Wat de autobusconstructeurs betreft zullen er geen problemen rijzen i.v.m. de werkloosheid. Volgens de prognose zullen er immers nog voldoende autobussen besteld worden, zodat de tewerkstelling niet in gevaar komt. Door de afstand van bepaalde lijnen aan de N. M. V. B. zal er trouwens in 1984 een bijkomende bestelling van ongeveer 100 autobussen supplementair dienen te gebeuren.

Vraag :

1. De kredieten voor de N. M. B. S. vertegenwoordigen 64 % van de begroting. Uit de uiteenzetting van de Minister blijkt nu dat de N. M. V. B. en de M. I. V. 92,5 % van de begroting krijgen. Bereikt deze begroting dan 200 % ?

2. Wat wordt bedoeld met de woorden dat « tijdelijke afwijkingen mochten worden toegepast van reglementaire bepalingen en conventies die betrekking hebben op de administratieve organisatie, het exploitatieregime en het vaststellen van het tariefstelsel, van de financieringspolitiek, van de investeringsplannen en van de bezoldigingsregeling, en het administratief statuut van het personeel » ?

3. Er wordt uitleg gevraagd over de zin luidens welke in de mogelijkheid wordt voorzien bepaalde diensten — zowel extradiensten als lijndienst — te verpachten aan particuliere exploitanten om het bedrijfstekort beter te dekken.

Worden de aan de openbare sector opgelegde verplichtingen gehandhaafd ?

Is het de bedoeling rendabele lijnen te verpachten ?

Antwoord :

1. N. M. B. S. : 74,8 miljard, 64 % van de totale begroting;

N. M. V. B. + M. I. V.'s : 33,3 miljard, 28,5 %;

Samen : 108,1 miljard, 92,5 % van de totale begroting.

2. Tijdelijke afwijkingen mogen worden toegepast tijdens de duur van de saneringsplannen d.i. gedurende 5 jaar.

3. Verpachtingen :

De N. M. V. B. bepaalt welke lijnen in pacht worden gegeven, de frequentie, de trajecten, en dit op week-, zon- en zaterdag.

La S. N. C. V. effectue également des études de marché dans les régions à faible densité de population, tandis que les sociétés urbaines confient parfois ce travail, pour ce qui concerne la zone qu'elles desservent, à des services d'études spécialisés, par exemple la SOBEMAP pour la S. T. I. B.

c) Dans le cadre des plans d'assainissement appliqués, la durée d'utilisation des autobus a été portée de 12 à 15 ans.

L'équipement des ateliers permet en effet cette prolongation sans nuire ni au confort ni à la sécurité des passagers.

Il arrive même que des autobus qui ont déjà servi pendant plus de 12 ou 15 ans soient utilisés sur des lignes affermées par la S. N. C. V., ce qui justifie à suffisance le bien-fondé de cette mesure.

Bien que les tarifs appliqués ne permettent de couvrir qu'une faible partie des frais d'exploitation des transports publics, la politique menée dans ce domaine accorde la priorité à l'intérêt général.

Aucun problème de chômage ne se posera pour les constructeurs d'autobus. D'après les prévisions, les commandes d'autobus seront encore suffisantes de sorte que l'emploi ne sera pas menacé. Par suite de la cession de certaines lignes à la S. N. C. V. il faudra d'ailleurs commander une centaine d'autobus supplémentaires en 1984.

Question :

1. Les crédits pour la S. N. C. B. représentent 64 % du budget. Or, l'exposé du Ministre indique que la S. N. C. V. et les S. T. I. recevront 92,5 % du budget. Celui-ci atteint-il 200 % ?

2. Que faut-il entendre par les mots « il faut déroger temporairement à des dispositions réglementaires ainsi qu'à des conventions relatives à l'organisation administrative, au régime d'exploitation et à la fixation du système de tarification, au financement global, aux projets d'investissements ainsi qu'au régime pécuniaire et au statut administratif du personnel » ?

3. Une explication est demandée au sujet de la phrase « il est prévu que certains services — tant les services spéciaux que les services de ligne — peuvent être affermés à des exploitants privés afin de mieux couvrir le déficit d'exploitation ».

Les obligations imposées au secteur public seront-elles maintenues ?

L'intention est-elle d'affermier les lignes rentables ?

Réponse :

1. S. N. C. B. : 74,8 milliards, 64 % du budget total;

S. N. C. V. + S. T. I. : 33,3 milliards, 28,5 %;

Au total : 108,1 milliards, 92,5 % du budget total.

2. Des dérogations temporaires pourront être appliquées pendant toute la durée des plans d'assainissement, c'est-à-dire pendant 5 ans.

3. Concessions :

La S. N. C. V. détermine quelles lignes sont concédées, la fréquence, les trajets, et ce tant en semaine que les samedis et dimanches.

De pachters krijgen een bepaald kilometerbedrag. De ontvangsten komen bij N. M. V. B. terecht. Dit valt alles bijeen nog goedkoper uit.

In het kader van de herstructurering van de N. M. B. S. worden bepaalde lijnen aan de N. M. V. B. afgestaan die zullen worden doorgespeeld aan pachters.

De pachters voeren gewoon hun opdracht uit.

Vraag :

Gegevens worden gevraagd in verband met de uitdiensttreding van personeelsleden in het openbaar vervoer.

Antwoord :

	1983	1984	1985
N. M. B. S.	3 574	3 040	3 426
N. M. V. B.	332	160	179
M. I. V. B.	600	600	600
M. I. V. A.	25	20	20
M. I. V. G.	21	13	15
S. T. I. C.	1	3	3
S. T. I. V.	8	2	5
S. T. I. L.	35	25	21
D. R. B.	7	7	—
R. L. W.	39	18	8
Departement van Verkeerswe- zen	26	20	27

In verband met de verplichte aanwervingen door de ver-voermaatschappijen dient er op gewezen dat deze selectief zullen moeten gebeuren, rekening houdend met de ontwikkeling van de maatregelen voorgesteld in de saneringsplannen. Wat het departement en de Regiën betreft kan evenmin een nauwkeurig cijfer vermeld worden, aangezien terzake rekening zal dienen te worden gehouden met bepaalde bewegingen die door het Openbaar Ambt zullen worden uitgevoerd, zoals bv. de uitvoering van de mobiliteitsreglementering. Het lijkt daarom voorbarig reeds cijfers voorop te stellen.

b) Coördinatie

Vraag :

Waarom is er geen coördinatie tussen de verschillende netten van openbaar vervoer en concurreren de N.M.V.B. en de M.I.V. elkaar ?

Kan de herziening van de perimeters van de agglomeraties, die na de samensmelting van gemeenten noodzakelijk was geworden, niet worden bespoedigd ?

Antwoord :

De diensten van de N. M. V. B. komen van buiten de stad en komen er binnen, maar feitelijk zorgen zij voor geen enkele stadsdienst.

Bovendien wordt het nodige gedaan om een echte coördinatie tussen de twee maatschappijen te bereiken.

Les concessionnaires reçoivent un certain montant au kilomètre. Les recettes vont à la S. N. C. V. Cette formule coûte moins cher.

Dans le cadre de la restructuration de la S. N. C. B., certaines lignes seront cédées à la S. N. C. V. qui les concèdera.

Les concessionnaires exécutent tout simplement leur mission.

Question :

Des données chiffrées sont demandées à propos des départs d'agents dans le secteur des transports publics.

Réponse :

	1983	1984	1985
S. N. C. B.	3 574	3 040	3 426
S. N. C. V.	332	160	179
S. T. I. B.	600	600	600
M. I. V. A.	25	20	20
M. I. V. G.	21	13	15
S. T. I. C.	1	3	3
S. T. I. V.	8	2	5
S. T. I. L.	35	25	21
O. R. N. I.	7	7	—
R. V. A.	39	18	8
Département Communications	26	20	27

En ce qui concerne les recrutements auxquels les sociétés de transport devront procéder il y a lieu de signaler qu'ils devront s'effectuer de manière sélective, en tenant compte de l'évolution des mesures proposées dans les plans d'assainissement. Pour ce qui est du département et des régies il n'est pas non plus possible de donner des chiffres précis puisqu'il faudra en l'occurrence tenir compte de certains mouvements qui seront réalisés par la Fonction publique, par exemple la mise en œuvre de la réglementation en matière de mobilité. C'est pourquoi il semble prématuré d'avancer des chiffres dès à présent.

b) Coordination

Question :

Pourquoi n'y a-t-il pas de coordination entre les différents transports publics et y a-t-il concurrence entre la S. N. C. V. et les S. T. I. ?

La revision des périmètres d'agglomération, rendue nécessaire après les fusions de communes, ne peut-elle être accélérée ?

Réponse :

Les services de la S. N. C. V. pénètrent vers la ville, venant de l'extérieur et n'assurent pratiquement aucun service urbain.

En outre, des efforts sont déployés pour atteindre une réelle coordination entre les deux sociétés.

c) Tarifiering

Vraag :

Wat overweegt de Minister om het aantal reizigers met het openbaar vervoer te doen toenemen? Een tariefvermindering, zoals in Zwitserland en in Zweden toegepast werd, met een zeer grote weerslag op het aantal reizigers?

Antwoord :

Het systeem van de verminderde tarieven gepaard gaande met tijdelijke kortingen dat in Zweden toegepast wordt, is erop gericht nieuwe treinreizigers aan te trekken.

In de specifieke context van de verplaatsingen per trein lijkt dit systeem geschikt te zijn in dat land :

- a) waar de verplaatsingen met zich meebrengen dat men tamelijk lang ter bestemming blijft;
- b) waar de grote centra ver van elkaar verwijderd liggen;
- c) waar het niveau van de normaal toegepaste tarieven vrij hoog ligt en in het algemeen veel hoger dan in de andere Westeuropese landen.

Deze tariefverminderingen worden niet toegestaan op dagen waarop veel reizigers verwacht worden (wat het in omloop brengen van extratreinen en dus van nieuwe uitgaven zou meebrengen).

Rekening houdend met deze factoren, lijkt een dergelijk systeem van tariefverminderingen niet geschikt te zijn voor het vervoer per trein in België.

De Zweedse tarieven liggen momenteel trouwens hoger dan de Belgische.

Ten einde potentiële reizigers aan te trekken is het nodig een commercieel prijzenbeleid te voeren.

Aangezien de openbare vervoermaatschappijen evenwel worden geconfronteerd met een hele reeks reducties — iets wat in de omringende Westeuropese landen niet bestaat — is het voor de onderscheiden vervoermaatschappijen en inzonderheid de N. M. B. S. moeilijk een geslaagd commercieel beleid te voeren.

De bestaande tariefverminderingen kunnen worden ingedeeld in verschillende rubrieken :

- a) tariefverminderingen van sociale aard;
- b) tariefverminderingen van vaderlandslievende aard;
- c) tariefverminderingen van commerciële aard;
- d) tariefverminderingen die niet thuis horen onder één van de hierboven vernoemde categorieën en die werden opgelegd door de overheid (vb. de verminderingen toegekend aan militairen in actieve dienst).

Om de spoorwegmaatschappij in staat te stellen meer klanten aan te trekken dient de hele tarievenpolitiek ter discussie te worden gesteld.

Aan de administratie werd opdracht gegeven na te gaan welke speelruimte we zouden krijgen indien alle door de overheid opgelegde reducties zouden worden geannuleerd (het gaat hier natuurlijk over een werkhypothese).

Door het werkwerken van de reducties zou het mogelijk zijn de tarieven met x-% te laten dalen; daarnaast zouden

c) Tarification

Question :

Qu'envisage le Ministre pour accroître la clientèle des transports en commun? Une réduction des tarifs comme cela a été pratiqué en Suisse et en Suède, avec une incidence très forte sur la fréquentation?

Réponse :

Le système des tarifs réduits et des réductions temporaires, qui est appliqué en Suède, vise à attirer une clientèle nouvelle au rail.

Il semble bien convenir au contexte spécifique des déplacements par train à l'intérieur de ce pays :

- a) où les déplacements impliquent des séjours assez longs à destination;
- b) où les grands centres sont éloignés les uns des autres;
- c) où le niveau des tarifs normalement applicable est élevé et en général très supérieur à celui des autres pays d'Europe occidentale.

Ces tarifs réduits ne sont pas applicables les jours où un afflux de voyageurs est prévu (impliquant la mise en circulation de trains supplémentaires et donc des dépenses nouvelles).

Compte tenu de ces conditions, un tel système de tarifs réduits ne semble pas convenir au transport par train en Belgique.

Les tarifs suédois sont d'ailleurs supérieurs aux tarifs belges.

Afin d'attirer les voyageurs potentiels, il est nécessaire de mener une politique commerciale des prix.

Etant donné que les sociétés de transports en commun doivent tenir compte de toute une série de réductions — ce qui n'est pas le cas dans les pays voisins — il leur est difficile, et c'est plus particulièrement le cas pour la S. N. C. B., de mener une politique commerciale valable.

Les réductions de tarif peuvent être classées en différentes catégories :

- a) les réductions de nature sociale;
- b) les réductions de nature patriotique;
- c) les réductions de nature commerciale;
- d) les réductions qui ne font pas partie des catégories précitées et qui ont été imposées par les autorités (par exemple les réductions accordées aux militaires en service actif).

Pour permettre à la S. N. C. B. d'attirer davantage de clients il y a lieu de revoir l'ensemble de la politique des tarifs.

Mission a été donnée à l'administration d'étudier quelles seraient les nouvelles possibilités si toutes les réductions imposées par les autorités étaient supprimées. (Il s'agit bien évidemment d'une hypothèse de travail.)

La suppression des réductions permettrait de baisser les tarifs de x-%; des réductions de nature commerciale pour-

dan commerciële reducties in het leven kunnen worden geroepen, zoals b.v. bij de Nederlandse spoorwegen het geval is.

Dan is het best mogelijk dat een op dit ogenblik bevoorrechte groep van reductiegenieters na het wegvallen van hun reductie toch nog tegen dezelfde prijs gebruik zou kunnen blijven maken van het openbaar vervoer als heden.

Het grote verschil zou er in bestaan dat de nieuwe reducties er op gericht zouden zijn meer mensen aan te trekken. M.a.w. ook hier wordt er commercieel gewerkt, zonder afbreuk te doen aan de sociale rol die de openbare dienst te spelen heeft.

Vraag :

Het huidige tariefstelsel is een ware doolhof. De tarieven verschillen van maatschappij tot maatschappij. Er dient gestreefd te worden naar uniformering, zowel inzake tarieven als inzake vervoerbewijzen.

Bovendien bestaan er onbegrijpelijke verschillen in de prijs per km :

Voorbeeld :

Kostprijs Oostwinkel-Eeklo (N. M. V. B.) : 8 km voor 46 F, d.w.z. 5,75 F per km.

Kostprijs Gent-Eeklo (N. M. V. B.) : 28 km voor 84 F, d.w.z. 3,82 F per km.

Bij tariefvergelijking tussen bus en trein : voor een kortere afstand, die een langere rit meebrengt, wordt meer betaald per km.

Antwoord :

Een rechtvaardig en ideaal systeem zou een nationaal eenheidstarief zijn. In het verleden werd een zeer grote autonomie inzake tarieven verleend aan de M.I.V.'s. Bij het opstellen van de nieuwe tarieven werd reeds de eenvormigheid nagestreefd; bv. wat de schoolabonnementen betreft wordt een gelijke vermindering toegestaan. Het probleem is zeer complex; in dit verband volstaat het te verwijzen naar de verschillende grootte van de gebieden die door de onderscheiden maatschappijen bediend worden.

In verband met het zonaal tarief worden door de N. M. V. B. proefnemingen gedaan die hoopgevend zijn en hoogstwaarschijnlijk tot een veralgemeening van dit zonaal tarief zullen leiden.

Vraag :

Wat zal het beleid inzake de tarieven zijn ? Zullen de zonale tarieven veralgemeend worden ?

Antwoord :

De N. M. B. S. verleent tariefverminderingen voor vaderlandslievende en sociale redenen. Deze verminderingen worden opgelegd door de toezicht voerende overheid die de N. M. B. S. vergoedt voor het verlies aan inkomsten dat hieruit voortspuit.

raient alors être introduites, comme c'est le cas pour les chemins de fer néerlandais.

Dans ce cas, il serait parfaitement possible qu'un groupe privilégié de bénéficiaires de réductions puisse encore, malgré la suppression de ces réductions, continuer à bénéficier des transports publics au même prix qu'actuellement.

La différence résiderait dans le fait que les nouvelles réductions viseraient à attirer davantage de voyageurs. L'on mènerait une politique commerciale sans pour autant nuire au rôle social que les transports en commun ont à jouer.

Question :

La tarification actuelle est un véritable casse-tête. Les tarifs diffèrent d'une société à l'autre. Il convient de viser à une uniformisation, tant sur le plan des tarifs que sur celui des titres de voyage.

Il existe, en outre, des différences incompréhensibles entre les différents prix unitaires au kilomètre.

Exemple :

Prix Oostwinkel-Eeklo (S. N. C. V.) : 46 F pour 8 km, soit 5,75 F le km.

Prix Gand-Eeklo (S. N. C. B.) : 84 F pour 28 km, soit 3,82 F le km.

Si on examine les tarifs de l'autobus par rapport à ceux du train, on constate que pour un trajet plus court, qui entraîne une durée de développement plus longue, le prix au kilomètre est plus élevé.

Réponse :

Le système idéal et le plus équitable serait la fixation d'un tarif national uniforme. Dans le passé, les S. T. I. ont bénéficié d'une large autonomie en matière de tarifs. Lors de l'établissement des nouveaux tarifs, une certaine uniformité a déjà été recherchée, notamment en ce qui concerne les abonnements scolaires, dont le prix a été diminué dans une égale mesure. Le problème est extrêmement complexe; il suffit de considérer l'étendue des secteurs desservis par les diverses sociétés.

En ce qui concerne le tarif zonal, la S. N. C. V. procède actuellement à des expériences qui donnent des résultats encourageants et qui conduiront très vraisemblablement à une généralisation de ce tarif zonal.

Question :

Quelle sera la politique tarifaire ? Les tarifs zonaux seront-ils généralisés ?

Réponse :

La S. N. C. B. accorde des réductions à titre patriotique et à titre social. Ces réductions sont imposées par l'autorité de tutelle qui compense la S. N. C. B. de la perte de recette subie du chef de ces réductions.

De N. M. B. S. heeft bovendien ook verschillende tarief-formules opgesteld die men zou kunnen bestempelen als zijnde commerciële tarieven met het oog op het bevorderen van het spoorverkeer voor bepaalde types van reizen. Deze tariefformules bestaan :

— hetzij in de vorm van tarieven die een vermindering inhouden;

— hetzij in de vorm van verminderingen die toegekend worden bij de reis zelf.

Om te kunnen genieten van deze tarieven of verminderingen, moet de reis gebeuren onder bepaalde voorwaarden, gebonden aan het tarief en waarvan het publiek op de hoogte gebracht wordt met de klassieke publicitaire middelen.

Deze tariefformules worden niet vergoed door de toezicht voerende overheid.

Dit probleem, dat de Minister beschouwt als zijnde van essentieel belang, wordt onderzocht door een werkgroep onder voorzitterschap van het Bestuur van het Vervoer en waarin vertegenwoordigers van de N. M. B. S. en de N. M. V. B. zitting hebben.

Vraag :

Aanvullende inlichtingen worden gevraagd over de jaarlijkse tariefaanpassing die verder gaat dan de stijging van de kosten van levensonderhoud, waarover in de uiteenzetting van de Minister sprake is.

Antwoord :

In het verleden werden de tarieven niet stelselmatig aangepast aan de stijging van de kosten van levensonderhoud.

Dat wil zeggen dat er een te groot verschil bestaat tussen de prijs door de gebruiker betaald en de exploitatiekosten.

Teneinde dit verschil in te lopen dient een trapsgewijze aanpassing te gebeuren die voorlopig hoger is dan de evolutie van de kosten van levensonderhoud.

Vraag :

Er worden 200 miljoen besparingen in het vooruitzicht gesteld in de sector van de gunstarieven, waarvan hoofdzakelijk de gezinnen, de minder-validen en de oorlogsslachtoffers genieten.

Hoe wordt voor die categorieën de verhoging van de minimumprijs verantwoord ?

Antwoord :

Men zal in juni 1984 wellicht niet tot een verhoging maar mogelijk tot een verlaging van de tarieven komen met de bedoeling het reductiesysteem rechtvaardiger te maken.

Het standpunt is het volgende : 2 500 000 Belgen krijgen afslag, op een of andere manier, op de prijs van het spoorvervoer en het openbaar vervoer in het algemeen. Amper 10 % van de spoorwagereizigers betalen de volledige prijs.

De betrachting is om eenieder een normaal goedkoper tarief te geven, en verlagingen toe te laten uit een commercieel oogpunt, bij voorbeeld voor diegenen die met velen de trein nemen.

Bij de N. M. V. B. bedraagt de opgelegde minimumprijs 23 F voor de vier eerste secties. Nochtans betalen oorlogsinvaliden daarvoor 12 F. Bij het stedelijk vervoer wordt geen enkele vermindering toegestaan. Om vermindering te bekomen kunnen oorlogsinvaliden zich reiskaarten aanschaffen.

En outre, la S. N. C. B. a mis au point plusieurs formules tarifaires que l'on peut qualifier de tarifs commerciaux en vue de promouvoir le transport par trains pour certains types de déplacement. Ces formules tarifaires se présentent soit :

— sous la forme de tarifs incluant la réduction;

— sous la forme de réductions accordées lors du déplacement même.

Pour pouvoir bénéficier de ces tarifs ou réductions, le déplacement doit s'effectuer selon certaines conditions fixées au tarif et portées à la connaissance du public par les moyens publicitaires classiques.

Ces formules tarifaires ne sont pas compensées par l'autorité de tutelle.

Ce problème, que le Ministre considère d'une importance essentielle, est examiné par un groupe de travail présidé par l'Administration des Transports et auquel participeront des représentants de la S. N. C. B. et de la S. N. C. V.

Question :

Un membre demande ce qu'il faut entendre par les mots : « une adaptation tarifaire annuelle dépassant l'évolution du coût de la vie » dont il a été question dans l'exposé du Ministre.

Réponse :

Les tarifs n'ont pas toujours suivi systématiquement l'évolution du coût de la vie.

Il existe dès lors un écart trop important entre le prix payé par la clientèle et le coût d'exploitation.

Afin de combler cet écart, il convient de procéder à une adaptation progressive qui sera temporairement supérieure à la simple adaptation à l'évolution du coût de la vie.

Question :

Il est envisagé 200 millions d'économies dans le secteur des tarifs de faveur, dont bénéficient essentiellement les familles, les handicapés et les victimes de la guerre.

Comment se justifie pour ces catégories l'augmentation du prix minimum ?

Réponse :

Nous ne procéderons peut-être pas à une augmentation des tarifs en juin 1984 mais vraisemblablement à une diminution dans le but de rendre le système des réductions plus équitable.

Le point de vue est le suivant : 2 500 000 belges bénéficient de l'une ou l'autre manière de réductions de prix sur les chemins de fer et les transports publics en général. 10 % à peine des voyageurs des chemins de fer paient le prix plein.

Il s'agirait d'instaurer un tarif normal inférieur au tarif actuel. Des réductions seraient ensuite accordées dans le cadre d'une politique commerciale, par exemple pour des voyages en groupe.

A la S. N. C. V., le prix de 23 F est le minimum imposé pour les quatre premières sections. Les invalides de guerre paient toutefois 12 F. Aucune réduction n'est accordée sur les S. T. I. Pour obtenir une réduction, il est loisible aux invalides de guerre de se procurer des cartes de voyages.

Vraag :

Een aanvullende toelichting wordt gevraagd over de blauwe kaarten van de N. M. V. B. (zie parlementaire vraag van de heer Ansoms van 11 maart 1981, *Bulletin van Vragen en Antwoorden Kamer*, n° 26 van 19 april 1983, blz. 1981). Het beleid terzake kan immers een invloed hebben op het al dan niet bebouwen van bepaalde gebieden.

Antwoord :

In de steden kunnen de reizigers rittenkaarten van rose kleur gebruiken.

In de agglomeratie Brussel, Antwerpen en Luik worden « rose » en « blauwe » kaarten gebruikt, waarbij de blauwe voor de voorsteden gelden.

De prijs van de kaarten is de volgende :

— Kleine agglomeraties : rose kaart = 100 F voor 8 ritten.

— Grote agglomeraties :

Brussel : rose kaart = 170 F voor 10 ritten; blauwe kaart (voorsteden) = 110 F voor 5 ritten.

Antwerpen-Luik : rose kaart = 110 F voor 8 ritten; blauwe kaart = 132 voor 7 ritten.

Strippenkaart : rose = verminderskaart : 92 F voor 16 ritten; blauwe = kaart zonder vermindering : 138 F voor 16 ritten.

d) N. M. B. S. en herstructureringsplan

1. Herstructureringsplan

De Minister verklaart dat de raad van beheer van de N. M. B. S. op 3 mei jongstleden het herstructureringsplan heeft goedgekeurd.

Dat plan kan alleen maar slagen indien op het stuk van de commercialisering een inspanning wordt geleverd.

Zulks impliceert dat de orde van voorrang in de infrastructuur moet worden onderzocht.

Dat plan was niet te nemen of te laten en in de praktijk zullen nog aanpassingen mogelijk zijn op voorwaarde dat het totaalpakket wordt in acht genomen, maar met de buurtspoorwegen is een coördinatie noodzakelijk om de klanten naar de in stand gehouden buslijnen en stopplaatsen te loodsen.

Bijgevolg stelt de Minister voor dat de Commissie dat herstructureringsplan eventueel tijdens een afzonderlijke vergadering bespreekt.

* * *

Vraag :

Het herstructureringsplan is te zeer gericht op de lange en middelbare afstanden, terwijl de korte afstanden en het pendelen tussen woonplaats en arbeidsplaats de hoofdbrok van de afgelegde afstand vormen.

Het plan om op bepaalde lijnen de treinen door bussen te vervangen, zal de kwaliteit van de dienstverlening verminderen omdat de bussen minder comfort bieden en trager zijn.

Question :

Des informations complémentaires sont demandées au sujet des cartes bleues de la S. N. C. V. (voir question parlementaire de M. Ansoms du 11 mars 1983, *Bulletin Questions et Réponses*, Chambre, n° 26 du 19 avril 1983, page 1981). La politique en cette matière peut en effet avoir une influence sur l'urbanisation ou non de certaines zones.

Réponse :

Dans les zones urbaines, les voyageurs peuvent utiliser des cartes à voyages multiples, qui sont de couleur rose.

Dans les agglomérations de Bruxelles, Anvers et Liège sont utilisées les cartes « rose » et « bleue », ces dernières dans les zones suburbaines.

Le prix des cartes est le suivant :

— Petites agglomérations : carte rose = 100 F pour 8 voyages.

— Grandes agglomérations :

Bruxelles : carte rose = 170 F pour 10 voyages; carte bleue (zone suburbaine) = 110 F pour 5 voyages.

Anvers-Liège : carte rose = 113 F pour 8 voyages; carte bleue = 132 F pour 7 voyages.

Cartes à cases : rose = carte à réduction : 92 F pour 16 voyages; bleue = carte sans réduction : 138 F pour 16 voyages.

d) S. N. C. B. et plan de restructuration

1. Plan de restructuration

Le Ministre déclare que le Conseil d'administration de la S. N. C. B. a approuvé le plan de restructuration le 3 mai dernier.

Ce plan n'est pas à prendre ou à laisser et certaines sens de la commercialisation.

Il implique le déplacement de certaines priorités dans l'infrastructure et un examen attentif des conséquences pour l'emploi.

Ce plan n'était pas à prendre ou à laisser et certaines adaptations seront encore possibles sur le terrain moyennant le respect du « paquet » global, mais une coordination s'impose avec les chemins de fer vicinaux, de façon à aiguiller la clientèle vers les bus et les arrêts maintenus.

Le Ministre suggère dès lors que la Commission se penche éventuellement sur ce plan de restructuration lors d'une réunion distincte.

* * *

Question :

Le plan de restructuration est trop orienté sur les distances longues et moyennes alors que les trajets courts et les navettes du domicile au lieu du travail constituent l'essentiel des trajets réalisés.

Le projet de remplacer sur certaines lignes les trains par des bus diminuera la qualité du service du fait que ceux-ci sont moins confortables et plus lents.

Overigens laat de coördinatie tussen de respectieve uur-regelingen heel wat te wensen over. Hoe zullen al die bezwaren worden opgevangen?

Antwoord :

Het herstructureringsplan is gericht op een betere en snellere verbinding tussen grote en middelgrote agglomeraties. Voor meer dan 95 % van de N. M. B. S.-reizigers betekent het tevens een aanzienlijke verbetering van het aanbod.

Rekening houdend met sociale, economische en technische overwegingen wordt het plaatselijk vervoer verdeeld over stoptreinen en bussen. De reiziger die op een busverbinding is aangewezen verliest misschien enkele minuten, maar wanneer hij na een goede aansluiting op een snellere trein overstapt zal die vertraging vlug zijn weggewerkt.

Het gaat hier om een fundamentele wijziging in het reizigersvervoer die tegelijkertijd besparingen mogelijk maakt.

Vraag :

Zal het Parlement worden geraadpleegd alvorens over het herstructureringsplan een definitieve beslissing valt?

Antwoord :

De Minister neemt zich voor, indien dit de wens is van de Commissie, om de N. M. B. S. te vragen de Commissie te ontvangen, teneinde deze alle details te verschaffen met betrekking tot de verscheidene reorganisatieplannen die momenteel in studie of van toepassing zijn.

Vraag :

Zullen de vele vervangende autobussen met de chauffeurs die moeten worden aangeworven, niet kostenverzwarend worden?

Antwoord :

Een treinkilometer kost ongeveer 350 F/km, een buskilometer kost 50 F.

Een bus kost dus 7 keer minder dan een trein, want een trein moet ongeveer 3 ton vervoeren voor een passagier, en in België was er tot nu toe een station om de 4 km. Per dag zijn er nu nog 40 000 momenten waarop de treinen stoppen, waarvan 3 000 zonder dat iemand opstapt of afstapt van de trein.

Ook het beleid van de Nederlandse Spoorwegen doet discussie rijzen. De Nederlandse Regering eist van de spoorwegen 1,3 miljard F bezuinigingen per jaar, en dit om een totaal verlies op de begroting van 50 miljard terug te dringen.

Ook in Nederland zullen daarom lijnen worden gesloten, stations afgeschaft en een bezuinigingsplan uitgevoerd, waar bij tot 500 banen verloren zullen gaan.

Vraag :

1. Heeft het herstructureringsplan reeds een weerslag op de begroting voor 1983?

2. Wat is de termijn voor de tenuitvoerlegging van de beslissing van de raad van beheer van de N. M. B. S. houdende de goedkeuring van het plan?

En outre, la coordination des horaires respectifs laisse fortement à désirer. Comment ces objections seront-elles rencontrées?

Réponse :

Le plan de restructuration est axé sur l'amélioration et l'accélération de la desserte des agglomérations importantes et moyennes. Il améliore ainsi sérieusement l'offre pour plus de 95 % de la clientèle de la S. N. C. B.

En ce qui concerne la clientèle locale, il en a réparti la desserte entre les trains omnibus et les autobus, eu égard à des considérations sociales, économiques et techniques. Les quelques minutes que la clientèle qui sera desservie par les autobus pourra perdre, seront rattrapées lorsque, après une bonne correspondance, elle embarquera sur un train plus rapide.

Il s'agit là d'une modification fondamentale du transport de voyageurs qui permettra par la même occasion de réaliser des économies.

Question :

Le Parlement sera-t-il consulté avant la décision définitive au sujet du plan de restructuration?

Réponse :

Si tel est le souhait de la Commission, le Ministre demandera à la S. N. C. B. de recevoir la Commission afin de lui communiquer tous les détails concernant les plans de réorganisation qui sont actuellement à l'étude ou mis en œuvre.

Question :

Ces nombreux autobus de remplacement ainsi que les chauffeurs à recruter pour les conduire n'auront-ils pas pour effet d'alourdir les coûts?

Réponse :

Un kilomètre en train coûte environ 350 F/km tandis qu'un kilomètre en bus revient à 50 F.

Par conséquent, un autobus coûte 7 fois moins qu'un train, car un train doit déplacer quelque 3 tonnes pour un passager et jusqu'à présent, il y avait une gare tous les 4 km. A l'heure actuelle, on compte encore 40 000 arrêts de train par jour, dont 3 000 où personne ne monte dans un train ni n'en descend.

La politique menée par les chemins de fer néerlandais fait également l'objet de discussions. Le Gouvernement des Pays-Bas exige des chemins de fer qu'ils économisent 1,3 milliard de F par an, et ce pour éponger une perte globale de 50 milliards dans le cadre du budget.

En conséquence, on a également décidé dans ce pays de fermer des lignes, de supprimer des gares et de mettre en œuvre un plan d'économie prévoyant la suppression de 500 emplois.

Question :

1. Le plan de restructuration a-t-il déjà une incidence sur le budget pour 1983?

2. Quel est le délai de mise en pratique de la décision du conseil d'administration de la S. N. C. B. d'approuver le plan?

Worden sommige investeringen afgeremd of bespoedigd ?

3. Zijn er implicaties op de bestellingen van materieel ?

Is het herstructureringsplan van de N. M. B. S. van toepassing op de goederen ?

Antwoord :

1. Weerslag op de begroting voor 1983 :

a) het herstructureringsplan « reizigers » dat slechts in juni 1984 van start gaat heeft geen weerslag op de begroting van 1983;

b) het herstructureringsplan « goederen » dat slechts in de eerste fase is (het verkeer van de geïsoleerde wagons hergroeperen in de centrale stations) levert voor 1983 jaarlijkse besparingen op die schommelen van 300 tot 400 miljoen;

c) het herstructureringsplan van de postcolli dat zich eveneens in de eerste fase bevindt (herstructurering van de centra) levert voor 1983 jaarlijkse besparingen op van 100 miljoen.

2. Weerslag op de begroting voor 1984 :

a) het herstructureringsplan « reizigers » zal een progressieve invloed hebben op de begroting vanaf juni 1984.

De eerste besparingen die men verwacht, hebben betrekking op de uitgaven voor energieverbruik en voor het onderhoud van het rollend materieel (waarvan het personeelsbestand gevoelig verminderd kan worden).

Progressieve besparingen kunnen vervolgens verwacht worden van het beperken van het personeel, de onderhoudskosten en de vernieuwing van de vaste uitrustingen;

b) het herstructureringsplan « volle wagons » zal volledig operationeel zijn voor wat betreft de weg die de goederen volgen (besparingen : ± 500 miljoen) en zal vervolledigd worden door een herziening van het Vervoerplan, wat een vermindering van het aantal vormingsstations met zich meebrengt. De besparingen die hieruit zullen voortvloeien zijn erg belangrijk maar kunnen nog niet geraamd worden;

c) het herstructureringsplan « detailgoederen » zal volledig operationeel zijn in 1984, ten minste voor wat de reorganisatie van de werkzaamheden van de wegcentra betreft.

Hiervan worden besparingen verwacht van ongeveer 200 miljoen.

Er worden nog andere studies gepland die nieuwe en interessante besparingsmogelijkheden inhouden.

3. Wijzigingen van de materieelbestellingen.

De besparingen op het vlak van het materieel, die niet te verwaarlozen zijn, werden gewijzigd door twee elementen :

a) voor wat de reizigers betreft : door het herstructureringsplan : deze bestellingen maken het namelijk mogelijk sneller de vruchten van het plan te kunnen plukken;

b) voor wat de goederen betreft : wegens de diepgaande structurele wijzigingen die de staalnijverheid ondergaat en bijgevolg ook het vervoer van erts, steenkool en staal.

Vraag :

Hoe wordt de elektrificatie van bepaalde lijnen gepland ?

Certains investissements seront-ils ralentis ou accélérés ?

3. Y a-t-il des implications sur les commandes de matériel ?

Le plan de restructuration de la S. N. C.-B. ne concerne-t-il pas les marchandises ?

Réponse :

1. Incidence sur le budget pour 1983 :

a) le plan de réorganisation « voyageurs » qui ne débute qu'en juin 1984 n'a pas d'incidence sur le budget 1983;

b) le plan de réorganisation « marchandises » qui n'en est qu'à sa première phase (recentrage du trafic des wagons isolés sur les gares-centre) produit pour 1983 des économies annuelles de l'ordre de 300 à 400 millions;

c) le plan de réorganisation des colis qui en est également à sa première phase (restructuration des centres) produit pour 1983 des économies annuelles de 100 millions.

2. Incidence sur le budget pour 1984 :

a) le plan de réorganisation « voyageurs » exercera une influence progressive sur le budget à partir de juin 1984.

Les premières économies attendues sont celles relatives aux dépenses d'énergie et aux dépenses d'entretien du matériel roulant (dont l'effectif peut être sensiblement réduit).

Des économies progressives peuvent être ensuite attendues des réductions de personnel, des charges d'entretien et de renouvellement des installations fixes;

b) le plan de réorganisation « wagons complets » sera pleinement opérationnel en ce qui concerne les cours aux marchandises (économies : ± 500 millions) et sera complète par une révision du Plan de Transport impliquant une réduction du nombre de gares de formation. Les économies qui en résulteront sont très importantes mais ne peuvent encore être estimées;

c) le plan de réorganisation « marchandises de détail » sera complètement opérationnel en 1984, du moins en ce qui concerne la réorganisation du travail des centres routiers.

Des économies de l'ordre de 200 millions en sont attendues.

D'autres études sont prévues qui ouvrent de nouvelles et intéressantes perspectives d'économies.

3. Modifications des commandes de matériel.

Les économies de matériel, qui ne sont pas négligeables, ont été infléchies par deux éléments :

a) en matière de voyageurs : par le plan de réorganisation : ces commandes permettent de recueillir plus rapidement les fruits du plan;

b) en matière de marchandises : par les modifications structurelles profondes que subit la sidérurgie et par voie de conséquence le transport de minerais, de charbon et d'acier.

Question :

Quel sera l'étalement pour l'électrification de certaines lignes ?

Antwoord :

Het elektrificatieprogramma is een prioritaire doelstelling die zal verwezenlijkt worden in het kader van het goedgekeurd herstructureringsplan van de dienst reizigers, dat voor 1987 in de elektrificatie van het grootste deel van de lijnen voorziet.

Voor de aankoop van rollend materieel werd voor de komende jaren een prioritaire programma opgesteld in overeenkomst met de uitvoering van het elektrificatieprogramma.

Vraag :

De internationale aspecten van het beheer van het departement worden niet ontwikkeld.

Welke zijn de opties van de Minister op middellange termijn ten opzichte van het Europees beleid inzake vervoer ?

Antwoord :

Het departement volgt de ontwikkeling van het vervoerbeleid in de E. E. G. op de voet. Aangezien de N. M. B. S. zich over een klein net uitstrekt, speelt het internationaal vervoer er een essentiële rol op het gebied van het goederenverkeer en — afgezien van het vervoer van pendelaars — ook een niet geringe rol wat het reizigersverkeer betreft.

De doeleinden op middellange termijn zijn :

- 1° voorrang voor de uitbreiding van het internationaal verkeer;
- 2° steun aan de E. E. G. om tot een aanzienlijkere commerciële integratie van het internationaal spoorwegvervoer te komen;
- 3° ruime aandacht voor grote Europese projecten zoals de tunnel onder het Kanaal en de T. G. V.

Vraag :

a) Van de N. M. B. S. worden enerzijds besparingsmaatregelen geëist en anderzijds stijgt de begroting voor de N. M. B. S.

b) Er wordt bespaard op het onderhoud van het materieel en anderzijds wordt de levensduur van het materieel verlengd. Hoe is dit te verklaren ?

Antwoord :

a) In het kader van de koninklijke besluiten n° 97 van 28 september 1982 betreffende het saneren van de financiën van sommige instellingen van openbaar nut behorend tot het Ministerie van Verkeerswezen en n° 140 van 30 december 1982 betreffende saneringsmaatregelen toepasselijk op sommige instellingen van openbaar nut behorend tot het Ministerie van Verkeerswezen werden inderdaad van de N. M. B. S. een aantal saneringsmaatregelen geëist die tot doel hebben :

— een exploitatierekening in evenwicht voor te leggen vanaf 1983; in 1982 bedraagt het residueel tekort op de exploitatierekening 5,372 miljard F d.w.z. 1,578 miljard F meer dan de herziene ramingen;

— de staatstussenkomst ten voordele van de exploitatierekening in constante termen jaarlijks met 1 % te verminderen.

In 1982 bedroeg de staatstussenkomst ten voordele van de exploitatierekening 50 316 miljoen F.

Deze saneringsmaatregelen betekenen een reële vermindering van de kredieten ten laste van titel I.

Réponse :

Le programme d'électrification est un objectif prioritaire qui sera réalisé dans le cadre du plan approuvé de restructuration du service voyageurs qui prévoit pour 1987 l'électrification de la majorité des lignes.

Pour l'achat de matériel roulant, un programme prioritaire pour les prochaines années a été établi en harmonie avec l'exécution du programme d'électrification.

Question :

Les aspects internationaux de la gestion du département ne sont pas développés.

Quelles sont les options à moyen terme du Ministre à l'égard de la politique européenne des transports ?

Réponse :

Le département suit avec soin les développements de la politique des transports de la C. E. E. La S. N. C. B. étant un petit réseau, le transport international y joue un rôle essentiel en matière de marchandises et, abstraction faite du transport de navetteurs, non négligeable en matière de voyageurs.

Les options à moyen terme sont :

- 1° une préférence donnée à l'extension du trafic international;
- 2° l'appui donné à la C. E. E. pour procéder à une intégration commerciale plus poussée du transport ferroviaire international;
- 3° une attention soutenue pour les grands projets européens tels que le tunnel sous la Manche et le T. G. V.

Question :

a) D'une part, on exige que la S. N. C. B. prenne des mesures pour réaliser des économies et, d'autre part, on constate que le budget de la S. N. C. B. est en augmentation.

b) On fait des économies sur l'entretien du matériel et, d'autre part, on prolonge la durée de vie de celui-ci.

Comment cela s'explique-t-il ?

Réponse :

a) Dans le cadre des arrêtés royaux n° 97 du 28 septembre 1982 relatif à l'assainissement des finances de certains organismes d'intérêt public dépendant du Ministère des Communications et n° 140 du 30 décembre 1982 relatif aux mesures d'assainissement applicables à certains organismes d'intérêt public dépendant du Ministère des Communications, il a en effet été exigé de la S. N. C. B. qu'elle prenne un certain nombre de mesures d'assainissement ayant pour but :

— de présenter un compte d'exploitation en équilibre à partir de 1983. En 1982, ce compte accusait un déficit résiduaire de 5,372 milliards de F, c'est-à-dire 1,578 milliard de F de plus que les estimations actualisées;

— de réduire chaque année de 1 % en termes constants l'intervention de l'Etat en faveur du compte d'exploitation.

En 1982, cette intervention a été de 50 316 millions de F.

Ces mesures d'assainissement représentent une diminution réelle des crédits à charge du Titre I.

Wat anderzijds titel II betreft werd o.m. uit socio-economische overwegingen (daar de N. M. B. S. een heel belangrijke indirecte werkgever is) een noodplan uitgewerkt voor de sector van de constructie van rollend spoorwagematerieel.

Het overlevingsminimum voor deze sector (die ook op het vlak van de export belangrijke inspanningen levert) bedraagt $\pm$ 6 100 miljoen F per jaar. Voor 1983 betekent dit een verhoging van 3 miljard F ten opzichte van de initiële voorzieningen.

b) wat de levensduur van de bussen van de N. M. V. B. betreft bepaalt het saneringsplan dat die inderdaad van 12 jaar op 15 jaar zal worden gebracht.

Vraag :

Het gebrek aan analyse van het spoorwegverkeer is betreurenswaardig.

Antwoord :

De N. M. B. S. voert zowel voor het reizigers- als voor het goederenvervoer een doorlopende evaluatie uit van de evolutie van het spoorverkeer.

Deze evaluatie wordt bekomen :

— voor het goederenverkeer : door een « doorlopend statistisch overzicht » en door de inlichtingen die gegeven worden door de marketingdienst;

— voor het reizigersverkeer : door jaarlijkse statistieken, vervolledigd door doorlopende informatie die verstrekt wordt door de plaatselijke verantwoordelijken en de reizende controleurs.

De talrijke brieven die de N. M. B. S. ontvangt, dragen eveneens bij tot het nauwkeurig bepalen van de behoeften.

Bij de opstelling van het herstructureringsplan werd anderzijds rekening gehouden met de potentiële klanten.

Twee studies hebben hiertoe bijgedragen :

— aan de hand van een eerste studie op basis van objectieve criteria, verzameld door de diensten van de Ruimtelijke Ordening, kon een hiërarchische rangschikking van alle stopplaatsen van het net worden opgesteld. Tezelfder tijd werden de aantrekkingszones van de stations en de stopplaatsen bestudeerd, wat het mogelijk heeft gemaakt de herstructurering niet alleen op basis van het bestaande cliënteel, maar wel op basis van de potentiële markt op te vatten;

— de tweede studie, die de vrucht is van een enquête, werd opgesteld door private studiebureaus en betreft in het bijzonder de twee hoofdlijnen. Deze studies behandelen in het bijzonder zones waar de economische activiteit ernstige ontwikkelingsvooruitzichten biedt. Ze hebben bijgedragen tot het bepalen van de krachtlijnen van het project.

Vraag :

Gaat de N. M. B. S. de tot haar beschikking gestelde kapitalen optimaal gebruiken ?

Antwoord :

De N. M. B. S. heeft haar investeringen volledig herangepast aan het opzet van de verschillende herstructureringsplannen (reizigers, wagons en postcolli), wat dus moet leiden tot een optimaal gebruik van de geïnvesteerde kapitalen.

D'autre part, en ce qui concerne le Titre II, on a, notamment pour des raisons socio-économiques (étant donné que la S. N. C. B. est un employeur indirect très important) élaboré un plan d'urgence pour le secteur de la construction de matériel ferroviaire roulant.

Le seuil en deça duquel on ne peut descendre si l'on veut assurer la survie de ce secteur (qui fournit également un effort considérable sur le plan des exportations) s'élève à environ 6 100 millions de F par an. Pour 1983, cela représente une augmentation de 3 milliards de F par rapport aux prévisions initiales.

b) Pour ce qui est de la durée de vie des autobus de la S. N. C. V., le plan d'assainissement prévoit qu'elle sera en effet portée de 12 à 15 ans.

Question :

Le manque d'analyse du trafic ferroviaire est regrettable.

Réponse :

La S. N. C. B. procède, tant pour le trafic voyageurs que marchandises, à une évaluation permanente de l'évolution du trafic.

Cette évaluation est obtenue :

— pour le trafic marchandises, par un « suivi statistique » et par les informations fournies par le service du marketing;

— pour le trafic voyageurs, par des statistiques annuelles complétées par les apports permanents d'information fournis par les responsables locaux et les contrôleurs itinérants.

Le volumineux courrier que reçoit la S. N. C. B. contribue également à une juste perception des besoins.

Le plan de réorganisation a d'autre part été élaboré en tenant compte de la clientèle potentielle.

Deux études y ont contribué :

— une première étude réalisée à partir de critères objectifs collectés par les services de l'Aménagement du Territoire, a permis d'établir une classification hiérarchique de tous les points d'arrêt du réseau. En même temps, les zones d'attractivité des gares et des points d'arrêt ont été étudiées, ce qui a permis de concevoir la réorganisation non pas sur base de la clientèle existante, mais sur le marché potentiel;

— la deuxième étude, qui est le fruit d'une enquête, a été établie par des bureaux d'étude privés et concernait en particulier les deux dorsales. Ces études ont réservé une attention plus particulière aux zones dont l'activité économique offre des perspectives sérieuses de développement. Elles ont contribué à orienter les options qui ont été retenues pour l'élaboration du projet.

Question :

La S. N. C. B. procède-t-elle à une utilisation optimale des capitaux mis à sa disposition ?

Réponse :

La S. N. C. B. a procédé à une réorientation de ses investissements en fonction des objectifs poursuivis par les différents plans de réorganisation (voyageurs, wagons et colis), ce qui doit donc conduire à l'utilisation optimale des capitaux investis.

Vraag :

De middelen van de N. M. B. S. worden op een overdreven wijze geconcentreerd op de grote steden. In welke mate wordt rekening gehouden met de daling van het reizigersvervoer in Wallonië (36 %) en met de stijging in Vlaanderen (64 %) voor de personeelsbehoeften bij de N. M. B. S. ?

Antwoord :

De N. M. B. S. houdt uiteraard rekening met vraag en aanbod inzake vervoer. Aangezien de vraag het grootst is in de grote steden volgt daaruit een onvermijdelijke concentratie.

Het aantal reizigers per km op de verschillende lijnen staat vermeld in Bijlage III.

Vraag :

Welke investeringen zijn gepland om de commerciële snelheid van de treinen op te voeren ?

Antwoord :

Het reorganisatieplan heeft tot gevolg dat de commerciële snelheid van de treinen algemeen genomen stijgt.

Met name vloeit zulks voort uit de invoering van rechtstreekse verbindingen over een langere afstand en uit de afschaffing van te dicht bij elkaar gelegen en te weinig gebruikte stopplaatsen.

Een verhoging van de snelheid van de treinstellen kan ook worden verwacht van de ingebruikneming van nieuw rollend materieel (rijtuigen, motorwagens, locomotieven) en van de voortzetting van het elektrificatieprogramma.

Verbeteringen van de infrastructuur hangen uiteraard af van het investeringsprogramma en van de budgettaire mogelijkheden.

Voor moderniseringswerken, waarmee hoofdzakelijk werken in verband met de verhoging van de snelheid bedoeld worden, worden onder artikel 81.47 van de Sectie 31 — Titel II, Deel II — 400 miljoen aan vastleggingskredieten en 591,0 miljoen aan ordonnanceringskredieten uitgetrokken.

Na amendement wordt het krediet van 400 miljoen gebracht op 500 miljoen en dat van 591 miljoen op 748 miljoen.

Dit krediet is bestemd voor de uitvoering van infrastructuur- en seinwerken te Antwerpen (Schiinpoortbrug) en op de lijnen Brussel-Antwerpen, Hasselt-Alken, Brugge-Knokke, Fexhe-Voroux-Ans en Namen-Sterpenich.

Vraag :

Werd met de Gewest- en met de Gemeenschapsexecutieven contact opgenomen om het herstructureringsplan voor het reizigersvervoer op te maken ?

Waarom werden hun voorstellen niet gevolgd ?

Hoe werd de bevolking voorts bij het plan betrokken ?

* * *

In hoever zal met het advies van de Gewestelijke Economische Raad voor Vlaanderen rekening worden gehouden ?

Antwoord :

Het advies van de gewestelijke economische raden is in aanmerking genomen door de N. M. B. S. die aan een aanzienlijk deel van de gestelde eisen is tegemoetgekomen.

Question :

La concentration des moyens de la S. N. C. B. est excessive en faveur des grandes villes. Dans quelle mesure est-il tenu compte de la réduction du trafic de voyageurs en Wallonie (30 %) et de son augmentation en Flandre (64 %) pour les besoins en personnel de la S. N. C. B. ?

Réponse :

La S. N. C. B. tient évidemment compte de l'offre et de la demande de transport. Cette dernière étant plus forte dans les grandes villes, il en résulte une concentration inévitable.

Le nombre de voyageurs par km selon les diverses lignes figure en Annexe III.

Question :

Quels investissements sont prévus pour l'augmentation de la vitesse commerciale des trains ?

Réponse :

Le plan de réorganisation a pour effet d'augmenter globalement la vitesse commerciale des trains.

Cela résulte notamment de l'instauration de relations directes à plus longue distance et des suppressions de points d'arrêt trop peu espacés et à faible fréquentation.

Une augmentation de la vitesse des convois peut également être attendue de l'introduction de nouveau matériel roulant (voitures, automotrices, locomotives) et de la poursuite du programme d'électrification.

Les améliorations à apporter à l'infrastructure dépendent évidemment du programme d'investissements et des possibilités budgétaires.

Pour les travaux de modernisation, qui consistent essentiellement en des travaux destinés à permettre une augmentation de la vitesse, 400 millions de crédits d'engagement et 591 millions de crédits d'ordonnancement sont prévus à l'article 81.47 de la Section 31 — Titre II, Partie II.

Après amendement, les crédits de 400 millions et 591 millions sont portés respectivement à 500 millions et 748 millions.

Ces crédits sont destinés à l'exécution de travaux d'infrastructure et de signalisation à Anvers (Schiinpoortbrug) et sur les lignes Bruxelles-Anvers, Hasselt-Alken, Bruges-Knokke, Fexhe-Voroux-Ans et Namur-Sterpenich.

Question :

Pour établir le plan de restructuration du trafic voyageurs, des contacts ont-ils été pris avec les Exécutifs régionaux et communautaires ?

Pourquoi leurs suggestions n'ont-elles pas été suivies ?

D'autre part comment la population a-t-elle été impliquée dans le plan ?

* * *

Dans quelle mesure sera-t-il tenu compte de l'avis du Conseil économique régional flamand ?

Réponse :

L'avis des Conseils économiques régionaux a été pris en considération par la S. N. C. B., qui a rencontré une part importante des revendications exprimées.

Verscheidene gemeenschappelijke werkvergaderingen werden gewijd aan de uitwerking van de doeltreffendste formules op het vlak van de spoorverbindingen.

Vraag :

Wat was het standpunt van de minderheid bij de beslissing van 3 mei jl. van de Raad van beheer van de N. M. B. S. om het herstructureeringsplan goed te keuren ?

Antwoord :

Het minderheidsstandpunt is reeds uiteengezet in een persbericht.

De erkende bonden zijn van oordeel dat :

- 1) — de reorganisatie van de N. M. B. S. een geheel vormt en ook de aspecten « goederen », « wagenladingen » en « stukgoedzendingen » omvat die niet voorgelegd werden;
- 2) — op het vlak van de reizigers verschillende kwesties vaag blijven in verband met de coördinatie trein-bus en de organisatie van de forenzentreinen;
- 3) — de er mede samengaande investeringen niet vast omlijnd werden, en geen enkele verbintenis in verband met de financiering door de voorgedijoverheid aangegaan werd;
- 4) — het commerciële hoofdstuk — en voornamelijk wat het tarifair aspect betreft — onbestaande is;
- 5) — de sociale weerslag van de reorganisatie voornamelijk op het gebied van de werkgelegenheid en zijn localisatie niet bestudeerd werd.

Het gemeenschappelijk vakbondsfront der spoorwegpersoneelsleden benadrukt dat het de bevolking, getroffen door de reorganisatie van de N. M. B. S., zal steunen bij acties die zouden worden gevoerd met het oog op het bekomen van een doeltreffend openbaar vervoer dat aan hun noden tegemoet komt.

1) De aspecten « goederen », « wagenladingen » en « stukgoedzendingen » worden per groep en per provincie door afzonderlijke werkgroepen onderzocht, die verslag uitbrengen na voltooiing van hun taak. Enkele van die studies en de conclusies ervan inzake aanpassing van de goederendienst werden reeds goedgekeurd door de Raad van Beheer, waaraan vertegenwoordigers van de genoemde vakbonden deelnemen.

Later zal overgegaan worden tot een algemene vergelijking van de interacties tussen de verschillende reorganisaties.

2) Werkgroepen zijn druk bezig de laatste hand te leggen aan de vermelde nog op te lossen problemen : aansluitingen trein-bus en dienstregelingen van de forenzentreinen. In beginsel zal weldra de volledige forenzendienst bekend zijn. In de loop van de maand juni zal de N. M. V. B. haar eigen dienstregelingen bepalen met de gepaste optimale treinaansluitingen.

3) Het investeringsplan houdt rekening met het reizigersplan en wordt door de Regering goedgekeurd en gesubsidieerd; ook inzake het aanleggen van parkeerplaatsen in de I. R.- en I. C.-stations is in financiering door de over-

Plusieurs séances de travail communes ont été organisées en vue de mettre au point les formules les plus performantes sur le plan de l'organisation des dessertes ferroviaires.

Question :

Quel a été le point de vue de la minorité lors de la décision du Conseil d'Administration de la S. N. C. B. du 3 mai dernier d'approuver le plan de restructuration ?

Réponse :

Le point de vue de la minorité a déjà été exposé dans un communiqué de presse.

Les syndicats reconnus estiment que :

- 1) — la réorganisation de la S. N. C. B. constitue un ensemble et englobe également les volets « marchandises », « charges complètes » et « envois de détail », qui ne leur ont pas été soumis;
- 2) — sur le plan du trafic voyageurs, plusieurs points restent vagues en ce qui concerne la coordination train-autobus et l'organisation des trains de navetteurs;
- 3) — les investissements portant sur ces volets n'ont pas été définis clairement et aucun engagement n'a été pris en ce qui concerne le financement par l'autorité de tutelle;
- 4) — le volet commercial — et principalement pour ce qui est de l'aspect tarifaire — est inexistant;
- 5) — les répercussions sociales de la réorganisation n'ont pas été étudiées, surtout en ce qui concerne l'emploi et sa localisation.

Le front commun syndical du personnel des chemins de fer souligne qu'il appuiera la population, touchée par la réorganisation de la S. N. C. B., dans les actions qui seraient menées en vue d'obtenir la mise en place de transports publics efficaces répondant à ses besoins.

1) Les aspects « marchandises », « charges complètes » et « envois de détail » sont examinés par catégorie et par province par des groupes de travail distincts, qui établissent un rapport après avoir mené leur mission à bien. Certaines études et leurs conclusions en ce qui concerne l'adaptation du service des marchandises ont déjà été approuvées par le Conseil d'administration, au sein duquel siègent des représentants des organisations syndicales précitées.

Ultérieurement, on procédera à une comparaison générale des interactions entre les différentes réorganisations.

2) Les groupes de travail s'emploient activement à résoudre les problèmes encore en suspens, c'est-à-dire celui des correspondances entre trains et autobus et celui des horaires des trains de navetteurs. En principe, la grille horaire complète de ces trains sera connue prochainement. Dans le courant du mois de juin, la S. N. C. V. arrêtera ses propres horaires qui tiendront compte de manière optimale des possibilités de correspondance avec les trains (voir annexe).

3) Le plan d'investissement tient compte du plan voyageurs et est approuvé et subventionné par le Gouvernement; un financement similaire est également prévu pour l'aménagement de parkings dans les gares I. C. et I. R. Pour sa

heid voorzien. Van haar kant zal de N. M. V. B. over kredieten beschikken om nieuwe bussen aan te schaffen en de exploitatie te moderniseren (radio-verbindingen met bus-regelaar, signalisatie, enz...).

4) Het commercieel aspect wordt niet vergeleken. Gemengde werkgroepen (N. M. B. S. - N. M. V. B.) houden zich bezig met harmonisatie van de tarieven, toepassing van zonale tarifiering enz... Het plan voorziet ook in een publicitair en informatiehoofdstuk, dat de toepassing ervan zal voorafgaan.

5) Het is voorbarig conclusies te trekken over de sociale effecten van de herstructurering. Aan dit punt zal bijzondere aandacht worden besteed, zowel door de Maatschappij als door de Minister, die er voor zullen zorgen dat het sociaal aspect van de zaken niet verwaarloosd wordt.

Vraag :

Zullen in 1984 nieuwe N. M. B. S.-lijnen geopend worden, die zullen worden verpacht ?

Antwoord :

Door de herstructurering van de N. M. B. S. zullen een aantal spoorlijnen vervangen worden door autobuslijnen. De N. M. V. B. neemt deze lijnen over en zal zoals in het verleden de minst rendabele lijnen aan pachters afstaan. Momenteel is de verhouding bij de N. M. V. B. ongeveer 60 % in eigen exploitatie, terwijl iets minder dan 40 % aan pachters wordt overgelaten. Deze verhouding zal ongeveer behouden blijven na de herstructurering waarvan sprake.

Vraag :

Hoe worden de als gevolg van het herstructureringsplan van de N. M. B. S. af te schaffen arbeidsplaatsen over de gewesten verdeeld ?

Antwoord :

Het reorganisatieplan voor de reizigersdienst voorziet in de (geleidelijke) natuurlijke afvloeiing van 1 250 personeelsleden.

Dat algemene cijfer is vastgelegd aan de hand van « net »-gemiddelden.

De « gewestelijke » spreiding van de afvloeiingen ligt nog niet vast; dat zal zo spoedig mogelijk gebeuren. Dat vergt echter veel werk doordat de reorganisatie van de reizigersdienst met die van het goederenvervoer (wagenladingen en stukgoed) moet samengaan.

De (nog beperkte) ervaring bij de reeds gedeeltelijk ten uitvoer gelegde reorganisatie van het goederenvervoer (wagenladingen en stukgoed) toont geen merkelijke verschillen in de gewestelijke spreiding van de af te schaffen arbeidsplaatsen.

2. N. M. B. S.

Vraag :

Er wordt een gedetailleerd plan voor de investeringen en de elektrificaties gevraagd.

Antwoord :

Zie bijlage IV.

part, la S. N. C. V. disposera de crédits pour acheter de nouveaux autobus et moderniser le système d'exploitation (communications radio avec le responsable du trafic autobus, signalisation, etc...).

4) Aucune comparaison n'a été établie en ce qui concerne l'aspect commercial. Des groupes de travail mixtes (S. N. C. B. - S. N. C. V.) s'occupent de l'harmonisation des tarifs, de l'application des tarifs zonaux, etc... Le plan prévoit également un volet publicitaire et d'information, qui précédera sa mise en œuvre.

5) Il est prématuré de tirer des conclusions sur les répercussions sociales de la restructuration. Ce problème fera l'objet d'une attention particulière à la fois de la part de la Société et de la part du Ministre, qui veilleront à ce que cet aspect ne soit pas négligé.

Question :

En 1984, de nouvelles lignes de la S. N. C. B. vont-elles être ouvertes, qui seront afferméées ?

Réponse :

Par suite de la restructuration de la S. N. C. B., un certain nombre de lignes de chemins de fer seront remplacées par des lignes d'autobus. La S. N. C. B. reprendra ces lignes et comme précédemment, elle affermera les lignes les moins rentables. Pour l'instant, les lignes sont exploitées en régie propre à concurrence de 60 % par la S. N. C. V. et elles sont afferméées à raison d'un peu moins de 40 %. Cette proportion sera maintenue après la restructuration dont il a été question.

Question :

Quelle sera la répartition régionale des suppressions d'emploi occasionnées par le plan de restructuration de la S. N. C. B. ?

Réponse :

Le plan de réorganisation voyageurs prévoit une suppression (progressive) de 1 250 agents qui résultera des seuls départs naturels.

Ce bilan global a été établi sur base de moyennes « réseau ».

La ventilation « régionale » de ces suppressions n'a pas encore pu être établie. Elle sera entreprise dès que possible. Elle exigera un travail important parce que les effets de la réorganisation voyageurs devront être associés avec ceux des réorganisations marchandises (wagons complets et colis).

L'expérience (encore limitée) acquise par la réorganisation marchandises (wagons et colis) déjà partiellement en application, ne montre pas de déséquilibre significatif dans la répartition régionale des suppressions d'emploi.

2. S. N. C. B.

Question :

Un plan détaillé des investissements et des électrifications est demandé.

Réponse :

Voir annexe IV.

Vraag :

De N. M. B. S. heeft aandelen in een 13-tal ondernemingen. Deze deelnemingen leverden in 1981 samen 24 786 155 F aan dividenden op.

Wat was de opbrengst in 1982 ?

Hoeveel ambtenaren en bedienden werden naar dochterondernemingen of subfilialen gedetacheerd in 1980, 1981 en 1982 ? Vallen de lonen en wedden van deze gedetacheerde ambtenaren ten laste van de N. M. B. S. of van de betrokken ondernemingen ?

De resultaten van sommige filialen zijn verre van bevredigend. Ware het niet aangewezen die, waarvan de aandeelhouders niet uitsluitend spoorwegnetten zijn, te verkopen ?

Antwoord :

— De opbrengsten van de deelnemingen leverden de N. M. B. S. in 1982 33,6 miljoen F op.

— Aantal ambtenaren gedetacheerd in filialen of subfilialen in 1980 : 79, in 1981 : 75, in 1982 : 79.

De bezoldigingen van de betrokkenen vallen volledig ten laste van die filialen.

— De resultaten van de filialen mogen gezien worden in het licht van hun bijdrage aan de spoorwegen.

De resultaten van die filialen zijn zeer ongelijk en de Minister hoopt zich eerlang met dat probleem te kunnen bezig houden.

Vraag :

Wat is het verkoops- en marketingbeleid van de N. M. B. S. op het stuk van goederenvervoer ?

Komt er mededinging tussen de N. M. B. S. en de binnenvaart voor het steenkolenvervoer ?

Antwoord :

1. Het marketingsbeleid inzake goederenverkeer is vooral gericht op de markten waar de spoorweg reeds goed vertegenwoordigd is d.w.z. die markten waar men te maken heeft met massaal vervoer (vervoer met gesloten treinen).

Het doel van de N. M. B. S. is zich zo goed mogelijk te integreren in de totale transportketting (transport van vertrek tot bestemming).

2. Er wordt gestreefd naar diversificatie door het aanboren van nieuwe markten b.v. graanvervoer, non-ferrometalen. De aandacht gaat eveneens naar het vervoer in afzonderlijke wagons. In dat verband zijn er momenteel studies aan de gang die een reorganisatie en een rationalisatie van het goederenverkeer op het oog hebben.

De aandacht gaat hier vooral naar een verbetering van de bediening; de bedoeling is te komen tot een bediening dag A, dag B (in 2 dagen).

3. Bij de verkoop wordt enerzijds uitgegaan van de elementen die voortspruiten uit marktstudies; anderzijds gebeurt de verkoopspolitiek ook door middel van een projectieapparaat. Dit is het werk van de gewestelijke commerciële vertegenwoordigingen en agentschappen.

Vraag :

Wat is het aandeel van elke Belgische haven in de ontvangsten voor de doorvoer van goederen in haar stations ?

Question :

La S. N. C. B. a des participations dans environ 13 entreprises. En 1981, les dividendes relatifs à ces participations se sont élevés à un montant total de 24 786 155 F.

Quel en a été le produit en 1982 ?

Combien de fonctionnaires et d'employés ont été détachés dans des filiales ou des sous-filiales en 1980, 1981 et 1982 ? Les salaires et traitements de ces fonctionnaires détachés sont-ils à charge de la S. N. C. B. ou des entreprises concernées ?

Les résultats de certaines filiales sont loin d'être satisfaisants. Ne serait-il pas indiqué de vendre les filiales dont les actionnaires ne sont pas exclusivement des filiales du réseau ferroviaire ?

Réponse :

— En 1982, les participations ont rapporté 33,6 millions de F à la S. N. C. B.

— Nombre de fonctionnaires détachés dans des filiales ou des sous-filiales en 1980 : 79, en 1981 : 75, en 1982 : 79.

Les rémunérations des intéressés sont entièrement à charge de ces filiales.

— Les résultats des filiales peuvent être considérés dans le cadre de leur participation à l'activité du réseau ferroviaire.

Les résultats de ces filiales sont fort inégaux et le Ministre compte se pencher à bref délai sur ce problème.

Question :

Quelle est la politique de vente et de marketing de la S. N. C. B. en matière de transport de marchandises ?

Va-t-il s'instaurer une concurrence entre la S. N. C. B. et les transports fluviaux pour le transport de charbon ?

Réponse :

1. La politique de marketing en matière de trafic de marchandises est essentiellement axée sur les marchés où les chemins de fer sont déjà bien représentés, c'est-à-dire les marchés se caractérisant par des transports massifs (transport par trains complets).

L'objectif de la S. N. C. B. est de s'intégrer de manière optimale dans l'ensemble de la chaîne de transports (transports de bout à bout).

2. La S. N. C. B. fait un effort de diversification en essayant de conquérir de nouveaux marchés, par exemple en matière de transport de céréales et de métaux non-ferreux. Elle se concentre également sur le trafic par wagons isolés. A cet égard, il est à noter que l'on réalise pour l'instant des études visant à réorganiser et à rationaliser le trafic de marchandises.

On s'attache surtout en l'occurrence à améliorer le délai de livraison, le but étant d'arriver à un système de livraison jour A, jour B (en deux jours).

3. La politique de vente se base d'une part sur les éléments résultant d'études de marché et d'autre part sur des projections. Elle relève des représentations et des agences commerciales régionales.

Question :

Quelle est la part de chaque port belge pour les recettes du trafic de marchandises transitant par ses gares ?

Antwoord :**Goederenverkeer in de havenstations :****Gent Zeehaven :**

Vertrek	4 309 213 T
Ontvangsten	469 903 578 F
Aankomst	1 718 006 T
Ontvangsten	160 241 005 F
Totaal	6 027 219 T
	630 144 583 F

Antwerpen :

Vertrek	16 188 048 T
Ontvangsten	2 503 720 358 F
Aankomst	9 240 259 T
Ontvangsten	1 832 080 761 F
Totaal	25 428 307 T
	4 335 801 119 F

Oostende :

Vertrek	49 639 T
Ontvangsten	5 734 618 F
Aankomst	106 581 T
Ontvangsten	30 023 528 F
Totaal	156 220 T
	35 758 146 F

Zeebrugge :

Vertrek	625 738 T
Ontvangsten	177 150 935 F
Aankomst	987 108 T
Ontvangsten	30 023 528 F
Totaal	1 612 846 T
	207 174 463 F

Vraag :

Bij de aanleg van de Schelde-Rijnverbinding werd in een nieuwe spoorwegbrug voorzien ten noorden van Zandvliet. De bedrijfszekerheid van de bevoorrading per spoor van de scheikundige bedrijven die zich bevinden tussen het kanaaldek en de Schelde vergt de aanleg van een spoorwegverbinding om de gemeentekern van Zandvliet en Berendrecht heen.

Deze werken zouden worden uitgevoerd samen met de wegverbinding die aldaar wordt gepland. Door de aanleg van deze spoorwegverbinding worden de bruggen in de haven, en dit betreft zowel de Lillobrug als de bruggen over de sluizen in grote mate ontlast.

Kan de Minister enige toezegging geven omtrent de aanleg van deze verbinding om Zandvliet en Berendrecht heen ?

Antwoord :

De aangehaalde werken zijn een deel van een totaalplan, opgesteld door het Ministerie van Openbare werken, waarin zowel een verbindingskanaal, een havenweg en een omloopspoor zijn opgenomen.

Réponse :**Trafic de marchandises dans les gares portuaires :****Gand Zeehaven :**

Départ	4 309 213 T
Recettes	469 903 578 F
Arrivée	1 718 006 T
Recettes	160 241 005 F
Total	6 027 219 T
	630 144 583 F

Anvers :

Départ	16 188 048 T
Recettes	2 503 720 358 F
Arrivée	9 240 259 T
Recettes	1 832 080 761 F
Total	25 428 307 T
	4 335 801 119 F

Oostende :

Départ	49 639 T
Recettes	5 734 618 F
Arrivée	106 581 T
Recettes	30 023 528 F
Total	156 220 T
	35 758 146 F

Zeebruges :

Départ	625 738 T
Recettes	177 150 935 F
Arrivée	987 108 T
Recettes	30 023 528 F
Total	1 612 846 T
	207 174 463 F

Question :

Dans le cadre de la nouvelle liaison Escaut-Rhin, un nouveau pont de chemin de fer a été prévu au nord de Zandvliet. La sécurité d'approvisionnement par chemin de fer des entreprises chimiques qui se trouvent entre le bassin du canal et l'Escaut exige la construction d'une liaison ferroviaire autour du noyau que constituent les communes de Zandvliet et de Berendrecht.

Ces travaux seraient réalisés en même temps que la liaison par route prévue à cet endroit. Du fait de la création de cette liaison ferroviaire, les ponts du port — tant le pont Lillobrug que les ponts d'écluses — seront nettement moins fréquentés.

Le Ministre peut-il fournir quelques éclaircissements sur la création de cette voie de liaison autour de Zandvliet et de Berendrecht ?

Réponse :

Les travaux en question font partie d'un plan global mis au point par le Ministère des Travaux publics, qui prévoit à la fois un canal de liaison, une voie portuaire et une voie ferroviaire de contournement.

Deze werken komen voor op het gewestplan bekrachtigd bij koninklijk besluit van 3 oktober 1979.

Het omloopspoor zelf is voorzien voor het opnemen van gemengd verkeer, namelijk zowel goederenverkeer ten behoeve van de bedrijven als reizigersverkeer ten behoeve van pendelwerknemers.

De detailplans van het project worden opgemaakt door het Ministerie van Openbare Werken.

Voor de uitvoering kent men voor het ogenblik bij de N. M. B. S. nog geen bepaalde termijnen. Het ligt in de bedoeling de uitvoering af te stemmen op de planning van het departement van Openbare Werken zelf.

Vraag :

Zal het station van Zeebrugge in de richting van de haven worden verplaatst ? Dat zou voor de plaatselijke bevolking een hele afstand zijn.

Antwoord :

Er zijn contacten geweest tussen de stad Brugge, de N. M. B. S. en de M. B. Z. (Maatschappij Brugse Zeevaartinrichtingen) omtrent de mogelijkheid van het verplaatsen van het bestaande station naar de nieuwe havendam.

In het kader van de aan de gang zijnde havenwerken en toekomstige wegenwerken is een sporentracé mogelijk dat zou leiden naar een nieuwe vestigingsplaats van het station.

De gebeurlijke uitvoering moet geschieden volgens de fasering der werken opgemaakt door Openbare Werken. Nieuwe kunstwerken moeten door dit Bestuur nog gebouwd worden waarvan de uitvoering in fasen moet geschieden, en dus een lange termijn zal vergen.

De N. M. B. S. zelf heeft geen bezwaar tegen de verplaatsing van de halte.

Zoals uit het bovenstaande blijkt kan de uitvoering echter niet onmiddellijk geschieden (er mag op 4 à 5 jaar gerekend worden).

De voorwaarde welke de N. M. B. S. evenwel stelt is dat, bij oprichting van een nieuwe station, het huidige station niet meer zal worden gebruikt.

Vraag :

Zal de overweg tussen de buitenhaven en het Filipsdok te Zeebrugge worden afgeschaft ?

Antwoord :

Er zijn geen problemen bekend of wijzigingen gepland aan de bestaande overwegen in de genoemde omgeving.

Vraag :

Te weinig wordt gezegd over het goederenvervoer dat nochtans zeer belangrijk is. Welke installaties en welke vormingsstations worden in de inleidende uiteenzetting bedoeld ?

Antwoord :

De activiteiten van de spoorweg op dat gebied zijn zeer belangrijk.

Ces travaux figurent dans le plan de secteur approuvé par l'arrêté royal du 3 octobre 1979.

La voie ferroviaire de contournement est prévue pour un trafic mixte, c'est-à-dire aussi bien pour le trafic marchandises à l'intention des entreprises que pour le trafic voyageurs qui constituent les navetteurs.

Les plans détaillés du projet sont établis par le Ministère des Travaux publics.

Pour le moment, la S. N. C. B. n'a pas d'échéances pour la réalisation des travaux. L'intention est de planifier les travaux en fonction du calendrier du département des Travaux publics.

Question :

Envisage-t-on de déplacer la gare de Zeebrugge vers le port, ce qui l'éloignera considérablement des habitants de la localité ?

Réponse :

Il y a eu des contacts entre la ville (Bruges), la S. N. C. B. et la M. B. Z. (Maatschappij Brugse Zeevaartinrichtingen) au sujet du déplacement éventuel de la gare vers le nouveau môle.

Le tracé des voies pourrait être modifié dans le cadre des travaux portuaires en cours et des travaux routiers prévus, ce qui entraînerait le déplacement de la gare.

La réalisation éventuelle d'un tel projet doit se faire dans le cadre du programme des travaux établi par le département des Travaux publics. Cette administration doit encore faire construire de nouveaux ouvrages d'art dont les travaux, qui devront se faire par phases successives, s'étendront donc sur une longue période.

Pour sa part, la S. N. C. B. ne voit aucun inconvénient à ce que l'on déplace l'arrêt.

Compte tenu de ce qui vient d'être dit, cela ne pourra toutefois pas se faire immédiatement (il faudra probablement un délai de quatre à cinq ans).

La S. N. C. B. exige toutefois que la gare actuelle soit désaffectée si l'on en construit une nouvelle.

Question :

Va-t-on supprimer, à Zeebrugge, le passage à niveau entre l'avant-port et le « Filipsdok » ?

Réponse :

Aucun problème n'a été signalé et il n'est pas prévu d'apporter des aménagements aux passages à niveau qui existent à cet endroit.

Question :

On parle trop peu des transports de marchandises, qui sont cependant très importants. Quelles sont les installations et gares de formation visées dans l'exposé introductif ?

Réponse :

Les activités du chemin de fer dans ce domaine sont très importantes.

Wagonladingen.

Doelstellingen :

De reorganisatie van het goederenvervoer heeft als hoofddoel het marktaandeel van de N. M. B. S. op het gebied van goederenvervoer te behouden en te verhogen door een verbetering van het aanbod van de prestaties, en door een vermindering van de kosten.

Daarom zal al het mogelijke gedaan worden om de eigen karakteristieken van het spoorwegvervoer maximaal te benutten en om nieuwe marktsegmenten aan te boren ten einde de huidige structuur van het goederenvervoer per spoor te diversifiëren.

Bij de organisatie zal dan ook rekening moeten worden gehouden met het steeds toenemende belang van het vervoer met gesloten treinen en van het internationaal vervoer.

Dit betekent geenszins dat de sector van het vervoer met losse wagons verwaarloosd wordt.

De beoogde reorganisatie heeft immers vooral tot doel dit gedeelte van het vervoer te behouden en te verhogen door een gevoelige verbetering van de dienstverlening aan de cliënteel.

Fasering van de studie :

Deze reorganisatie van het goederenvervoer zal echter in verschillende fasen worden bestudeerd en uitgevoerd. Er zijn drie belangrijke fasen voorzien :

Fase I :

a) aanwijzing van de stations die het goederenverkeer rationeel kunnen verwerken en verzenden en herstructurering van de betrokken dienstregeling (voorzien eind juni 1983);

b) vastleggen van criteria en regels voor het inleggen van volledige treinen (voorzien eind oktober 1983);

c) uitwerken van een nieuw systeem voor de verdeling van het ledig materieel met behulp van de computers (voorzien einde oktober 1983).

Fase II :

a) bepaling van het verkeersvolume dat met de nieuwe normen van fase I zal worden vervoerd, enerzijds volgens de techniek van de gesloten treinen en anderzijds volgens de organisatie van het vervoer van losse wagonladingen;

b) opbouw van een algemeen vervoerplan voor de losse wagonladingen dat het mogelijk maakt een wagon die op dag A vertrekt, dag B ter bestemming te brengen. Dit houdt de aanwijzing in van de stations die voor dit verkeer een concentratie- en distributiefunctie krijgen (rangeerknooppunten), alsook de frequentie van de aan- en afvoertreinen tussen die stations.

Fase III :

Bepaling van de nodige uitrusting voor de stations en de lijnen nodig om het vervoerplan uit te voeren.

Daar het goederenverkeer in voortdurende ontwikkeling is, vormen de resultaten van deze studie geen star gegeven. Een dergelijke reorganisatie dient immers periodiek (om de vijf jaar bvb.) opnieuw te worden bestudeerd.

Vraag :

Is het waar dat omwille van budgettaire restricties een einde zal worden gemaakt aan onteigeningen waartoe reeds was beslist met het oog op het afschaffen van overwegen ?

Charges complètes.

Objectifs :

La réorganisation des transports de marchandises a essentiellement pour but de maintenir et d'accroître la part de marché de la S. N. C. B. dans le domaine des transports de marchandises en améliorant l'offre et les services et en réduisant les coûts.

Tout sera donc mis en œuvre pour utiliser au maximum les caractéristiques propres des transports ferroviaires et aborder de nouveaux segments de marché afin de diversifier la structure actuelle des transports de marchandises par chemin de fer.

Aussi faudra-t-il tenir compte dans l'organisation de l'importance sans cesse croissante des transports par trains-blocs et des transports internationaux.

Cela ne signifie nullement que le secteur des transports par wagons isolés soit négligé.

La réorganisation envisagée a en effet pour but principal de maintenir et d'accroître ce secteur des transports grâce à une amélioration sensible du service fourni à la clientèle.

Phases de l'étude :

Cette réorganisation des transports de marchandises fera toutefois l'objet d'une étude et d'une mise en œuvre en plusieurs phases. Trois grandes phases ont été prévues :

Phase I :

a) désignation des gares qui sont en mesure d'assurer rationnellement l'écoulement et l'expédition du trafic marchandises et restructuration de leur système de desserte (prévues pour fin 1983);

b) fixation de critères et de règles pour la mise en service de trains complets (prévue pour fin octobre 1983);

c) mise au point d'un nouveau système informatisé de répartition du matériel vide (prévue pour fin octobre 1983).

Phase II :

a) détermination du volume de trafic qui sera transporté selon les nouvelles normes de la phase I, d'une part selon la formule des trains et d'autre part selon l'organisation du transport des charges complètes isolées;

b) mise au point d'un plan général concernant le transport des charges complètes isolées, de telle sorte qu'un wagon qui part le jour A arrive à destination le jour B. Cela implique le choix des gares qui auront, pour ce trafic, une fonction de concentration et de distribution (centre de lotissement), ainsi que le choix des fréquences des trains d'amenée et d'enlèvement entre ces gares.

Phase III :

Détermination des équipements nécessaires pour les gares et des lignes nécessaires pour mettre en œuvre le plan de transport.

Etant donné que les transports de marchandises sont en évolution constante, les résultats de cette étude ne seront pas des données rigides. Une telle réorganisation doit du reste être effectuée à intervalles réguliers (par exemple, tous les cinq ans).

Question :

Est-il exact qu'en raison des restrictions budgétaires, des expropriations déjà décidées en vue de la suppression de passages à niveau vont être arrêtées ?

Antwoord :

De spreiding van de investeringen heeft voor gevolg dat ook nog in 1983 de beschikbare financiële middelen bij voorrang moet worden besteed aan de voltooiing van allerlei prioritaire projecten die in uitvoering zijn.

De afschaffing van overwegen zal de volgende jaren geleidelijk kunnen worden hervat. De beveiliging van de weggebruikers aan de overwegen wordt evenwel onverminderd voortgezet door het aanbrengen of uitbreiden van automatische signalisatie.

Vraag :

Het grootste vormingsstation in België is het vormingsstation Antwerpen-Noord. Dit was ooit, maar dan zeer lang geleden, het modernste goederenstation in West-Europa. Sedertdien echter werden zowel ten behoeve van de haven van Hamburg als van de haven van Rotterdam nieuwe volledig geautomatiseerde goederenstations aangelegd.

Ook in België werden goederenstations op diverse plaatsen gemoderniseerd. Antwerpen-Noord is echter niet gevolgd. Dit alles heeft het nadeel dat bij verkeerspieken aanzienlijke vertragingen ontstaan. Kunnen toelichtingen worden verschaft omtrent de modernisering van het vormingsstation Antwerpen-Noord ?

Antwoord :

De modernisering van het vormingsstation Antwerpen-Noord wordt door de N. M. B. S. in uitzicht gesteld. Deze werken zullen betrekking hebben op omvormingswerken aan de rangeereenheden, waarbij zowel een vermeerdering van het aantal sporen als de aanleg van een automatisch remsysteem voor de wagons wordt gepland.

Wegens de kostprijs van de werken, geraamd op 800 miljoen, is het tot dusver nog niet mogelijk geweest een aanvangstermijn voor deze werken vast te stellen.

Vraag :

Zal voor betere verbindingen tussen Turnhout en Antwerpen, Genk en Maasmechelen, Eeklo en Gent St-Pieters worden gezorgd ?

Antwoord :

De verbinding Turnhout-Antwerpen wordt verzekerd met overstappen te Herentals, maar de aansluiting is uitstekend.

Voor de verbinding Genk-Maasmechelen is een begin gemaakt met het reserveren van de terreinen. Het is nog niet mogelijk te bepalen wanneer onteigend kan worden, gelet op de weerslag op de begroting.

Voor de verbinding Eeklo-Gent St-Pieters blijkt de opheffing van de tussenliggende stopplaatsen onvermijdelijk, doordat er te weinig reizigers zijn en het aanbod van de N. M. V. B. langs de weg goed is.

Vraag :

Hoewel het op 3 mei jl. door de N. M. B. S. goedgekeurde herstructureringsplan voor het Waalse gewest beter aanvaardbaar is dan het vorige, wordt toch gevraagd om bevestiging omtrent het uitstel van de elektrificatie van de lijn Doornik-Rijsel - St-Ghislain-Quévrain. Wat is er van het vak Manage-Piéton ?

Réponse :

L'étalement des investissements a pour effet que, en 1983 encore, les moyens financiers disponibles devront être consacrés par priorité à l'achèvement de toutes sortes de projets prioritaires qui sont en cours d'exécution.

La suppression de passages à niveau pourra être progressivement reprise au fil des années. La sécurité des usagers de la route continuera cependant à être assurée sans relâche par le placement ou l'extension de signalisations automatiques.

Question :

La plus grande gare de formation de Belgique est celle d'Anvers-Nord. Celle-ci a été, mais il y a très longtemps, la gare de marchandises la plus moderne d'Europe occidentale. Depuis lors, toutefois, les ports de Hambourg et de Rotterdam ont été flanqués de toutes nouvelles gares de marchandises, entièrement automatisées.

En Belgique aussi, on a modernisé plusieurs gares de marchandises. Anvers-Nord n'a cependant pas suivi le mouvement. Il en résulte des retards considérables au moment des pointes de trafics. Est-il possible d'avoir des éclaircissements concernant la modernisation de la gare de formation d'Anvers-Nord ?

Réponse :

La modernisation de la gare de formation d'Anvers-Nord est prévue par la S. N. C. B. Les travaux consisteront à transformer les faisceaux de triage, notamment en multipliant le nombre de voies et en installant un système automatique de freinage pour les wagons.

Le coût de la modernisation, évalué à 800 millions, n'a pas encore permis de fixer une date pour le début des travaux.

Question :

De meilleures liaisons vont-elles être assurées entre Turnhout et Anvers, Genk et Maasmechelen, Eeklo et Gent-St-Pieters ?

Réponse :

La liaison Turnhout-Anvers est assurée avec rupture de charge à Herentals mais y bénéficie d'excellentes correspondances.

Pour la liaison Genk-Maasmechelen, le processus de réservation des terrains est engagé. Il n'est pas encore possible de prévoir quand les expropriations pourront être réalisées, vu leur incidence budgétaire.

Pour la liaison Eeklo-Gent-St-Pieters, la suppression des points d'arrêts intermédiaires apparaît comme inévitable vu leur faible fréquentation et la qualité de l'offre de desserte routière présentée par la S. N. C. V.

Question :

Bien que le plan de restructuration approuvé le 3 mai dernier par la S. N. C. B. soit davantage acceptable pour la région wallonne que le précédent, confirmation est demandée au sujet de l'ajournement de l'électrification de la ligne Tournai-Lille - Saint-Ghislain-Quévrain. Qu'en est-il du tronçon Manage-Piéton ?

Antwoord :

Voor Doornik-Rijsel is de N. M. B. S. vragende partij.

Tot hiertoe is de S. N. C. F. niet op haar verzoek ingegaan.

De vorige Minister begon onderhandelingen met de Franse Minister van Vervoer.

Hierbij werd vooruitgang gemaakt, maar het was nog niet mogelijk ze af te ronden. De besprekingen duren voort.

De elektrificatie van de lijnen St-Ghislain - Quiévrain en Manage - Piéton staat nog altijd op het programma maar de verwezenlijking wordt tot na 1987 uitgesteld, omdat de begroting en spreiding van de investeringsbestedingen oplegt.

Vraag :

Het is de bedoeling de lijn 156 Quiévrain-Momignies voor het goederenvervoer te sluiten. Zij verbindt echter de firma Verlipack met het spoorweginet en de opheffing van dit vervoer zou neerkomen op een afzondering van de Henegouwse laars, waar er al zeer weinig mogelijkheden zijn, en zou de 800 arbeidsplaatsen bij voormelde firma, waarvan de vestiging vanwege subregio en gemeente een zware financiële inspanning heeft geleverd, in gevaar brengen.

Kan deze lijn voor het goederenvervoer behouden blijven ?

Antwoord :

Lijn 156 Mariembourg-Chimay-Momignies (Grens)
Vak Chimay-Momignies grens : 14 km.

1. Vervoer

a) Grenspunt : 17 volledige treinen met kalksteen uit Mariembourg naar twee Franse suikerfabrieken in de maanden oktober, november en december van elk jaar.

b) Seloignes : 27 wagens per jaar (aansluiting en losweg).

c) Momignies : 10 handelswagens per jaar, waarvan 5 voor Verlipack (losweg en aansluiting). Vervoer van biels (in de dienst) sterk verminderd door de vermindering van de bestellingen van biels en het vervoer ervan over de weg naar de impregneringswerkplaats te Mariembourg.

2. Ontwerp van de N. M. B. S. (in bespreking met de C. E. R. W.)

Sluiting van het vak Chimay-Momignies wegens de volgende gegevens :

a) geringe vooruitzichten voor verbetering van het vervoer (ook voor Verlipack) vastgesteld op een voorlichtingsvergadering te Momignies op 11 april jl.;

b) de mogelijkheid volledige treinen met kalksteen over Erquelinnes-Jeumont te doen rijden (zonder nadeel voor de klanten);

c) het vooruitzicht van vernieuwingsbestedingen in de komende 5 jaren (28 miljoen) en de jaarlijkse lasten inzake onderhoud;

d) de mogelijkheid het vak opnieuw open te stellen, als nieuw vervoer het kan rechtvaardigen;

e) de noodzaak voor de N. M. B. S. inzake goederenvervoer ten minste de kosten te dekken.

Réponse :

La S. N. C. B. est demanderesse pour Tournai-Lille.

La S. N. C. F. n'a pas jusqu'à présent accédé à cette demande.

Des négociations ont été entamées par le Ministre précédent avec le Ministre français des Transports.

Ces négociations ont marqué un certain progrès mais n'ont pas encore permis de conclure. Les pourparlers se poursuivent.

L'électrification de St Ghislain - Quiévrain et de Manage - Piéton figurent toujours au programme mais leur réalisation est postposée au-delà de 1987, vu les impératifs budgétaires ayant imposé un étalement des dépenses d'investissement.

Question :

L'intention est de fermer la ligne 156 Chimay-Momignies au trafic de marchandises. Or, elle relie la firme Verlipack au trafic ferroviaire et supprimer ce trafic équivaldrait à reléguer la région de la botte du Hainaut, qui a déjà très peu de possibilités, et compromettre les 800 emplois assurés par la firme précitée, dont l'installation a nécessité de la part de la sous-région et de la commune un effort financier considérable.

Cette ligne ne peut-elle être maintenue au trafic marchandises ?

Réponse :

Ligne 156 Mariembourg-Chimay-Momignies (frontière)
Tronçon Chimay-Momignies frontière : 14 km.

1. Trafic :

a) Point frontière : 17 trains complets de pierres calcaires de Mariembourg vers deux sucreries françaises, acheminées au cours des mois d'octobre, novembre et décembre de chaque année.

b) Seloignes : 27 wagons par an (cour et raccordement).

c) Momignies : 10 wagons commerciaux par an, dont 5 wagons pour Verlipack (cour et raccordement). Transports de traverses (en service) en forte diminution du fait de la diminution des commandes de traverses et le transport par route des traverses vers le chantier d'imprégnation de Mariembourg.

2. Projet de la S. N. C. B. (en discussion avec le C. E. R. W.)

Fermeture du tronçon Chimay-Momignies du fait des données suivantes :

a) les faibles perspectives d'amélioration du trafic (même pour Verlipack) constatées au cours d'une séance d'information tenue à Momignies le 11 avril écoulé;

b) la possibilité d'acheminer les trains complets de pierres calcaires à moindre coût via Erquelinnes-Jeumont (sans préjudice pour les clients);

c) la perspectives des dépenses de renouvellement à consentir au cours des 5 prochaines années (28 millions) et des charges annuelles d'entretien.

d) la possibilité de réouvrir le tronçon si un trafic nouveau pouvait le justifier;

e) la nécessité pour la S. N. C. B. en matière de marchandises de couvrir à tout le moins ses coûts.

Vraag :

Er wordt verwezen naar een parlementaire vraag n° 189 gesteld op 24 maart 1983 door de heer Dhoore aan de Minister van Verkeerswezen (Bulletin Vragen en Antwoorden Kamer n° 24 van 1982-1983, blz. 1986 en 1987) waarop om technische redenen geen bevredigend antwoord kon worden gegeven.

Antwoord :

In de huidige stand van zaken (d.w.z. met de huidige dienstregelingen) blijkt het niet mogelijk voor de N. M. B. S. voldoening te kunnen geven aan de gevraagde verbeteringen qua snelheid en samenstelling van de betrokken treinen.

Precies om zulke wantoestanden in de toekomst uit te schakelen, werd door de Raad van Beheer van de Maatschappij tijdens de zitting van 3 mei 1983 beslist tot een volledige herstructurering van de dienstregelingen over te gaan met ingang van 3 juni 1984.

Vraag :

Op de begroting worden besparingen gerealiseerd door de beperking van de toeristische treinen tot juli en augustus.

Hoe groot zijn de besparingen welke aldus gerealiseerd zouden worden? Kunnen de beurtregelingen tussentijds herzien worden, bijvoorbeeld tot eind september?

Welk is het aantal toeristische treinkilometers en seizoen-treinkilometers in 1983? Wat wordt gepland voor 1984?

Antwoord :**1. Aantal treinkilometers 1983-1984**

1983 : 66 000 treinkilometers.

1984 : het is nog te vroeg om een cijfer te bepalen.

2. Besparing

De onmiddellijke besparingen aan energie belopen slechts een kleine 5 miljoen F. De voornaamste besparingen worden echter geboekt door een aanpassing van de beurtregelingen van materieel en personeel en belopen vele malen de energiebesparingen.

De N. M. B. S. heeft beslist uit besparingsoverwegingen de toeristische treinen alleen in het hoogseizoen te laten rijden, wanneer een voldoende publieke belangstelling mag worden verwacht.

Uit tellingsgegevens blijkt immers dat het aantal reizigers te Blankenberge tijdens de eerste 3 zondagen van juni en de tweede en derde zondag van september schommelt tussen ongeveer 500 (regenachtig weer) en ongeveer 2 000 (mooi weer).

De verantwoordelijke diensten werden verzocht om voldoende plantondiensten te voorzien, teneinde, bij gunstige weersomstandigheden, de eventuele toevloed van reizigers op te vangen.

Vraag :

De stad Brugge zou een station bouwen voor de N. M. B. S., teneinde in een nieuwe treinhalte te voorzien aan de haven van Zeebrugge.

De inwoners van Zeebrugge-centrum komen hierdoor in de kou te staan. Weliswaar kunnen zij de tram nemen naar de havendam.

Zal het mogelijk zijn een gecombineerd ticket te nemen zodat het treinreizen voor deze inwoners niet duurder wordt dan in het verleden?

Question :

Il est fait référence à une question parlementaire n° 189 posée le 24 mars 1983 par M. Dhoore au Ministre des Communications (Bulletin des Questions et Réponses, Chambre, n° 24 de 1982-1983, pp. 1986 et 1987), à laquelle il n'a pu être répondu d'une manière satisfaisante pour des raisons techniques.

Réponse :

Dans l'état actuel des choses (c'est-à-dire avec les horaires actuels), la S. N. C. B. se trouve dans l'impossibilité de répondre à la demande visant à obtenir une amélioration de la vitesse et de la composition des trains concernés.

C'est précisément pour éviter de telles situations à l'avenir que le Conseil d'administration de la société a décidé, lors de sa réunion du 3 mai 1983, de procéder à une restructuration complète des horaires, qui doit entrer en vigueur le 3 juin 1984.

Question :

Des économies sont réalisées sur le budget par une limitation des trains touristiques jusqu'en juillet et en août.

De quel ordre seraient les économies ainsi réalisées? Les fréquences peuvent-elles être revues dans l'intervalle, par exemple jusqu'à fin septembre?

Connaissez-vous le nombre de kilomètres/trains touristiques et de kilomètres/trains haute-saison en 1983? Qu'est-il encore prévu pour 1984?

Réponse :**1. Nombre de kilomètres/trains en 1983 et en 1984**

1983 : 66 000 km/trains.

1984 : il est encore trop tôt pour fixer un chiffre.

2. Economies

Les économies directes en énergie s'élèvent à peine à 5 millions. Les principales économies proviennent toutefois d'une adaptation des roulements du matériel et du personnel et représentent plusieurs fois les économies d'énergie.

La S. N. C. B. a décidé, pour des raisons d'économie, de ne faire circuler les trains touristiques qu'en haute saison, à une époque où l'intérêt du public est normalement suffisant.

Des comptages révèlent, en effet, que le nombre de voyageurs à Blankenberge les 3 premiers dimanches de juin et les deuxième et troisième dimanches de septembre varie entre environ 500 (temps pluvieux) et environ 2 000 (beau temps).

Il a été demandé aux services responsables de prévoir des services plantons en suffisance, de manière à pouvoir faire face à un éventuel afflux de voyageurs par beau temps.

Question :

La ville de Bruges aurait l'intention de construire une gare pour la S. N. C. B. afin de permettre l'arrêt de trains dans le port de Zeebrugge.

Ce projet défavoriserait les habitants de Zeebrugge-centre. Il est vrai que ceux-ci peuvent prendre le tram jusqu'au môle.

Sera-t-il possible de prendre un billet combiné, de sorte que le voyage en train ne coûte pas plus cher à ces habitants que par le passé?

Antwoord :

De studie van dit ontwerp is nog niet genoeg gevorderd om in de huidige stand van zaken op de gestelde vraag in detail te kunnen antwoorden.

De belangen van de inwoners van Zeebrugge Centrum zullen nochtans niet uit het oog verloren worden.

Vraag :

Wallonië levert houten dwarsliggers voor de spoorwegen. Er is betwisting over het gebruik van houten of betonnen dwarsliggers.

Volgens de technische ervaring is hout verkieslijk, o.m. om redenen van geluid en slijtage.

Wat zal de Minister op dat stuk beslissen ?

Antwoord :

De kwaliteit-prijs verhouding bepaalt geheel en al de keuze van de N. M. B. S.

Thans geven alle Westeuropese spoorwegnetten toe dat de betonnen dwarsligger beter is (goedkoper en duurzamer). Indien aangebracht met de geschikte uitrusting valt het nadeel van het gewicht (groter dan dat van de houten dwarsligger) weg.

Bovendien zijn onder het patroonschap van de Internationale Spoorweg Unie uitgevoerde studies tot het besluit gekomen dat — terwijl al de rest hetzelfde blijft — het spoorwegverkeer over betonnen dwarsliggers minder lawaai veroorzaakt dan over houten dwarsliggers.

Houten dwarsliggers kunnen verder worden aangewend voor opstelsporen, voor delen van doorgaande lijnen waar de speciale installatie-uitrusting niet kan worden gebruikt, en voor wisselzones.

In een technische aangelegenheid mag de Minister zijn opinie niet in de plaats stellen van die van de N. M. B. S.-directie, goedgekeurd door de raad van beheer van die instelling.

Vraag :

Er wordt om bevestiging gevraagd voor de investering van 1 miljard voor de provincie Limburg.

Antwoord :

Op korte termijn zijn nog belangrijke investeringen voorzien in Limburg, o.a. :

- de verlenging en electrificatie van de spoorlijn Hasselt-Maastricht-Aken;
- het bouwen van een parking en onderdoorgang onder de sporen te Hasselt;
- de verdere afwerking van de modernisering en electrificatie van de spoorlijn Diest-Hasselt-Tongeren;
- de electrificatie van de spoorlijn Herentals-Mol-Neerpelt.

Vraag :

Voor een Intercity-trein Oostende-Keulen wordt een toeslag gevraagd. Zal dit in de toekomst ook het geval zijn voor de andere Intercity-treinen in België ?

Réponse :

L'étude de ce projet n'est pas encore suffisamment avancée pour qu'il soit possible de répondre en détail à cette question.

Il sera certainement tenu compte des intérêts des habitants de Zeebrugge-centre.

Question :

La Wallonie fournit des traverses de chemin de fer en bois. Des controverses existent sur le choix pour ces traverses, du bois ou du béton.

L'expérience technique indique que le bois est préférable, notamment pour des raisons de sonorisation et d'usure.

Quelle décision prendra le Ministre à cet égard ?

Réponse :

C'est le rapport qualité-prix qui oriente fondamentalement le choix de la S. N. C. B.

Actuellement, tous les réseaux d'Europe occidentale admettent la supériorité de la traverse en béton (moins chère et plus durable) lorsqu'elle peut être mise en œuvre par des équipements appropriés qui neutralisent le handicap de son poids (supérieur à celui de la traverse en bois).

En outre, les études effectuées sous le parrainage de l'Union Internationale des Chemins de Fer, ont conclu que, toutes autres choses restant égales, la circulation ferroviaire sur traverses en béton est un peu moins bruyante que sur traverses en bois.

L'utilisation du bois reste intéressante dans les voies de gare, dans les tronçons de voie ou l'utilisation des équipements spéciaux de pose ne peut être envisagée et dans les zones d'aiguillages.

Le Ministre ne peut substituer son opinion dans une matière technique à celle de la Direction de la S. N. C. B. approuvée par le Conseil d'Administration de cette dernière.

Question :

Confirmation est demandée de l'investissement de 1 milliard pour la province de Limbourg.

Réponse :

A court terme, d'importants investissements sont encore prévus dans le Limbourg, notamment :

- le prolongement et l'électrification de la ligne ferroviaire Hasselt-Maastricht-Aken;
- la construction d'un parking et d'un passage souterrain sous les voies à Hasselt;
- l'achèvement de la modernisation et de l'électrification de la ligne ferroviaire Diest-Hasselt-Tongres;
- l'électrification de la ligne Herentals-Mol-Neerpelt.

Question :

Un supplément est demandé pour voyager à bord du train intercity Ostende-Cologne. Un tel supplément sera-t-il également demandé pour les autres trains intercity qui circuleront en Belgique ?

Antwoord :

Er is geen toeslag voorzien voor de IC-treinen van het binnenverkeer. Het is niet uitgesloten dat de toegang tot internationale IC-treinen in de toekomst onderworpen zal zijn aan een toeslag.

Vraag :

Hoever staat de planning van de electrificatie van de lijn Zottegem-Kortrijk-Brugge voor de invoering van de Intercity-trein ?

Wat zijn de vooruitzichten inzake de modernisering van de lijn 66 Brugge-Kortrijk ?

Antwoord :

De electrificatie van de lijn Zottegem-Kortrijk is in uitvoering met streefdatum voor indienststelling einde 1985.

Met de electrificatie van de lijn Kortrijk-Brugge zal nog in 1983 gestart worden met als streefdatum mei 1987.

De modernisering van de lijn 66 Brugge-Kortrijk is reeds in uitvoering. Zo wordt thans gewerkt aan het op dubbelspoor brengen van het baanvak Brugge-Turhout met als streefdatum voor indienststelling mei 1984.

Vraag :

Hoe zijn de vooruitzichten voor de treinverbinding tussen Adinkerke en Duinkerken in Frankrijk ?

Antwoord :

Dit voorstel werd door de eerste maal ingediend tijdens de zitting van de Raad van Beheer van 3 mei 1983.

Er zullen contacten gelegd worden tussen de N. M. B. S. en de S. N. C. F. ten einde te onderzoeken of het te verwachten reizigerspotentieel op deze nieuwe lijn de organisatie van een treindienst tussen deze twee plaatsen kan verantwoorden.

Vraag :

Wordt taalevenwicht in acht genomen bij de benoemingen tot hoge ambten bij de N. M. B. S. ?

Antwoord :

De N. M. B. S. verzekert dat het taalevenwicht wordt gebiedigd wordt voor de benoemingen op alle niveau's waarvoor het verplicht is.

e) N. M. V. B. en M. I. V.'s

Vraag :

Wat waren de vastleggingen inzake bevordering van het stedelijk vervoer sinds 1963 ?

Réponse :

Aucun supplément n'est prévu pour les trains I. C. qui circulent en Belgique. Il n'est pas exclu qu'un supplément soit demandé à l'avenir pour circuler à bord de trains I. C. internationaux.

Question :

Quel est le calendrier prévu pour l'électrification de la ligne Zottegem-Courtrai-Bruges en vue de la mise en service des trains intercity ?

Quelles sont les prévisions en ce qui concerne la modernisation de la ligne 66 Bruges-Courtrai ?

Réponse :

Les travaux d'électrification de la ligne Zottegem-Courtrai sont en cours et la mise en service de cette ligne est prévue pour la fin de 1985.

Les travaux d'électrification de la ligne Courtrai-Bruges seront entamés encore en 1983 et la date prévue de mise en service est mai 1987.

La modernisation de la ligne 66 Bruges-Courtrai est déjà en cours d'exécution. Les travaux consistent à mettre à double voie le tronçon Bruges-Torhout, qui devrait être mis en service en mai 1984.

Question :

Quelles sont les prévisions au niveau de la liaison entre Adinkerke et Dunkerque en France ?

Réponse :

Cette proposition a été introduite pour la première fois lors de la réunion du Conseil d'Administration du 3 mai 1983.

Des contacts seront établis entre la S. N. C. B. et la S. N. C. F. afin d'examiner si le nombre de voyageurs potentiels qui utiliseront cette nouvelle ligne peut justifier l'organisation d'un service de transport par train entre ces deux localités.

Question :

L'équilibre linguistique est-il respecté dans les nominations qui sont intervenues pour les hautes fonctions à la S. N. C. B. ?

Réponse :

La S. N. C. B. assure qu'elle respecte l'équilibre linguistique pour les nominations à tous les niveaux où cet équilibre est imposé.

e) S. N. C. V. et S. T. I.

Question :

Quels ont été les engagements de crédits en matière de promotion des transports urbains depuis 1963 ?

Antwoord :**Vastleggingen.**Bevordering van het stedelijk vervoer (art. 81.28)
(in miljoen F)**Réponse :****Engagements.**Promotion des transports urbains (art. 81.28)
(en millions de F)

Jaar — Année	Brussel — Bruxelles	Luik — Liège	Charleroi — Charleroi	Waa's Gewest — Région wallonne	Antwerpen — Anvers	Gent — Gand	Vlaams Gewest — Région Néerlandophone	Totaal — Total
1963	13	—	—	—	—	—	—	13
1964	13	11	4	15	7	4	11	39
1965	747	20	1	21	28	8	36	804
1966	1 132	3	1	4	42	1	43	1 180
1967	897	3	14	17	19	3	22	937
1968	1 063	42	5	47	62	6	68	1 178
1969	1 575	23	26	49	196	8	204	1 827
1970	1 207	524	117	641	84	11	95	1 943
1971	1 675	280	240	520	487	19	506	2 701
1972	2 642	293	205	498	617	16	633	3 773
1973	1 929	72	526	598	733	6	739	3 266
1974	3 683	302	789	1 091	514	10	524	5 298
1975	3 973	737	728	1 465	314	13	327	5 764
1976	4 454	338	668	1 006	2 058	10	2 068	7 527
1977	5 629	413	1 142	1 555	2 029	6	2 035	9 219
1978	4 860	1 093	1 165	2 250	2 677	6	2 683	9 800
1979	6 588	931	1 043	1 974	1 682	9	1 691	10 255
1980	4 659	520	1 745	2 275	2 850	59	2 909	9 343
1981	4 691	543	1 952	2 495	1 962	132	2 094	9 281
1982	4 558	925	2 128 (1)	3 053	1 575	27	1 602	9 214 (1)
Totaal. — Total	55 988 (2)	7 083	12 501 (1)	19 584	17 935 (2)	356	18 291 (2)	93 863 (1)

(1) Met inbegrip van 650 miljoen F: industriële-selectiviteitstranche.

(2) Niet inbegrepen: 3 000 miljoen F in prefinanciering.

(1) Y compris 650 millions de F: tranche de sélectivité industrielle.

(2) Non compris 3 000 millions de F en préfinancement.

Vraag :Hoeveel beliepen voor de jaren 1981, 1982 en 1983 de
rijkstoelagen voor en de exploitatieverliezen van de verschil-
lende maatschappijen voor intercommunaal vervoer ?**Antwoord :**Bijdrage in exploitatieverlies
en rentelast

	1982		1981	
	Exploitation	Rente- toeslag	Exploitation	Rente- toeslag
M. I. V. B.	6 781,1	374,5	6 134,0	345,0
M. I. V. A.	1 186,0	36,2	1 098,6	33,1
S. T. I. L.	942,8	13,2	791,1	11,9
M. I. V. G.	498,1	15,7	373,2	16,5
S. T. I. C.	266,3	2,0	227,9	2,5
S. T. I. V.	136,6	3,5	121,2	3,5
N. M. B. S.	45 425,1	498,7	44 800,9	515,1
N. M. V. B.	8 059	—	7 638,4	—

Vraag :Wat is de onderverdeling van de artikelen 22.01 en
51.12 ?**Question :**Quels sont, pour les années 1981, 1982 et 1983 et par
société de transport intercommunal, les subsides versés par
l'Etat et les pertes d'exploitation ?**Réponse :**Intervention dans les pertes d'exploitation
et les charges d'intérêts

	1982		1981	
	Exploitation	Subventions en intérêts	Exploitation	Subventions en intérêts
S. T. I. B.	6 781,1	374,5	6 134,0	345,0
M. I. V. A.	1 186,0	36,2	1 098,6	33,1
S. T. I. L.	942,8	13,2	791,1	11,9
M. I. V. G.	498,1	15,7	373,2	16,5
S. T. I. C.	266,3	2,0	227,9	2,5
S. T. I. V.	136,6	3,5	121,2	3,5
N. M. B. S.	45 425,1	498,7	44 800,9	515,1
N. M. V. B.	8 059	—	7 638,4	—

Question :

Quelle est la répartition des articles 22.01 et 51.12 ?

Antwoord :

De onderverdeling van artikel 22.01 — Toelagen aan de M. I. V.'s en N. M. V. B. — en van een deel van artikel 51.12, dat in feite ook dient om het exploitatiekort te dekken, hoewel het is omschreven als tussenkomst in de lasten tot afschrijving van de leningen aangegaan door de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer, ziet er uit als volgt: 18 219,0 miljoen (art. 22.01) + 800,0 miljoen (art. 51.12) = 19 019,0.

Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen ...	8 564,2
Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer Brussel ...	7 226,0
Société des Transports Intercommunaux de Charleroi ...	283,8
S. T. I. Luik ...	1 005,0
M. I. V. Antwerpen ...	1 264,0
M. I. V. Gent ...	530,8
S. T. I. Verviers ...	145,2
Totaal ...	19 019,0

Het bedrag uitgetrokken onder artikel 32.01 dient uitsluitend om de exploitatieverliezen van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen te dekken en kan derhalve niet onderverdeeld worden.

Vraag :

Wat is de verdeling van het krediet van 8 887,9 miljoen (art. 81.28) ?

Antwoord :

M. I. V. B. ...	4 150,0
S. T. I. C. ...	1 555,0
S. T. I. L. ...	520,0
M. I. V. A. ...	1 975,0
M. I. V. G. ...	100,0
N. M. V. B. ...	120,0
Werkingskosten P. T. U. ...	80,0
Totaal ...	8 500,0

Verhoogd met :

Drie projecten in het kader van de industriële selectiviteit :

	Vastleggingen	Ordonnancements
N. M. V. B. — Beïnvloeding verkeerslichten kust ...	11,8	12,0
N. M. V. B. — Biljetontwaarders zonale tarifiering ...	370,0	150,0
M. I. V. A. — Radiofonie in premetrotunnels ...	6,1	—
Totaal ...	387,9	162,0

$$8\,500 + 387,9 = 8\,887,9.$$

Vraag :

Welke weerslag hebben de beslissingen van de raden van beheer van de maatschappijen voor intercommunaal vervoer om de exploitatiekosten met 1 % te verminderen ?

Réponse :

La répartition de l'article 22.01 — Subventions aux sociétés de transports urbains et à la Société nationale des Chemins de fer vicinaux — et d'une partie de l'article 51.12, qui en fait est également destiné à couvrir les pertes d'exploitation bien qu'il soit libellé « Intervention dans les charges d'amortissement des emprunts contractés par les sociétés de transports en commun », est la suivante : 18 219,0 millions (art. 22.01) + 800,0 millions (art. 51.12) = 19 019,0.

Société nationale des Chemins de fer vicinaux	8 564,2
Société des transports intercommunaux de Bruxelles ...	7 226,0
Société des Transports Intercommunaux de Charleroi ...	283,8
S. T. I. Liège ...	1 005,0
M. I. V. Anvers ...	1 264,0
M. I. V. Gand ...	530,8
S. T. I. Verviers ...	145,2
Total ...	19 019,0

Le montant inscrit à l'article 32.01 est exclusivement destiné à couvrir les pertes d'exploitation de la Société nationale des Chemins de fer belges et ne peut donc pas être réparti.

Question :

Quelle est la répartition du crédit de 8 887,9 millions inscrit à l'article 81.28 ?

Réponse :

S. T. I. B. ...	4 150,0
S. T. I. C. ...	1 555,0
S. T. I. L. ...	520,0
M. I. V. A. ...	1 975,0
M. I. V. G. ...	100,0
S. N. C. V. ...	120,0
Frais de fonctionnement ...	80,0
Totaal ...	8 500,0

Augmenté de :

Trois projets de sélectivité industrielle :

	Engagements	Ordonnancements
S. N. C. V. — Commande à distance des feux de signalisation côte ...	11,8	12,0
S. N. C. V. — Oblitérateurs pour la tarification zonale ...	370,0	150,0
M. I. V. A. — Radiophonie dans les tunnels du prémetro ...	6,1	—
Totaal ...	387,9	162,0

$$8\,500 + 387,9 = 8\,887,9.$$

Question :

Quelles sont les répercussions des décisions des conseils d'administration des sociétés de transports intercommunaux de réduire de 1 % les charges d'exploitation ?

Antwoord :

Ingevolge de saneringsplannen en rekening houdend met de momenteel bekende elementen mag de vermindering geraamd worden op :

N. M. B. S. : $330,8 + 44 = 374,8$ miljoen.

N. M. V. B. + M. I. V.'s : $182,5 + 8 = 190,5$ miljoen.

Totaal : 565,3 miljoen.

Vraag :

Het voormelde koninklijk besluit n° 97 van 28 september 1982 zal een weerslag hebben op de werkgelegenheid bij de van het Ministerie van Verkeerswezen afhangelende instellingen. Er wordt een overzicht gevraagd van de bij elke M. I. V. af te schaffen arbeidsplaatsen.

Antwoord :

Er wordt verwezen naar het antwoord op de vraag gesteld op blz. 20.

Vraag :

Waar staat het krediet van 400 miljoen voor de aankoop van de nodige aanvullende 115 autobussen ?

Antwoord :

De 400 000 000 F voor de aankoop van 115 bussen is opgenomen in de buitengewone begroting zodat de gewone exploitatiebegroting daardoor niet wordt beïnvloed.

Er is al 160 000 000 F vastgelegd voor de aankoop van 52 autobussen.

3. Wegverkeer**Vraag :**

Tijdens de zitting van 22 januari 1982 heeft het Europees Parlement een resolutie goedgekeurd over het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Werd de A. D. R. (de Europese overeenkomst betreffende internationaal vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg) door België geratificeerd ?

Zijn de sancties wegens de niet-naleving van deze voorschriften in België geharmoniseerd met de Europese richtlijnen ?

Antwoord :

1. De wet van 10 augustus 1960 hield de goedkeuring in van het Europees Verdrag betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (A. D. R.) en zijn bijlagen, ondertekend te Genève op 30 september 1957 (*Belgisch Staatsblad* van 7 oktober 1960).

2. Dit verdrag handelt geenszins over inbreuken en bijgevolg evenmin over straffen. Op Europees niveau is er dus geen harmonisering ervan. Het koninklijk besluit van 15 maart 1976 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen (*Belgisch Staatsblad* van 12 juni 1976) maakte de voorschriften van de A. D. R. toepasselijk op het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, ook als dit vervoer niet internationaal is in de zin van bedoeld verdrag.

Réponse :

Comme suite aux plans d'assainissement et compte tenu des éléments actuellement connus, la réduction peut être estimée à :

S. N. C. B. : $330,8 + 44 = 374,8$ millions.

S. N. C. V. + S. T. I. : $182,5 + 8 = 190,5$ millions.

Total : 565,3 millions.

Question :

L'arrêté royal n° 97 précité du 28 septembre 1982 aura des répercussions sur l'emploi des organismes qui dépendent du Ministère des Communications. Un tableau est demandé par S. T. I. des suppressions de postes.

Réponse :

Cf. la réponse à la question figurant à la page 20.

Question :

Où figure le détail des 400 millions, qui implique l'achat des 115 autobus complémentaires nécessaires ?

Réponse :

Le montant de 400 000 000 F pour l'achat de 115 autobus se trouve dans le budget extraordinaire, ce qui n'influencera pas le budget ordinaire d'exploitation.

Déjà 160 000 000 F sont engagés pour l'achat de 52 autobus.

3. Circulation routière**Question :**

Au cours de sa session du 22 janvier 1982, le Parlement européen a adopté une résolution sur le transport de marchandises dangereuses.

L'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (A. D. R.) a-t-il été ratifié par la Belgique ?

Les sanctions prévues en Belgique en cas d'infraction à ces prescriptions ont-elles été harmonisées avec les directives européennes ?

Réponse :

1. La loi du 10 août 1960 a porté approbation de l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (A. D. R.) et de ses annexes, signés à Genève le 30 septembre 1957 (*Moniteur belge* du 7 octobre 1960).

2. Cet accord ne traite en aucune façon des infractions, ni, en conséquence, des sanctions. Celles-ci ne sont donc pas harmonisées au niveau européen. L'arrêté royal du 15 mars 1976 relatif au transport des marchandises dangereuses par route à l'exception des matières explosives et radio-actives (*Moniteur belge* du 12 juin 1976) a rendu applicables les dispositions de l'A. D. R. au transport des marchandises dangereuses par route, même si ce transport n'est international au sens dudit accord.

Inbreuken op de bepalingen van dit besluit worden opgespoord, vastgesteld en bestraft al naargelang van het gevaar, overeenkomstig :

— de wet van 5 mei 1888 betreffende de inspectie van gevaarlijke, ongezonde of hinderlijke inrichtingen en het toezicht op stoommachines en stoomketels;

— de wet betreffende de politie van het wegverkeer samengevoegd op 16 maart 1968;

— de besluitwet van 24 februari 1947 waarbij de verplichting van technische controle wordt uitgebreid tot motorvoertuigen die dienen voor het vervoer van zaken voor eigen rekening van hun eigenaars;

— de wet van 10 juni 1952 betreffende de gezondheid en de veiligheid van de werknemers, alsook de salubriteit van het werk en van de werkplaatsen;

— de wet van 1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding.

Vraag :

Welke kredieten worden uitgetrokken voor de verscherping van de controle op het vervoer van gevaarlijke stoffen ?

Antwoord :

Bij koninklijk besluit van 25 november 1980 werd een nieuw verkeersbord (verbodsbord C 24) ingevoerd waarbij de toegang tot de openbare wegen of delen ervan verboden wordt aan de bestuurders van voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren welke door de Minister van Verkeerswezen en de Minister van Economische Zaken zijn bepaald, (ontploffbare stoffen, brandbare of instabiele gassen, zeer brandbare vloeistoffen).

Dit verbodsbord drong zich voornamelijk op voor de bescherming van de Kennedytunnel en de gevolgen voor de stad Antwerpen ingeval er een ontploffing of brand zou ontstaan.

Bij ditzelfde besluit werd ook de verplichting opgelegd dat de voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren en uitgerust zijn met een oranje signalisatiebord, behalve in geval van noodzaak, de autosnelwegen moeten volgen.

Het werk van Verkeerswezen is hermee gedaan, daar de plaatsing van dit bord, althans voor de Kennedytunnel, afhangt van het Ministerie van Openbare Werken.

Probleem was daar niet de plaatsing van het bord C 24 maar wel het vinden van de gepaste omleidingswegen. De betrokken organisaties en diensten hebben daartoe vergaderd op het stadhuis van Antwerpen waar een akkoord werd bereikt over een ontwerp.

Het dossier bevindt zich momenteel op het Hoofdbestuur van Openbare Werken.

Vraag :

Tien kilometer per uur sneller heeft 17 doden per jaar meer voor gevolg.

Wanneer men weet dat een dodelijk ongeval aan de gemeenschap direct 3 miljoen kost en indirect aan economisch verlies 7 miljoen, meent de Minister dan dat het aangewezen is de snelheid op onze autosnelwegen op te drijven ?

Antwoord :

Het staat geenszins vast dat een verhoging van de toegelaten maximumsnelheid met 10 km per uur op de autosnelwegen een vermeerdering van 17 doden per jaar tot

Les infractions aux dispositions de cet arrêté sont recherchées, constatées et punies selon le cas conformément à :

— la loi du 5 mai 1888 relative à l'inspection des établissements dangereux, insalubres ou incommodes et à la surveillance des machines et chaudières à vapeur;

— la loi relative à la police de la circulation routière coordonnée le 16 mars 1968;

— l'arrêté-loi du 24 février 1947 étendant l'obligation du contrôle technique aux véhicules automobiles servant au transport de choses pour le compte propre de leur propriétaire;

— la loi du 10 juin 1952 concernant la santé et la sécurité des travailleurs ainsi que la salubrité du travail et des lieux de travail;

— la loi du 1^{er} août 1960 relative au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles.

Question :

Quels sont les crédits prévus pour le renforcement du contrôle sur les transports de matières dangereuses ?

Réponse :

L'arrêté royal du 25 novembre 1980 a introduit un nouveau signal (panneau d'interdiction C 24) qui interdit l'accès aux voies publiques ou parties de voies publiques aux conducteurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses déterminées par le Ministre des Communications et par le Ministre des Affaires économiques, (matières explosives, gaz combustibles ou instables, combustibles liquides très inflammables).

Ce panneau d'interdiction était essentiellement nécessaire pour protéger le tunnel Kennedy et la ville d'Anvers en cas d'explosion ou d'incendie.

Le même arrêté oblige également les véhicules qui transportent des marchandises dangereuses et qui sont munis d'un panneau orange d'emprunter les autoroutes sauf en cas de nécessité.

Le rôle des communications s'arrête ici étant donné que le placement de ce panneau, du moins pour le tunnel Kennedy, dépend du Ministère des Travaux publics.

Le placement du panneau C 24 ne posait pas de problème mais il fallait trouver les chemins de détournement adéquats. Les organisations et les services concernés se sont réunis à cet effet à l'hôtel de ville d'Anvers où ils se sont mis d'accord sur un projet.

Le dossier se trouve actuellement à l'administration centrale des Travaux publics.

Question :

Une augmentation de 10 km/h de la vitesse maximum autorisée fera 17 morts de plus par an.

Étant donné qu'un accident mortel coûte à la société directement 3 millions de F et indirectement, en pertes économiques, 7 millions de F, le Ministre pense-t-il vraiment qu'il faut augmenter la vitesse sur nos autoroutes ?

Réponse :

Il n'est pas du tout certain qu'une augmentation de 10 km/h de la vitesse maximum autorisée fera 17 morts de plus par an. D'une part, un accident mortel peut dé-

gevolg zou kunnen hebben. Enerzijds is een dodelijk ongeval de resultante van tal van factoren die zowel liggen op het vlak van de bestuurder als op die van het voertuig en de weg. Anderzijds ligt niet de snelheid aan de basis van een mogelijk ongeval, maar wel een snelheid die niet aangepast is aan de talrijke omstandigheden waarin een bepaald bestuurder zich verplaatst met een bepaald voertuig op een bepaalde weg volgens bepaalde verkeersregels.

Alhoewel hij nog geen formele beslissing ter zake genomen heeft, meent de Minister toch dat mits begeleidende maatregelen, zowel op het vlak van de verkeersreglementering als op dit van de controle, worden genomen, een lichte verhoging van een toegelaten maximumsnelheid — die ten andere nu reeds in de praktijk aangehouden wordt — niet van aard zal zijn om het aantal of de ernst van de ongevallen te verhogen.

Vraag :

Wat zijn de netto-ontvangsten en bedrijfslasten voor het jaar 1982 van de automobielsinspectie ?

De tien organismen belast met de uitvoering van de schouwingen zijn gewone belastingplichtigen.

Nochtans blijken de laatste jaren de bedrijfslasten hoger te liggen dan de ontvangsten.

Hoe ziet de Minister deze toestand evolueren, respectievelijk voor het Nederlandstalig en Franstalig gebied en Brussel ?

Antwoord :

1° De nog niet definitief afgesloten rekeningen betreffende het jaar 1982 vertonen voor de tien organismen samen volgende resultaten :

- netto-ontvangsten : 1 667,5 miljoen F;
- som van bedrijfskosten en -lasten, bezoldiging inbegrepen : 1 706,5 miljoen F;
- gezamenlijk tekort : 39 miljoen F, hetgeen het resultaat is van een overschot ten bedrage van 39,5 miljoen F voor de vier organismen uit het Nederlands taalgebied en een tekort van 78,5 miljoen F voor de zes overige organismen.

De V. Z. W. F. I. A. is in staat deze tekorten te dekken door middel van de bijdragen welke de organismen eraan storten en die geen deel uitmaken van hun hiervoor vermelde netto-ontvangsten. Derhalve zal voor 1982 het evenwicht in de rekeningen van de tien organismen zijn verzekerd.

2° De begroting, door de tien organismen opgesteld voor het jaar 1983 voorziet erin dat voor de tien organismen samen de som van de bedrijfslasten en -kosten, bezoldigingen inbegrepen 146 miljoen F meer zal bedragen dan de netto-ontvangsten. Slechts één organisme uit het Nederlands taalgebied voorziet nog in een overschot van nagenoeg 1 miljoen F.

In het nieuwe protocolakkoord van 14 december 1982 is voorzien in een beperking van bepaalde in rekening te brengen bedragen. Tevens worden maatregelen bestudeerd om de systematische overstijging van de ontvangsten door de som van de kosten en bezoldigingen te beperken. Zo worden onder meer de personeelscriteria voor het ogenblik herzien.

In elk geval zijn de middelen van de V. Z. W. F. I. A. toereikend om ook voor 1983 het evenwicht in de rekeningen van de organismen te verzekeren.

pendre d'un grand nombre de facteurs qui peuvent dépendre du conducteur, du véhicule ou de la route. D'autre part, ce n'est pas la vitesse même qui est à l'origine d'un accident mais bien le fait que cette vitesse n'est pas adaptée aux circonstances dans lesquelles se trouve un conducteur déterminé qui se déplace à bord d'un véhicule déterminé sur une route déterminée et selon les règles de circulation déterminées.

Bien qu'il n'ait pas encore pris de décision définitive à ce propos, le Ministre estime que, à condition de prendre des mesures d'accompagnement tant au niveau de la réglementation que du contrôle, une légère augmentation de la vitesse maximum autorisée compte tenu également du fait que les conducteurs roulent déjà régulièrement à cette vitesse supérieure ne sera pas de nature à augmenter le nombre ni la gravité des accidents.

Question :

Quelles sont pour 1982 les recettes nettes et les charges d'exploitation de l'inspection automobile ?

Les dix organismes chargés d'effectuer les inspections sont de simples contribuables.

Or, il s'est avéré qu'au cours de ces dernières années, les charges d'exploitation ont été supérieures aux recettes.

Quelle évolution le Ministre prévoit-il, respectivement pour la région linguistique néerlandophone, la région francophone et Bruxelles ?

Réponse :

1° Pour l'ensemble des dix organismes, les comptes de 1982 — qui n'ont pas encore été définitivement clôturés — présentent les résultats suivants :

- recettes nettes : 1 667,5 millions de F;
- montant des frais et des charges d'exploitation, y compris les rémunérations : 1 706,5 millions de F;
- déficit global : 39 millions de F qui est le résultat d'un excédent de 39,5 millions de F pour les quatre organismes de la région linguistique francophone et du déficit de 78,5 millions de F des six autres organismes.

L'A. S. B. L. F. I. A. est en mesure de combler ce déficit par les cotisations versées par les organismes et qui ne font pas partie des recettes nettes. Ainsi, pour 1982, l'équilibre des comptes des dix organismes sera assuré.

2° Le budget élaboré par les dix organismes pour 1983 prévoit que le montant des charges et des coûts d'exploitation, y compris les rémunérations, dépassera de 146 millions de F le montant des recettes nettes. Un seul organisme de la région linguistique néerlandophone prévoit encore un excédent d'environ 1 million de F.

Le nouveau protocole d'accord du 14 décembre 1982 prévoit une limitation de certains montants à porter en compte. Des mesures sont également à l'étude pour limiter le dépassement systématique des recettes par les frais et les rémunérations. Par exemple, les critères en matière de personnel sont actuellement en cours de révision.

En tout état de cause, les moyens dont dispose l'A.S.B.L. F.I.A. permettront également d'assurer l'équilibre des comptes des organismes pour 1983.

Vraag :

Enige vertraging is opgetreden bij het afleveren van autonummerplaten.

De reden hiervan zou het gebrek aan operators zijn om de computers te bedienen.

Er zouden geen kandidaten meer staan op de wervingslijst voor Franstalige operators.

De diensten hebben dan in afwachting Nederlandse operators gevraagd om het werk verder te kunnen zetten.

Welke maatregelen worden overwogen om te vermijden dat de vertraging zich zou opstapelen ?

Antwoord :

Door de Regering werd een wervingsstop afgekondigd waarop evenwel afwijkingen toegestaan kunnen worden. De reglementering terzake werd vastgelegd bij het koninklijk besluit n° 56 dd. 16 juli 1982. Gelet op de gesignaleerde moeilijkheden werd om een wervingsmachtiging voor drie operators-mechanografen gevraagd, die ook werd toegestaan. Bij het Vast Wervingssecretariaat was er evenwel geen reserve meer zodat de uitslag van een wervingsexamen dient te worden afgewacht. Om tijdelijk een oplossing te vinden werd aan de firma Mecnographic-Service gevraagd om twee bijkomende personeelsleden ter beschikking van het Bestuur van het Vervoer te stellen. Het afleveren van de autonummerplaten gebeurt nu tegen een normaal tempo.

Vraag :

Het koninklijk besluit van 5 juni 1965 belast de gemeenten met het uitreiken van rijbewijzen en leervergunningen.

De toenmalige tarieven waren o.a. voor rijbewijzen 250 F, met een toelage voor de gemeente van 50 F. Deze retributie is thans verhoogd tot 500 F. De toelage aan de gemeente bleef echter onveranderd.

Lijkt het niet aangewezen dit aan te passen ? Is er een wijziging van het voornoemd koninklijk besluit te verwachten ?

Antwoord :

Volgens artikel 37 van het koninklijk besluit van 1 februari 1977, zoals gewijzigd, betreffende het rijbewijs, wordt voor de afgifte van een rijbewijs een retributie van 500 F onder vorm van fiscale zegels vastgesteld.

Artikel 39 van ditzelfde besluit bepaalt dat per afgegeven document aan de gemeenten een som van 50 F wordt uitbetaald.

De Minister is zich ervan bewust dat deze som van 50 F ontoereikend is voor de prestaties die door de gemeenten dienen te worden geleverd.

Daar op dit ogenblik de uitvoering van een Richtlijn van de Raad der Europese Gemeenschappen in verband met de invoering van een Europees Rijbewijs wordt voorbereid, heeft hij het Bestuur van het Vervoer opdracht gegeven een gespreksvergadering te beleggen waarop onder andere de Vereniging van Belgische Steden en Gemeenten zal uitgenodigd worden en waar deze retributies opnieuw kunnen worden besproken.

De Minister zal dan zo spoedig mogelijk een herziening van deze reglementaire voorschriften trachten uit te voeren.

Question :

La délivrance de plaques d'immatriculation s'est effectuée avec un léger retard.

Ce retard serait dû à un manque d'opérateurs pour manœuvrer les ordinateurs.

La liste de recrutement des opérateurs francophones serait actuellement épuisée.

En attendant, les services ont demandé des opérateurs néerlandophones pour pouvoir continuer le travail.

Quelles sont les mesures prévues pour éviter que ce retard ne s'accumule ?

Réponse :

Le Gouvernement a annoncé un blocage du recrutement auquel il est possible toutefois de déroger. La réglementation en cette matière a été fixée par arrêté royal n° 56 du 16 juillet 1982. Compte tenu des difficultés signalées, une autorisation de recrutement de trois opérateurs-mécanographes a aussi été accordée. Le Secrétariat permanent de recrutement ne disposait plus d'aucune réserve de sorte qu'il faut attendre les résultats d'un examen de recrutement. Afin de trouver une solution temporaire, on a demandé à la firme Mecnographic-Service de mettre deux membres du personnel complémentaires à la disposition de l'administration des transports. La délivrance des plaques d'immatriculation s'effectue maintenant à un rythme normal.

Question :

L'arrêté royal du 5 juin 1965 charge les communes de la délivrance des permis de conduire et des licences d'apprentissage.

A l'époque, le tarif appliqué notamment pour le permis de conduire était de 250 F, auxquels il fallait ajouter une taxe de 50 F pour la commune. Ce chiffre a actuellement été porté à 500 F. Toutefois, la taxe destinée à la commune est demeurée inchangée.

Ne serait-il pas indiqué d'adapter cette taxe ? Peut-on s'attendre à ce que l'arrêté royal précité soit modifié ?

Réponse :

En vertu de l'article 37 de l'arrêté royal modifié du 1^{er} février 1977 relatif au permis de conduire, la délivrance d'un permis de conduire donne lieu au paiement d'une redevance de 500 F sous la forme de timbres fiscaux.

L'article 39 du même arrêté prévoit qu'il est versé aux communes une somme de 50 F par document délivré.

Le Ministre se rend compte que cette somme est insuffisante pour couvrir le coût des prestations que les communes sont tenues de fournir.

Etant donné que l'exécution d'une directive du Conseil des Communautés européennes concernant l'instauration d'un permis de conduire européen est en préparation, il a chargé l'Administration des Transports de fixer une réunion de travail à laquelle l'Union des Villes et Communes belges sera invitée et durant laquelle ces redevances pourront à nouveau être examinées.

Le Ministre mettra ensuite tout en œuvre pour que ces prescriptions réglementaires soient revues dans les plus brefs délais.

Vraag :

Over welk verhaal beschikt de kandidaat aan wie het rijbewijs geweigerd wordt?

Antwoord :

Wanneer iemand meent dat het examen niet normaal verliep, wendt hij zich het beste onmiddellijk tot de hoofd-examinator. Dit is de eenvoudigste en snelste methode omdat het geschil onmiddellijk kan worden behandeld.

Is men niet tevreden met het gegeven gevolg dan wendt men zich tot de directie van het organisme waarvan het examencentrum afhangt (het liefst per telefoon).

Een geschil kan tenslotte ook steeds aanhangig worden gemaakt bij het Bestuur van het Vervoer van het Ministerie van Verkeerswezen, Directie D2, Kantersteen 12, 1000 Brussel.

Bovendien zijn er in elk centrum speciale brievenbussen, waarin zowel klachten als suggesties kunnen worden gedeponeerd. De inhoud van de brievenbus wordt regelmatig nagezien om passende regelingen te kunnen treffen.

Op te merken valt dat men na de tweede mislukking voor het praktisch examen tegen de genomen beslissing in beroep mag gaan door binnen 30 dagen een aangetekend verzoekschrift te richten aan de Voorzitter van het « College van Examencommissarissen », Bestuur van het Vervoer, Directie D2, Kantersteen 12, 1000 Brussel.

Deze commissarissen zijn rechters.

Op bovenvermeld verzoekschrift dienen voor 500 F fiscale zegels te worden aangebracht die behoorlijk onbruikbaar moeten worden gemaakt.

Vraag :

Kunnen de centra waar het examen voor het rijbewijs wordt afgenomen niet dichterbij de buurt van de gebruiker komen? Er zijn kandidaten uit Mechelen die zich naar Aartselaar moeten begeven.

Antwoord :

Op 14 juli 1981 werd het examencentrum van Mechelen (1022) overgebracht naar Aartselaar omdat daar de nodige infrastructuur voorhanden was. Een vorige Minister had het idee van de examencentra staatsinstellingen te maken, zodat de vestigingsvergunning niet definitief werd gegeven.

De streek van Mechelen werd zo verdeeld tussen Aartselaar en Rotselaar (1024) (dit centrum is ondertussen ook verhuisd naar Haasrode, op 1 november 1982).

Beide centra behoren tot een verschillend organisme.

Rekening houdend met het feit dat de territoriale bevoegdheid van elk centrum min of meer evenwichtig moet worden gehouden en om te voorkomen dat een te groot aantal gemeenten van hetzelfde centrum zouden afhangen — wat lange wachttijden voor de examens als gevolg zou hebben — moeten inderdaad sommige gemeenten die dichterbij Haasrode naar het centrum Aartselaar.

De vroegere reacties kwamen voornamelijk van de gemeente Heist-op-den-Berg. Deze gemeente is immers het verst afgelegen van Aartselaar, en heeft naar het schijnt minder goede verbindingen met het openbaar vervoer.

Question :

De quel recours dispose le candidat auquel le permis de conduire est refusé?

Réponse :

Lorsqu'un candidat pense que l'examen ne s'est pas déroulé normalement, il doit s'adresser de préférence immédiatement à l'examinateur en chef. C'est la méthode la plus simple et la plus rapide, parce qu'elle permet de trancher immédiatement le litige.

Si l'intéressé n'est pas satisfait de la suite réservée à sa requête, il devra s'adresser à la direction de l'organisme dont relève le centre d'examen (de préférence par téléphone).

Enfin, il est toujours possible de soumettre un litige à l'Administration des Transports du Ministère des Communications, Direction D2, Cantersteen, 1000 Bruxelles.

De plus, il y a dans chaque centre des boîtes aux lettres spéciales dans lesquelles on peut déposer ses réclamations et ses suggestions. Leur contenu est régulièrement vérifié afin de pouvoir prendre les mesures qui s'imposent.

Il convient de faire observer qu'après avoir échoué deux fois à l'examen pratique, on peut interjeter appel de la décision prise en adressant dans les trente jours une requête recommandée au Président du « Collège des Commissaires aux examens », Administration des Transports, Direction D2, Cantersteen 12, 1000 Bruxelles.

Ces commissaires sont des juges.

Il convient d'apposer des timbres fiscaux pour une valeur de 500 F sur la requête précitée et de les annuler.

Question :

Les centres d'examen de permis de conduire ne peuvent-ils pas être rapprochés de l'utilisateur? Certains candidats habitant Malines doivent se rendre à Aartselaar.

Réponse :

Le 14 juillet 1981, le centre d'examen de Malines (1022) a été transféré à Aartselaar, étant donné que l'infrastructure nécessaire y était disponible. Un Ministre précédent a eu l'idée de transformer ces centres en organismes de l'Etat, si bien que ce permis d'implantation n'a pas été accordé définitivement.

En conséquence, la région de Malines a été à nouveau partagée entre les centres d'Aartselaar et de Rotselaar (1024) (entre-temps, ce centre a également déménagé à Haasrode le 1^{er} novembre 1982).

Ces deux centres relèvent d'organismes différents.

Comme la compétence territoriale de chaque centre doit être délimitée de manière plus ou moins équilibrée et pour éviter qu'un trop grand nombre de communes dépendent du même centre — ce qui donnerait lieu à de longs délais d'attente pour les examens — les habitants de certaines communes plus proches de Haasrode doivent en effet se rendre au centre d'Aartselaar.

Dans le passé, c'est surtout la commune de Heist-op-den-Berg qui s'est plaint de cette situation. Cette commune est en effet la plus éloignée d'Aartselaar et aurait, paraît-il, de moins bonnes liaisons avec le réseau de transport public.

Vraag :

Vooraf in steden en agglomeraties zijn er heel wat klachten over het overdreven lawaai van bromfietsen.

Is het niet aangewezen hier een nieuwe strengere reglementering uit te vaardigen ?

Antwoord :

Het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen, gewijzigd door de koninklijke besluiten van 27 april 1976 en 26 november 1981 bepaalt in zijn artikelen 9 en 10 de geluidsniveaus die door de bromfietsen niet mogen worden overschreden.

Deze bepalingen kunnen als volgt worden samengevat :

1. Voertuigen waarvoor de aanvraag om goedkeuring vóór 1 januari 1983 werd ingediend.

a) Nieuwe voertuigen :

maximum geluidsniveau :

70 dB(A) voor bromfietsen klasse A;

75 dB(A) voor bromfietsen klasse B.

Een tolerantie van 1 dB(A) wordt toegestaan.

b) In dienst zijnde voertuigen :

max. 85 dB(A) voor bromfietsen van klasse A;

max. 90 dB(A) voor bromfietsen van klasse B.

Een tolerantie van 3 dB(A) wordt toegestaan.

2. Voertuigen waarvoor de aanvraag om goedkeuring vanaf 1 januari 1983 wordt ingediend :

a) Nieuwe voertuigen :

max. 70 dB(A) voor bromfietsen van klasse A;

max. 75 dB(A) voor tweewielige bromfietsen van klasse B;

max. 78 dB(A) voor bromfietsen van klasse B met meer dan twee wielen.

Daarenboven dient de constructeur of zijn mandataris op het raam van de bromfiets onder de vorm van een vastgeklonken of op een gelijkwaardige manier vastgehechte plaat de volgende gegevens leesbaar en onuitwisbaar te vermelden :

- het hoogste meetresultaat,
- het motortoerental op het ogenblik van de meting,
- merk en type van de geluidsdemper,
- aantal ontstekingsimpulsen.

b) In dienst zijnde voertuigen :

Het geluid voortgebracht door de in dienst zijnde voertuigen mag de waarde vermeld op bovenvermeld plaatje vermeerderd met 5 dB(A) niet overschrijden.

De meetomstandigheden en -methodes worden in het koninklijk besluit zeer nauwkeurig omschreven.

Het departement zal de eventuele toekomstige richtlijnen terzake van de Europese Gemeenschappen of de aanbevelingen of reglementen van andere internationale organisaties strikt toepassen.

De Rijkswacht en een groot aantal gemeentelijke politiekorpsen zijn uitgerust met geluidsniveaumeters.

Question :

Surtout dans les villes et les agglomérations, l'administration reçoit de nombreuses plaintes au sujet du bruit excessif émis par les cyclomoteurs.

Ne serait-il pas indiqué d'édicter en cette matière une nouvelle réglementation plus sévère ?

Réponse :

L'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques, modifié par les arrêtés royaux du 27 avril 1976 et du 26 novembre 1981, fixe en ses articles 9 et 10 les niveaux de bruit que les cyclomoteurs ne peuvent dépasser.

Ces dispositions peuvent être résumées comme suit :

1. Véhicules pour lesquels la demande d'agrément a été introduite avant le 1^{er} janvier 1983.

a) Nouveaux véhicules :

niveau maximum :

70 dB(A) pour les cyclomoteurs de catégorie A;

75 dB(A) pour les cyclomoteurs de catégorie B.

Une tolérance de 1 dB(A) est admise.

b) Véhicules en service :

Max. 85 dB(A) pour les cyclomoteurs de catégorie A;

Max. 90 dB(A) pour les cyclomoteurs de catégorie B.

Une tolérance de 3 dB(A) est admise.

2. Véhicules pour lesquels la demande d'agrément est introduite à partir du 1^{er} janvier 1983 :

a) Nouveaux véhicules :

Max. 70 dB(A) pour les cyclomoteurs de catégorie A;

Max. 75 dB(A) pour les cyclomoteurs à deux roues de catégorie B;

Max. 78 dB(A) pour les cyclomoteurs de catégorie B de plus de deux roues.

En outre, le constructeur ou le mandataire doit indiquer d'une façon lisible et inaltérable les données suivantes sur le cadre du cyclomoteur sur une plaque rivée ou attachée selon un procédé similaire :

- le résultat de mesure le plus élevé,
- la vitesse de rotation du moteur au moment de la mesure,
- la marque et le type du silencieux,
- le nombre d'impulsions à l'allumage.

b) Véhicules en service :

Le bruit émis par les véhicules en service ne peut excéder la valeur indiquée sur la plaque précitée, augmentée de 5 dB(A).

Les conditions et les méthodes de mesure sont définies de manière très précise dans l'arrêté royal.

Le département appliquera rigoureusement les directives futures qui seront éventuellement prises en cette matière par les Communautés européennes ou les recommandations ou règlements d'autres organisations internationales.

La Gendarmerie et de nombreux corps de police communale sont équipés de sonomètres.

Vraag :

Kunnen bestaande palen bv. van de openbare verlichting niet worden gebruikt om er verkeerstekens, met uitzondering van parkeertekens, op aan te brengen ? Dit zou het aantal verkeerspalen drastisch kunnen verminderen.

Antwoord :

Voor zover rekening wordt gehouden met de algemene beginselen inzake de plaatsing van verkeerssignalisatie, nl. dat zij goed zichtbaar moet zijn voor alle weggebruikers, geen aanleiding mag geven tot verwarring en de weggebruikers zo weinig mogelijk mag hinderen, bestaat er geen reglementair beletsel om verkeersborden, met uitzondering van deze betreffende het stilstaan en parkeren, aan te brengen op de palen van de openbare verlichting.

4. Luchtverkeer**a) Algemeenheden****Vraag :**

Wat is de onderverdeling van de investeringen en van de werken voor de Regie der Luchtwegen ?

Antwoord :

Voornaamste werken inzake infrastructuur :

Luchthaven Oostende

Uitgevoerde of in uitvoering zijnde werken :

1980	Afsluitingen (derde fase)	3 937 812
1980-1981	Bouw brandweergarage	8 404 482
1981	Leggen van draineerleidingen	9 453 758
1981-1982	Herstellen verhardingen	4 946 631
1981	Vullen van voegen en barsten in betonverhardingen	3 863 920
1981	Schoonmaken Albertus-geleed	3 492 417
1982-1983	Aanbrengen automatische schuifdeuren N-gevel Stationsgebouw	3 439 478

Niet uitgevoerde werken :

Werken om startbaan 06-28 over volle lengte bruikbaar te maken (cat. II verpl. I. L. S.) 50 000 000
(Over deze werken is nog niet beslist.)

Luchthaven Antwerpen-Deurne

Uitgevoerde of in uitvoering zijnde werken :

1979-1980	Overlagen met K. W. S. beton van de startbaan 11-29	58 488 470
1979-1980	Onderhoud verhardingen	4 592 284
1981	Installeren H. S. omvormingspost en algemeen L. S. bord	1 734 669
1981	Verbouwen sanitair lokalen	3 185 661
1981	Verbouwen linkervleugel van stationsgebouw	2 444 149

Question :

Les poteaux existants, par exemple les poteaux d'éclairage public, ne peuvent-ils être utilisés comme supports pour les panneaux de signalisation, à l'exception des panneaux de stationnement ? Ceci permettrait de réduire très sensiblement le nombre de poteaux de signalisation.

Réponse :

Pour autant qu'il soit tenu compte des règles générales relatives au placement des panneaux de signalisation routière, à savoir qu'ils doivent être bien visibles pour tous les usagers de la route, qu'ils ne peuvent prêter à confusion et qu'ils doivent gêner le moins possible lesdits usagers, aucune disposition réglementaire n'interdit de placer de tels panneaux sur les poteaux d'éclairage public, à l'exception des panneaux réglementant l'arrêt et le stationnement des véhicules.

4. Transports aériens**a) Généralités****Question :**

Quelle est la répartition des investissements et des travaux prévus pour la Régie des Voies aériennes ?

Réponse :

Principaux travaux d'infrastructure :

Aéroport d'Ostende

Travaux exécutés ou en cours d'exécution :

1980	Clôtures (troisième phase)	3 937 812
1980-1981	Aménagement d'un garage pour le service d'incendie	8 404 482
1981	Pose de canalisations de drainage	9 453 758
1981-1982	Réparation de revêtements	4 946 631
1981	Remplissage de fentes et de fissures dans des revêtements en béton	3 863 920
1981	Nettoyage du ruisseau Albertus	3 492 417
1982-1983	Pose de portes à glissière automatiques à la façade nord du bâtiment de la gare	3 439 478

Travaux non exécutés :

Travaux visant à rendre la piste d'envol 06-28 utilisable sur toute sa longueur (4 C.II. dépl. I. L. S.) 50 000 000
(Ces travaux n'ont pas encore été décidés.)

Aéroport d'Anvers-Deurne

Travaux exécutés ou en cours d'exécution :

1979-1980	Couches de surface en béton hydrocarboné de la piste d'envol 11-29	58 488 470
1979-1980	Entretien des revêtements	4 592 284
1981	Installation du poste de transformation H. T. et tableau général B. T.	1 734 669
1981	Transformation des locaux sanitaires	3 185 661
1981	Transformation de l'aile gauche du bâtiment de la gare	2 444 149

1981	Onderhoud verhardingen	6 890 087
1982-1983	Nieuw brandweergebouw	21 024 869
1982-1983	Herstellen gevels en ramen stationsgebouw	16 007 730
1982-1983	Leveren en plaatsen driefazig dieselalternatoraggregaat	1 761 432
1983	Herstelling verhardingen + Resa	2 833 635

Luchthaven Charleroi-Gosselies

Uitgevoerde of in uitvoering zijnde werken :

1978-1980	Herstelling verhardingen	10 314 438
1979-1980	Afsluitingen (samen met E. B. S. P. en E. B. S. H.)	2 470 926
1979-1980	Nieuwe stookketels in gebouwen SABCA en nieuwe cabine voor aardgas	11 741 751
1980-1981	Aanleg wegen aan ingang en parking	6 149 390
1981	Overlagen taxiweg Zuid (deel 1981)	13 850 900
1981	Verlengen taxiweg Zuid tot drempel 25 van startbaan (deel 1981)	56 206 343

1980-1982	Herstellingen verhardingen	13 641 803
Niet uitgevoerde werken :		
Vertrekhal		29 405 971
Onteigeningen startbaan (dit vraagstuk wordt herzien)		112 000 000

Luchthaven Luik-Bierset

Uitgevoerde of in uitvoering zijnde werken :

1979-1981	Aanleggen van een waterreservoir met hydrofoorgroep	5 149 214
-----------	--	-----------

Vanaf 1979 :

Versterking startbanen.
Werken uitgevoerd door de Luchtmacht.

Tussenkoms R. L. W.

1979		7 106 726
1980		32 358 615
1981		94 004 572
1982		9 743 934
1981	Leggen kabels	2 780 134

Niet uitgevoerde werken :

Gebouw voor technische voorzieningen (hangend vraagstuk)	80 000 000
---	------------

Vraag :

Plannen voor werken in de verschillende luchthavens voor de komende jaren zouden zijn ingetrokken. Hoe zit dat ?

Welke werken zijn sedert 1980 vastgelegd of zullen worden vastgelegd, per luchthaven, volgens de drie categorieën ?

1981	Entretien des revêtements	6 890 087
1982-1983	Nouveaux bâtiments pour les services d'incendie	21 024 869
1982-1983	Réparation de façades et de fenêtres du bâtiment de la gare	16 007 730
1982-1983	Fourniture et placement d'un groupe alternateur diesel triphasé	1 761 432
1983	Réparation de revêtements + Resa	2 833 635

Aéroport de Charleroi-Gosselies

Travaux exécutés ou en cours d'exécution :

1978-1980	Réparation de revêtements	10 314 438
1979-1980	Clôtures (en collaboration avec E. B. S. P. et E. B. S. H.)	2 470 926
1979-1980	Nouvelles chaudières dans les bâtiments de la SABCA et nouvelle cabine pour le gaz naturel	11 741 751
1980-1981	Aménagement des voies d'accès et parkings	6 149 390
1981	Couches de surface de la piste taxi Sud (partie 1981)	13 850 900
1981	Prolongement de la piste taxi Sud jusqu'au seuil 25 de la piste d'envol (partie 1981)	56 206 343
1980-1982	Réparation de revêtements	13 641 803

Travaux non exécutés :		
Hall de départ		29 405 971
Expropriations piste (cette question est soumise à revision)		112 000 000

Aéroport de Liège-Bierset

Travaux exécutés ou en cours d'exécution :

1979-1981	Aménagement d'un réservoir d'eau avec groupe hydrophore	5 149 214
-----------	--	-----------

A partir de 1979 :

Consolidation des pistes d'envol.
Travaux exécutés par la Force aérienne.

Intervention R. V. A.

1979		7 106 726
1980		32 358 615
1981		94 004 572
1982		9 743 934
1981	Pose de câbles	2 780 134

Travaux non exécutés :

Bâtiment technique (question en suspens)	80 000 000
---	------------

Question :

Les travaux projetés pour les prochaines années seraient supprimés. Qu'en est-il ?

Quels sont les travaux engagés ou en voie d'engagement par aéroport depuis 1980, selon les trois catégories ?

Antwoord :

De geplande investeringen bedragen :

	1983	1984	1985
	—	—	—
1. Nationale investeringen			
Brussel Nationaal ...	1 053,—	553,58	940,—
Andere (1)	370,40	1 446,20	1 038,—
2. Vlaanderen	87,48	165,86	92,60
3. Wallonie	184,10	216,28	25,—
	1 695,—	2 381,9	2 095,60

(1) C. A. N. A. C. - Hoofdbestuur — Werken in Regie — Verrekening.

In bijlagen V, VI en VII komen voor :

- het aanpepaste werkenprogramma 1983;
- het ontwerp-werkenprogramma 1984;
- het driejarenplan 1983 - 1984 - 1985.

b) Sabena

Vraag :

1. Wat is de toestand van de Sabena ? Hoe is die sinds 20 jaar geëvolueerd ? Hebben de inspanningen inzake commercialisatie en verlaging van de salarissen geleid tot een begroting in evenwicht voor 1984 ?
2. Wat is de samenstelling van de luchtvloot ?
3. Hoever staat het met de filialisering en wat zijn de vooruitzichten in dat verband ?

Antwoord :

1. Zie bijlage VIII.

2. Samenstelling van de vloot :

- 2 Boeing 747;
- 5 DC 10;
- 15 Boeing 737.

Vooruitzichten :

2 airbussen in 1984 : 1 in maart; 1 einde van het jaar (optie gelicht).

Een derde optie is nog niet gelicht.

3. Filialisering

De filialisering van de activiteiten van de Sabena moet als een juridisch beheersinstrument worden gezien tot een nauwkeuriger afbakening van de verantwoordelijkheden van de bestuurders in de onderscheidene sectoren, tot meer klaarheid in de rekeningen en om in voorkomend geval kapitaal-inbreng voor gefilialiseerde activiteiten (luchtvervoer, technische diensten, catering, handling, Sobelair...) mogelijk te maken.

Réponse :

Les investissements prévus :

	1983	1984	1985
	—	—	—
1. Investissements nationaux			
Bruxelles national ...	1 053,—	553,58	940,—
Autres (1)	370,40	1 446,20	1 038,—
2. Flandre	87,48	165,86	92,60
3. Wallonie	184,10	216,28	25,—
	1 695,—	2 381,9	2 095,60

(1) C. A. N. A. C. - Administration centrale — Travaux en régie — Imputation.

Les annexes V, VI et VII contiennent :

- le programme ajusté des travaux 1983;
- le projet de programme des travaux 1984;
- le plan triennal 1983-1984-1985.

b) Sabena

Question :

1. Quelle est la situation de la Sabena ? Comment a-t-elle évolué depuis 20 ans ? Les efforts de commercialisation et les réductions de salaires ont-ils abouti à équilibrer le budget pour 1984 ?
2. Quelle est la composition de la flotte aérienne ?
3. Où en est la filialisation et quelles sont les perspectives à cet égard ?

Réponse :

1. Voir annexe VIII.

2. Composition de la flotte :

- 2 Boeing 747;
- 5 DC 10;
- 15 Boeing 737.

Perspectives :

2 Airbus en 1984 : 1 en mars; 1 en fin d'année (option levée).

Une troisième option n'est pas encore levée.

3. Filialisation

La filialisation des activités de la Sabena doit être considérée comme un instrument juridique de gestion situant avec plus de précision les responsabilités des dirigeants des divers secteurs, introduisant plus de clarté dans les comptes et permettant éventuellement des apports de capitaux à certaines activités filialisées (transport aérien, services techniques, catering, handling, Sobelair, ...).

Vraag :

Welke dochtermaatschappijen bestaan er al bij Sabena ? Heeft de werking van die maatschappijen aanleiding tot klachten gegeven ? Worden er nog andere dochtermaatschappijen opgericht ?

Antwoord :

Op 31 december 1982 bestonden de volgende dochtermaatschappijen :

— Vervoer	Deelneming
Sobelair	210 721 492 F
Solia (Société libanaise d'aviation) ...	1 F
Servicios Interamericanos	1 F
Sabena de Venezuela	166 225 F
— Hotelwezen	
Compagnie Grands Hotels Africains	18 020 856 F
Sodehotel	4 482 500 F
— Toerisme	
Compagnie internationale de gestion	
C. I. G.	5 870 100 F
Transair	9 700 000 F
— Verbonden ondernemingen	
Zaventem Uitbreiding	20 000 F
Sobugea (Rwanda)	5 651 100 F

Vraag :

Wat de structuur van het net betreft, wordt een politiek van inkrimping van de kleine lijnen gevoerd. Zo worden in Afrika verscheidene landingsplaatsen slechts eenmaal per week aangedaan, met een vast personeel ter plaatse dat noodgedwongen te weinig werk heeft. Hoe is dat uit het oogpunt van de kosten te rechtvaardigen ?

Antwoord :

De frequentie waarmee de landingsplaatsen worden aangedaan vloeit voort uit het marktonderzoek.

Er dient rekening te worden gehouden met de (bilaterale) luchtvaartovereenkomsten en met de bezettingsgraad.

Op te merken valt dat de exploitatieprijs van sommige landingsplaatsen zeer laag is.

Vraag :

Per vliegtuig zouden bij Sabena ongeveer 430 mensen tewerkgesteld zijn, terwijl dit in Europa een gemiddelde zou bedragen van 250 werknemers per vliegtuig.

Wat is de reden van deze Belgische overbezetting ?

Antwoord :

De vergelijking van het aantal personeelsleden in verhouding tot het aantal vliegtuigen van de vloot gaat niet op omdat bij deze vergelijking geen rekening gehouden wordt met de diverse activiteiten die Sabena onderneemt voor zichzelf en voor andere maatschappijen (onderhoud vliegtuigen, catering, handling, enz...).

Question :

Quelles sociétés filiales existent-elles déjà à la Sabena ? L'action de ces sociétés a-t-elle donné lieu à des plaintes ? D'autres filiales vont-elles être créées ?

Réponse :

Au 31 décembre 1982 existaient les filiales suivantes :

— Transport	Participation
Sobelair	210 721 492 F
Solia (Société libanaise d'aviation) ...	1 F
Servicios Interamericanos	1 F
Sabena de Venezuela	166 225 F
— Hôtellerie	
Compagnie Grands Hotels Africains	18 020 856 F
Sodehotel	4 482 500 F
— Tourisme	
Compagnie internationale de gestion	
C. I. G.	5 870 100 F
Transair	9 700 000 F
— Entreprises liées	
Zaventem Uitbreiding	20 000 F
Sobugea (Rwanda)	5 651 100 F

Question :

En ce qui concerne la structure du réseau est pratiquée une politique de resserrement des petites lignes. Ainsi, en Afrique, plusieurs points d'atterrissage ne sont desservies qu'une fois par semaine, avec un personnel permanent sur place forcément sous-occupé. Comment cela se justifie-t-il au point de vue coûts ?

Réponse :

La fréquence de dessertes des escales résulte des études de marché.

Il faut tenir compte des accords aériens (bilatéraux) et des coefficients d'occupation.

A noter que le prix d'exploitation de certaines escales est très faible.

Question :

Il semblerait que la Sabena utilise environ 430 personnes par avion, alors que ce chiffre serait en moyenne de 250 personnes par avion dans les autres compagnies européennes.

Comment s'explique cet excès d'effectifs pour la compagnie belge ?

Réponse :

Il n'est pas possible d'établir un parallèle entre le nombre de membres du personnel occupés par avion et le nombre d'avions de la flotte, étant donné qu'une telle comparaison ne tient pas compte des différentes activités que la Sabena exerce pour elle-même et pour d'autres compagnies (entretien d'avions, catering, handling, etc...).

Vraag :

Wanneer zijn aanwervingen te verwachten ter vervanging van de afvloeiende personeelsleden ?

Antwoord :

De collectieve arbeidsovereenkomst van 27 april 1982 heeft bij Sabena een systeem van verplichte brugpensioenering ingevoerd (57 jaar voor de mannen, 55 jaar voor de vrouwen). Het is de bedoeling dat slechts een gedeelte van het aldus afgevloeide personeel vervangen wordt en dit om een duidelijk bepaalde behoeften te voorzien. Deze (beperkte) aanwervingen zijn thans aan de gang.

Vraag :

Wanneer is de aanwerving van de aspirant-verkeersleiders te verwachten ?

Antwoord :

De Regering heeft een wervingsstop ingevoerd. Noch-rans kunnen in bepaalde gevallen selectieve aanwervingen gebeuren. De Regie der Luchtwegen die instaat voor de aanwerving van de aspirant-verkeersleiders heeft, zoals voorgeschreven bij het koninklijk besluit n° 56 van 16 juli 1982 betreffende de werving in sommige overheidsdiensten, aan de adviescommissie voor selectieve wervingen de toelating gevraagd om 24 aspiranten in dienst te mogen nemen.

Deze commissie heeft een gunstig advies uitgebracht.

Het Ministerieel Comité voor begroting dient evenwel nog zijn instemming te verlenen.

Vraag :

Waartoe moeten de offers dienen die het Sabena-personeel op zijn bezoldiging brengt, en zijn die offers te rechtvaardigen ?

Antwoord :

De beperking van het loonvolume door inkrimping van de wedden en vervroegde pensioeneringen en de andere herstructurerings- en saneringsmaatregelen hebben geleid tot een verbetering van de exploitatierekening en een vermindering van de verliezen die tot 1981 een ondraaglijk niveau bereikten en die, gezien de bestedingsbeperkingen, het bestaan van de luchtvaartmaatschappij in gevaar brachten.

Vraag :

Hoe is de vermindering met 125 miljoen F voor huur, loods-en, werkplaatsen, gebouwen en lokalen te rechtvaardigen terwijl van het personeel offers worden verlangd ?

Antwoord :

De vermindering van de lonen en de offers gebracht door het personeel alsmede andere herstructureringsmaatregelen vullen mekaar aan en vormen een bijdrage met het doel de Maatschappij te redden.

Question :

Quand engagera-t-on du personnel pour remplacer les membres du personnel mis à la retraite ?

Réponse :

La convention collective de travail du 27 avril 1982 a instauré pour la Sabena un système de prépension obligatoire et ce pour répondre à des besoins bien précis (57 ans pour les hommes, 55 ans pour les femmes). Toutefois, on n'envisage de remplacer qu'une partie du personnel dont on s'est séparé de cette manière. Ces recrutements (limités) sont en cours.

Question :

Quand procédera-t-on au recrutement d'aspirants-contrôleurs aériens ?

Réponse :

Le Gouvernement a bloqué les recrutements. Toutefois, il est possible d'effectuer des recrutements sélectifs dans certains cas. La Régie des Voies aériennes, qui est chargée de recruter des aspirants-contrôleurs aériens, a, comme le prescrit l'arrêté royal n° 56 du 16 juillet 1982 relatif au recrutement dans certains services publics, demandé à la Commission consultative de recrutements sélectifs l'autorisation d'engager 24 aspirants.

Cette Commission a émis un avis favorable.

Le Comité ministériel du budget doit toutefois encore donner son accord.

Question :

A quoi sont destinés les sacrifices que le personnel de la Sabena a consentis sur son salaire et comment se justifient ces sacrifices ?

Réponse :

La diminution de la masse salariale par l'amputation des traitements et les mises à la retraite anticipée assorties d'autres mesures de restructuration et d'assainissement ont amené une amélioration du compte d'exploitation et une diminution des pertes qu jusqu'en 1981 atteignaient des niveaux insupportables et, compte tenu des restrictions budgétaires, mettaient en péril l'existence même de la société.

Question :

Comment se justifie la « diminution de 125 millions de F pour loyer, hangars, ateliers, bâtiments et locaux » alors que des sacrifices sont demandés au personnel ?

Réponse :

Les réductions salariales et les sacrifices consentis par le personnel ainsi que les autres mesures de restructuration se complètent et contribuent au sauvetage de la Société.

Vraag :

Hoever staat het bij de werving voor Sabena met het taalevenwicht (zie parlementaire vraag n° 322 van de heer Cardoen van 1 oktober 1982 — Bulletin der Vragen en Antwoorden n° 21 van 29 maart 1983, blz. 1706) ?

Antwoord :

Verdeling van het kaderpersoneel en het vliegend stafpersoneel volgens de taal op 6 september 1982, met de ontwikkeling over 3 jaar, sedert de wettelijke vaststelling van de taalrollen (december 1979) tot eind 1982 (afvloeiingen wegens veralgemeend vervroegd pensioen). De geleidelijke groei naar gelijkheid houdt aan.

1. Kaderpersoneel

Evolutie	Sterkte — Effectifs		Taalrollen — Rôles				%		Evolution
Toestand op	Totaal — Total	Verschil — Différ.	F	Verschil — Différ.	N	Verschil — Différ.	F	N	Situations aux
31 december 1979 (taalrollen)	307	—	212	—	95	—	69.05	30.95	31 décembre 1979 (rôles).
6 september 1982 (huidige) .	286	— 21	184	— 28	102	+ 7	64.33	35.66	6 septembre 1982 (actuelle).
31 december 1982 (verwachting)	208	— 78	125	— 59	83	— 19	60.10	39.90	31 décembre 1982 (prévision).
Verschillen	—	— 99	—	— 87	—	— 12	—	—	Différences.

2. Vliegend stafpersoneel

Evolutie	Sterkte — Effectifs		Taalrollen — Rôles				%		Evolution
Toestand op	Totaal — Total	Verschil — Différ.	F	Verschil — Différ.	N	Verschil — Différ.	F	N	Situations aux
31 december 1979 (taalrollen)	506	—	345	—	161	—	68.18	31.82	31 décembre 1979 (rôles).
6 september 1982 (huidige) .	442	— 64	296	— 49	146	— 15	66.97	33.03	6 septembre 1982 (actuelle).
31 december 1982 (verwachting)	401	— 41	260	— 36	141	— 5	64.83	35.16	31 décembre 1982 (prévision).
Verschillen	—	— 105	—	— 85	—	— 20	—	—	Différences.

Vraag :

Wat is de rendabiliteit van de lijn Luik-Oostende-Londen ?

Antwoord :

In de volgende synthetische tabel komen de gegevens inzake produktie en rendabiliteit van de lijn Luik-Oostende-Londen voor de jaren 1981 en 1982 alsmede de vooruitzichten voor 1983 voor.

Tot in oktober 1982 werd de lijn met een F-27, die bij DAT was gehuurd, en uitzonderlijk met andere vliegtuigen geëxploiteerd.

Question :

Qu'en est-il de l'équilibre linguistique en matière de recrutement à la Sabena (voir question parlementaire de M. Cardoen n° 322 du 1^{er} octobre 1982, Bulletin questions et réponses n° 21 du 29 mars 1983, p. 1706) ?

Réponse :

Répartition linguistique des cadres et du personnel navigant de maîtrise. Situation au 6 septembre 1982. Indication de l'évolution en 3 ans depuis la fixation des rôles linguistiques légaux (décembre 1979) jusqu'à la fin de l'année 1982 (départs en préretraite généralisée). La progression vers l'égalité est constante.

1. Cadres

Evolutie	Sterkte — Effectifs		Taalrollen — Rôles				%		Evolution
Toestand op	Totaal — Total	Verschil — Différ.	F	Verschil — Différ.	N	Verschil — Différ.	F	N	Situations aux
31 december 1979 (taalrollen)	307	—	212	—	95	—	69.05	30.95	31 décembre 1979 (rôles).
6 september 1982 (huidige) .	286	— 21	184	— 28	102	+ 7	64.33	35.66	6 septembre 1982 (actuelle).
31 december 1982 (verwachting)	208	— 78	125	— 59	83	— 19	60.10	39.90	31 décembre 1982 (prévision).
Verschillen	—	— 99	—	— 87	—	— 12	—	—	Différences.

2. Personnel navigant de maîtrise

Evolutie	Sterkte — Effectifs		Taalrollen — Rôles				%		Evolution
Toestand op	Totaal — Total	Verschil — Différ.	F	Verschil — Différ.	N	Verschil — Différ.	F	N	Situations aux
31 december 1979 (taalrollen)	506	—	345	—	161	—	68.18	31.82	31 décembre 1979 (rôles).
6 september 1982 (huidige) .	442	— 64	296	— 49	146	— 15	66.97	33.03	6 septembre 1982 (actuelle).
31 december 1982 (verwachting)	401	— 41	260	— 36	141	— 5	64.83	35.16	31 décembre 1982 (prévision).
Verschillen	—	— 105	—	— 85	—	— 20	—	—	Différences.

Question :

Quelle est la rentabilité de la ligne Liège-Ostende-Londen ?

Réponse :

Le tableau synthétique qui suit comprend les éléments de production et de rentabilité de la ligne Liège-Ostende-Londen pour les années 1981 et 1982, ainsi que la prévision 1983.

Jusqu'en octobre 1982, l'exploitation était en principe réalisée en F-27 loué à la DAT et exceptionnellement par d'autres avions.

In november 1982 werd besloten die verbinding te exploiteren met Swearingen Metro II, waarvan de capaciteit beter met het profiel van het verkeer strookte.

Antwerpen-Londen-Antwerpen :

Resultaten 1982 :

Ontvangsten	249 300 000 F
Uitgaven	248 800 000 F
	+ 500 000 F

Vooruitzichten 1983 :

Ontvangsten	227 100 000 F
Uitgaven	266 800 000 F

Rendabiliteit van de lijn Luik-Oostende-Londen

	1981 — van 1-4 af Rot./H. V.	1982 — Rot./H. V.	1983 — Rot./H. V.
F-27	343,5/1 160	367,0/1 248	541/1 937
Swearingen Metro II	17 / 50	93 / 304	—
Beechcraft	3 / 10	31,5/ 111	—
	363,5 1 220	491,5 1 663	—
Brandstof	19 651 199	21 283 975	—
Directe kosten	19 486 665	27 003 889	6 889,6
Handelskosten	3 012 792	4 585 941	5 259,1
Huur vliegtuigen (andere dan D. A. T.)	2 303 745	11 768 526	45 822,7
V. P. M.	14 161 247	11 036 252	—
V. P. K.	1 514 360	1 395 975	—
Techniek	11 244 475	15 095 388	—
Huur F-27 (D. A. T.)	10 101 000	14 180 878	—
Andere interne kosten	7 179 158	16 291 441	16 463,8
Totale uitgaven	88 654 641	122 642 265	74 435,2
Kosten rotatie	243 892	249 526	137 588
Ontvangst. pass. + surpl. reisgoed	36 838 638	47 231 256	53 361,4
Toelagen C. E. R. W.	11 250 000	12 000 000	7 000,0
Totale ontvangsten	48 088 638	59 231 256	60 361,4
Marge	-40 566 003	-63 411 009	-14 073,8
% bezetting	25,8 %	24,2 %	43,8 %
% lading	22,2 %	20,9 %	43,8 %
Gem. passagiers per vlucht	15	13	11

Dit verklaart de merkelijke verbetering van het bezettingspercentage en bijgevolg van de rendabiliteit in 1983 ten opzichte van de vorige jaren.

In verband met de opzegging van het contract met D. A. T. ziet de economische balans er als volgt uit (in miljoen) :

— Indien de exploitatie in het kalenderjaar met F-27 had voortgeduurd. Kosten	367,4
— Exploitatie met Swearingen Metro voor hetzelfde jaar 1983. Kosten	237,5
Bedrijfswinst	129,9
— Maximum huurkosten aan D. A. T. tot de einddatum van het contract	54,1
— Bedrag waarmee wij de regeling troffen	31,5
Werkelijke winst	98,4

En novembre 1982, il a été décidé de réaliser cette liaison en Swearingen Metro II dont la capacité convenait mieux au profil du trafic.

Anvers-Londres-Anvers :

Réalisations 1982 :

Recettes	249 300 000 F
Dépenses	248 800 000 F
	+ 500 000 F

Prévisions 1983 :

Recettes	277 100 000 F
Dépenses	266 800 000 F

Rentabilité de la ligne Liège-Ostende-Londres

	1981 — à partir du 1-4 Rot./H. V.	1982 — Rot./H. V.	1983 — Rot./H. V.
F-27	343,5/1 160	367,0/1 248	541/1 937
Swearingen Metro II	17 / 50	93 / 304	—
Beechcraft	3 / 10	31,5/ 111	—
	363,5 1 220	491,5 1 663	—
Fuel	19 651 199	21 283 975	—
Frais directs	19 486 665	27 003 889	6 889,6
Frais commerciaux	3 012 792	4 585 941	5 259,1
Affrètements avions (autres que D. A. T.)	2 303 745	11 768 526	45 822,7
P. N. M.	14 161 247	11 036 252	—
P. N. C.	1 514 360	1 395 975	—
Technique	11 244 475	15 095 388	—
Location F-27 (D. A. T.)	10 101 000	14 180 878	—
Autres frais internes	7 179 158	16 291 441	16 463,8
Total dépenses	88 654 641	122 642 265	74 435,2
Coût à la rotation	243 892	249 526	137 588
Recettes pass. + exc. bag.	36 838 638	47 231 256	53 361,4
Subventions S. E. R. W.	11 250 000	12 000 000	7 000,0
Total recettes	48 088 638	59 231 256	60 361,4
Marge	-40 566 003	-63 411 009	-14 073,8
% d'occupation	25,8 %	24,2 %	43,8 %
% de chargement	22,2 %	20,9 %	43,8 %
Moyenne passager par vol	15	13	11

Ceci explique l'amélioration substantielle du taux d'occupation et par conséquent de la rentabilité en 1983 par rapport aux années précédentes.

Quant à la renonciation du contrat avec D. A. T., le bilan économique se présente de la façon suivante (en millions) :

— Si l'exploitation continuait en F-27 pour l'année civile 1983. Coût	367,4
— Exploitation en Swearingen Metro pour la même année 1983. Coût	237,5
Gain d'exploitation	129,9
— Coût maximum de location à D. A. T. jusque la date limite contractuelle	54,1
— Montant sur lequel nous avons conclu notre arrangement	31,5
Gain réel	98,4

Vraag :

Kunnen passagiers van « niet-veilige » lijnen op Brussel-Nationaal in minder oncomfortabele omstandigheden worden opgevangen ?

Antwoord :

De plaats waar passagiers van onveilige vluchten worden opgevangen — Exit 52 — wordt momenteel verfraaid (herschilderd, tapijt besteld, nieuwe trap).

Een definitieve oplossing komt in het kader van het massaplan.

Vraag :

Is de Sabena nog betrokken bij commerciële initiatieven in Zaïre ? Brengt dat geen verliezen mee ?

Antwoord :

Er zijn inderdaad in Zaïre nog fondsen waarvan de overdracht tegen een overeengekomen omrekeningskoers gewaarborgd is. De overdrachten konden niet plaatshebben bij gebrek aan beschikbare deviezen. Die fondsen vertegenwoordigen ca. 1,3 miljard BF. Het is wellicht overbodig erop te wijzen dat de financiële lasten van de maatschappij aanzienlijk zouden worden verlicht als zij over dat bedrag kon beschikken.

Vraag :

De voornaamste nieuwigheid in de Sabena-zomerdienstregeling voor 1982 was de opening van de verbinding Brussel-Kilimanjaro-Dar-es-Salaam per DC-10.

Hoe staat het met de rentabiliteit van deze lijn ?

Antwoord :

Op basis van 52 vluchten — over een heel jaar dus, aangezien er één vlucht per week plaats heeft — bestaat er een boni van iets meer dan 100 miljoen; hierbij werden de afschrijvingen van het vliegend materieel en de verzekeringen aangerekend.

Men kan dus concluderen dat deze nieuwe lijn gunstige verwachtingen wekt.

Vraag :

Hoe staat het met de vluchten op Tokio ?

Antwoord :

De huidige trend wijst op een merkelijke daling van de vluchten op Japan, wat ook geldt voor andere maatschappijen, maar voor die verrassende ontwikkeling is geen uitleg gevonden.

Vraag :

Wat zijn de betrekkingen met de chartermaatschappij als Sabena vluchten chartert (b.v. Kigali) ? Wie betaalt de bijkomende kosten van deze vluchten ?

Question :

Les passagers des lignes « peu sûres » ne peuvent-ils être accueillis à Bruxelles-National dans des conditions moins inconfortables ?

Réponse :

L'endroit où sont accueillis les passagers des vols « peu sûrs » — Exit 52 — fait actuellement l'objet de travaux d'embellissement (peinture, tapis, nouvel escalier).

Une solution définitive sera trouvée dans le cadre du plan de masse.

Question :

La Sabena est-elle encore concernée par des initiatives commerciales au Zaïre ? Cela ne lui occasionne-t-il pas de pertes ?

Réponse :

Il reste effectivement au Zaïre certains fonds dont le transfert a été garanti à un taux de conversion déterminé conventionnellement. A défaut de disponibilités en devises ces transferts n'ont pu avoir lieu. Ces fonds représentent environ 1,3 milliard de FB. Inutile de souligner que le fait de disposer de cette somme allégerait considérablement les charges financières de la société.

Question :

La principale innovation de la Sabena dans le cadre de l'horaire d'été 1982 a été la mise en exploitation de la ligne Bruxelles-Kilimandjaro-Dar-es-Salam desservie par DC-10.

Cette ligne est-elle rentable ?

Réponse :

Si on se base sur un chiffre de 52 vols — c'est-à-dire sur toute une année puisqu'il y a un vol par semaine — la Société a réalisé un boni de plus de 100 millions, déduction faite des frais d'amortissement du matériel volant et des assurances.

On peut donc conclure que cette nouvelle ligne permettra sans doute d'enregistrer des résultats favorables.

Question :

Qu'en est-il des vols vers Tokyo ?

Réponse :

Les tendances actuelles montrent une chute sensible du trafic vers le Japon, comme c'est le cas pour les autres compagnies, mais cette évolution surprenante n'a pas trouvé d'explication.

Question :

Lorsque la Sabena « charterise » divers vols (ex. Kigali), quelles sont ses relations avec la société-charter ? Qui paie les frais complémentaires de ces vols ?

Antwoord :

Wanneer Sabena bij gebrek aan voldoende ruimte voor een haar toevertrouwd transport een andere luchtvaartmaatschappij onder de arm meent te moeten nemen, worden de voorwaarden inzake bezoldiging en uitvoering van de vlucht bepaald door de bevrachtingsovereenkomst en brengt dat geen bijkomende kosten mee.

Vraag :

Hoe staat het met « Santa Lucia Airways » ?

Antwoord :

Santa Lucia Airways bestaat en werd reeds herhaaldelijk gecharterd volgens het aanbod op de markt.

De charterprijs van Santa Lucia is de voordeligste; hij bedraagt nagenoeg de helft van wat de concurrentie vraagt.

Tot hiertoe heeft die maatschappij tot voldoening van Sabena gewerkt.

Vraag :

Wat is de bezettingsgraad van Brucargo te Brussel-Nationaal en hoeveel bedragen hiervan de kosten ?

Antwoord :

a) Gebouw 705 :

- Verhuurbare netto-oppervlakte : 9 400 m².
- Geconcessionieerd tot mei 1983 : 7 006 m².
- Huidige bezetting : 76 %.

b) Gebouw 706 :

— Verhuurbare netto-oppervlakte bureauruimte (douanelokalen niet inbegrepen) :

— benedenverdieping	172 m ²
— benedenverdieping + 1	105 m ²
— andere verdiepingen	7 110 m ²
Totaal	7 387 m²

- Geconcessionieerd tot mei 1983 : 3 755 m².
- Huidige bezetting : 50,83 %.

c) R. L. W. en luchthavens

Vraag :

Wat is het beleid inzake verschillende luchthavens voor 1983 en de volgende jaren ?

Wat zijn voor 1983 de kredieten die voor elke gewestelijke luchthaven worden uitgetrokken volgens de categorie waartoe zij behoren ?

Antwoord :

Zie bijlagen V, VI en VII.

Réponse :

Lorsque la Sabena, à défaut de disposer de capacités suffisantes pour assurer un transport qui lui a été confié, estime devoir affréter une autre compagnie aérienne, les conditions de rémunération et d'exécution du vol sont déterminées par le contrat d'affrètement et n'entraînent pas de « frais complémentaires ».

Question :

Qu'en est-il de « Santa Lucia Airways » ?

Réponse :

Santa Lucia Airways existe et a déjà été affrétée à plusieurs reprises selon les offres du marché.

Le prix d'affrètement de « Santa Lucia » est le plus intéressant; il est environ la moitié du prix demandé par la concurrence.

A ce jour, cette compagnie a toujours opéré à la satisfaction de la Sabena.

Question :

Quel est le taux d'occupation de Brucargo à Bruxelles-National et le coût de cette occupation ?

Réponse :

a) Bâtiment 705 :

- Superficie nette louable : 9 400 m².
- Cédé en concession jusque mai 1983 : 7 006 m².
- Taux d'occupation actuel : 76 %.

b) Bâtiment 706 :

— Superficie nette louable de bureaux (locaux de la douane non compris) :

— rez-de-chaussée	172 m ²
— rez-de-chaussée + 1	105 m ²
— autres étages	7 110 m ²
Total	7 387 m²

- Cédé en concession jusque mai 1983 : 3 755 m².
- Taux d'occupation actuel : 50,83 %.

c) R. V. A. et aéroports

Question :

Quelle est la politique vis-à-vis des divers aéroports pour 1983 et les années suivantes ?

Quels sont, pour 1983, les crédits prévus pour chaque aéroport régional selon leur classe ?

Réponse :

Voir annexes V, VI et VII.

Grote investeringen in elektronisch materieel sedert 1980

27. 2.1980 ...	I. L. S. Luik	Thomson	16 766 000
28.11.1980 ...	Legal Recording	A. E. G.	41 275 990
	Uitbreiding A. C. C.	A. E. G.	2 754 040
	Wijzigingen St-Hubert	A. E. G.	1 456 030
7. 1.1981 ...	Bebakeningsmateriaal	A. D. B.	13 553 000
30.12.1981 ...	Radar St-Hubert, onderdrukking van parasitaire echo's	A. E. G.	10 776 000
	Peilingtransmissie	A. E. G.	3 476 000
11. 1.1982 ...	Telefoon C. C. N.	Siemens	12 763 000
10. 6.1982 ...	Uitbreiding A. C. C.	A. E. G.	6 494 000
9. 7.1982 ...	Radaruitrusting	Thomson	2 850 000
	E. B. O. S.		2 850 000
	E. B. C. I.		
19.10.1982 ...	Intercom Zaventem	S. A. I. T.	6 786 000
27.12.1982 ...	Radarscherm Luik	Thomson	13 485 000
14. 4.1983 ...	Radar Bertem	A. E. G.	221 448 000

Vraag :

Wat zijn de verliezen per gewestelijke luchthaven ?
Welk gedeelte ervan wordt door het Gewest gedragen ?

Antwoord :

Het Gewest draagt hoegenaamd niets.

Grands investissements en matériel électronique depuis 1980

27. 2.1980 ...	I. L. S. Liège	Thomson	16 766 000
28.11.1980 ...	Legal Recording	A. E. G.	41 275 990
	Extensions A. C. C.	A. E. G.	2 754 040
	Modifications St-Hubert	A. E. G.	1 456 030
7. 1.1981 ...	Matériel de balisage	A. D. B.	13 553 000
30.12.1981 ...	Radar St-Hubert, suppression d'anges	A. E. G.	10 776 000
	Transmission azimuthale	A. E. G.	3 476 000
11. 1.1982 ...	Téléphone C. C. N.	Siemens	12 763 000
10. 6.1982 ...	Extension A. C. C.	A. E. G.	6 494 000
9. 7.1982 ...	Equipement radar	Thomson	2 850 000
	E. B. O. S.		2 850 000
	E. B. C. I.		
19.10.1982 ...	Intercom Zaventem	S. A. I. T.	6 786 000
27.12.1982 ...	Ecran-radar Liège	Thomson	13 485 000
14. 4.1983 ...	Radar Bertem	A. E. G.	221 448 000

Question :

Quelles sont les pertes par aéroport régional ?
Quelle part en assume la Région ?

Réponse :

La Région n'en assume aucune part.

1980 :	Ontvangsten — Recettes	Uitgaven — Dépenses	Exploitatiecoëfficiënt — Coefficient d'exploitation
Brussel-Nationaal. — Bruxelles-National ...	2 286 975 172	1 249 974 033	182,96
Grimbergen ...	5 895 914	57 067 388	10,33
Antwerpen. — Anvers ...	30 941 959	124 268 614	24,90
Gent. — Gand ...	1 766 654	28 900 194	6,11
Oostende. — Ostende ...	25 261 592	288 355 923	8,76
Luik. — Liège ...	3 788 333	64 041 909	5,92
Spa ...	874 445	27 227 563	3,21
St-Hubert ...	863 484	34 622 172	2,49
Gosselies ...	16 805 391	137 325 698	12,24
1981 (geschat — estimé) :			
Brussel-Nationaal. — Bruxelles-National ...	2 592 715 182	1 399 946 222	185,20
Grimbergen ...	6 452 199	60 518 536	10,66
Antwerpen. — Anvers ...	27 477 425	131 649 976	20,87
Gent. — Gand ...	1 459 206	30 378 271	4,80
Oostende. — Ostende ...	37 507 339	331 658 895	11,31
Luik. — Liège ...	3 524 972	70 878 284	4,97
Spa ...	774 479	29 985 220	2,58
St-Hubert ...	754 272	37 750 659	2,00
Gosselies ...	11 602 645	144 923 886	8,01
1982 (geschat — estimé) :			
Brussel-Nationaal. — Bruxelles-National ...	2 887 198 324	1 469 430 314	196,48
Grimbergen ...	4 240 774	64 036 842	6,62
Antwerpen. — Anvers ...	40 614 720	139 702 986	29,07
Gent. — Gand ...	1 464 838	32 210 301	4,55
Oostende. — Ostende ...	24 156 583	348 628 263	6,93
Luik. — Liège ...	4 645 338	75 274 739	6,17
Spa ...	796 795	31 708 719	2,51
St-Hubert ...	1 227 687	39 937 933	3,07
Gosselies ...	18 541 452	153 513 325	12,08

Vraag :

Hoe is de toestand te Brussel-Nationaal de jongste dertig jaar geëvolueerd ?

Antwoord :

Zie bijlage IX.

Vraag :

Overweegt de Minister een versoepeling van het bestuurlijk toezicht op het toekennen van verkeersrechten aan gewestelijke luchthavens ? De moeilijkheden in die sector brengen de luchtvaartmaatschappijen ertoe hun vliegtuigen elders te laten landen. (Cf. parlementaire vraag n° 48 van 9 november 1979 aan de Minister van Verkeerswezen, Bulletin van Vragen en Antwoorden, Kamer, n° 12 van 1979-1980, blz. 1099).

Antwoord :

Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen regelmatige lijnen en charterverkeer.

1. Voor het regelmatig verkeer zijn er bilaterale akkoorden tussen België en elk betrokken land. Aan die landen worden de gevraagde landingsplaatsen toegewezen, d.i. doorgaans Brussel, wegens zijn centrale ligging.

Sinds enkele jaren echter dringen de Belgische onderhandelaren zelf bij de buitenlandse overheden aan om de gewestelijke luchthavens te doen opnemen in de luchtvaartakkoorden betreffende regelmatige diensten.

Tot hertoe werden 21 soortgelijke akkoorden gesloten, wat een stap vooruit is ten opzichte van het parlementair antwoord op 9 november 1979. Er moet aan worden toegevoegd dat de Ministers van Vervoer van de E. E. G. thans een ontwerp-richtlijn voorbereiden om binnen de Gemeenschap de intergewestelijke verbindingen te begunstigen; deze richtlijn wordt waarschijnlijk nog dit jaar goedgekeurd.

2. Voor het occasionele verkeer worden nauwkeurige vergunningen afgeleverd waarbij er zorgvuldig op wordt gelet dat geen Belgische luchthaven wordt gediscrimineerd.

Vraag :

Hoe staat het met de luchtveiligheid te Deurne en Gosselies ?

Antwoord :

1. Luchthaven Deurne.

Een werkgroep samengesteld uit afgevaardigden van de Regie der Luchtwezen en het Bestuur der Luchtvaart besteedde vier vergaderingen en één werkbezoek aan Antwerpen teneinde te onderzoeken « of de exploitatie van de luchthaven, zoals zij nu bestaat, alle waarborgen biedt op het vlak van de veiligheid der operaties in het algemeen ».

De werkgroep gaat ervan uit (met éénparigheid van stemmen) dat de luchthaven operationeel veilig is binnen de gestelde gebruiksvoorwaarden, zoals die bindend zijn vastgelegd in A. I. P. België en Luxemburg, in hoofdzaak onder de rubrieken A. G. A. en R. A. C.

Wat de Runway End Safety Area (R. E. S. A.) in het verlengde van de startbaan betreft :

Question :

Comment a évolué la situation de Bruxelles-National au cours des trente dernières années ?

Réponse :

Voir annexe IX.

Question :

Le Ministre envisage-t-il d'assouplir la tutelle administrative sur l'octroi de droits de trafic aux aéroports régionaux ? Les difficultés dans le secteur incitent les compagnies aériennes à faire atterrir leurs avions ailleurs (voir question parlementaire n° 48 du 9 novembre 1979 au Ministre des Communications, Bulletin des Questions et Réponses de 1979-1980, Chambre, n° 12, p. 1099).

Réponse :

Il convient de distinguer entre les lignes régulières et le trafic charter.

1. En ce qui concerne le trafic régulier, celui-ci fait l'objet d'accords aériens bilatéraux entre la Belgique et chaque pays concerné. A celui-ci il est accordé les escales qu'il demande, généralement Bruxelles, évidemment en raison sa position centrale.

Depuis quelques années cependant les négociateurs belges insistent eux-mêmes auprès des autorités étrangères pour inclure les aéroports régionaux dans les accords aériens relatifs aux services réguliers.

Jusqu'à présent 21 accords de ce genre ont été conclus, ce qui constitue encore un progrès par rapport à la réponse parlementaire fournie le 9 novembre 1979. Il faut ajouter que les Ministres des Transports de la C. E. E. préparent actuellement un projet de directive favorisant les liaisons inter-régionales à l'intérieur de la Communauté, qui sera probablement adopté cette année encore.

2. En ce qui concerne le trafic non régulier, celui-ci fait l'objet d'autorisations ponctuelles dans la délivrance desquelles il est soigneusement veillé à n'introduire aucune discrimination entre aéroports belges.

Question :

Qu'en est-il de la sécurité aérienne à Deurne et à Gosselies ?

Réponse :

1. Aéroport de Deurne.

Un groupe de travail composé de délégués de la Régie des Voies aériennes et de l'Administration de l'aéronautique a consacré quatre réunions et une visite de travail à l'aéroport d'Anvers, afin d'examiner « si l'exploitation de l'aéroport, telle qu'elle se fait actuellement, présente toutes les garanties voulues en ce qui concerne la sécurité des opérations en général ».

Le groupe de travail unanime est arrivé à la conclusion que l'aéroport présente toutes les garanties de sécurité au niveau des opérations, pourvu que l'on respecte les conditions d'utilisation fixées de manière impérative dans l'I. A. P. pour la Belgique et le Luxembourg et principalement dans les rubriques A. G. A. et R. A. C.

En ce qui concerne le Runway End Safety Area (R.E.S.A.) dans le prolongement de la piste d'envol :

De aanbesteding dateert van 17 februari 1983.
De werken werden goedgekeurd en worden uitgevoerd in de zomerperiode 1983.

2. Luchthaven van Charleroi-Gosselies.

Aangezien de Regie der Luchtwegen de luchthaven van Charleroi heeft uitgerust met een baan van 2 552 m in hard materiaal, waarvan de bekleding kan weerstaan aan een intensief verkeer van grote vliegtuigen, is er geen enkel veiligheidsprobleem op deze luchthaven.

Bedoelde baan is uitgerust met visuele en radio-elektrische hulpmiddelen voor de landing die ook bij slechte zichtbaarheid kunnen worden gebruikt.

Het opstijgen van grote vliegtuigen kan eventueel lawaaihinder veroorzaken voor een kliniek die opgericht werd juist in het verlengde van de startbaan.

In dit verband dient aangestipt dat de luchthaven bestond vóór dat de kliniek er werd opgericht.

Onteigeningskredieten uitgetrokken voor E. B. C. I.

1. Bomen in de nabijheid van de piste : 4 miljoen werd vastgelegd in 1980, de onteigeningen zijn grotendeels uitgevoerd.

2. Onteigening van een enclave : 14,5 miljoen (7 miljoen vastgelegd in 1982 en 7,5 miljoen in 1983).

3. Aanleg rolbaan : 16 miljoen werd vastgelegd in 1982, de onteigeningen zijn reeds grotendeels uitgevoerd.

4. Verlenging startbaan : 100 miljoen werd vastgelegd in 1981, enkele onteigeningen zijn uitgevoerd. Ondertussen heeft de hogere overheid beslist af te zien van de verlenging van de startbaan. De uitgetrokken kredieten werden in totaal geraamd op 281 miljoen.

Vraag :

Hoever staat het met de werken op de luchthaven Gosselies, met name de verlenging van de startbaan en de vorgenommen onteigeningen ?

Antwoord :

De koninklijke besluiten van 5 september 1980, 8 augustus 1981 en 21 september 1981 voorzagen in de nodige onteigeningen voor de uitbreiding van de luchthaven.

Een over twee jaren gespreide begroting van 240 miljoen was in uitzicht gesteld.

Op 12 augustus 1982 werd bevel gegeven de onteigeningen te schorsen.

Om sociale beweegredenen gaf de Minister op 25 augustus 1983 bevel aan het aankoopcomité te Charleroi de eigenaars met wie het ernstig contact had gehad, opnieuw te benaderen om te vragen of zij wel degelijk onteigend wilden worden.

Huidige toestand :

a) Zonen tussen de taxibaan-zuid en de weg : er blijft maar één enkel stuk meer te onteigenen. Er bestaat geen zekerheid over wie de eigenaar is.

b) Zone in het verlengde van de startbaan : als alle eigenaars die opnieuw benaderd werden, onteigend willen worden (15 eigenaars die 29 stukken bezitten) zou een uitgave van 50 miljoen onder ogen moeten worden genomen.

De bestede bedragen zullen merkkelijk lager zijn dan de oorspronkelijke begroting.

Vraag :

Hoever staat het met de oprichting van een oliezone met hydrantsysteem in de luchthaven te Charleroi ?

L'adjudication a eu lieu le 17 février 1983.

Les travaux ont été approuvés et seront exécutés pendant l'été de 1983.

2. Aéroport de Charleroi-Gosselies.

Comme la Régie des voies aériennes a équipé l'aéroport de Charleroi d'une piste en dur de 2 552 mètres, dont le revêtement peut résister à un trafic intense de gros avions, cet aéroport n'est confronté à aucun problème de sécurité.

Cette piste est équipée d'un dispositif visuel et radio-électrique pour l'atterrissage, qui fonctionne également lorsque la visibilité est mauvaise.

Le décollage de gros avions pourrait être une source de bruit pour une clinique située tout juste dans le prolongement de la piste d'envol.

A ce propos, il est à noter que l'aéroport existait avant que la clinique ne soit construite.

Crédits d'expropriation prévus pour l'E. B. C. I. :

1. Arbres à proximité de la piste : un crédit de 4 millions a été engagé en 1980, les expropriations ont déjà été réalisées en grande partie.

2. Expropriation d'une enclave : 14,5 millions (7 millions engagés en 1982 et 7,5 millions en 1983).

3. Aménagement de la piste : 16 millions ont été engagés en 1982, les expropriations ont déjà été exécutées en grande partie.

4. Allongement de la piste d'envol : 100 millions ont été engagés en 1981, quelques expropriations ont été réalisées. Entre-temps, les autorités supérieures ont décidé de renoncer aux travaux d'allongement de la piste d'envol. Les crédits nécessaires ont été estimés au total à 281 millions.

Question :

Qu'en est-il des travaux prévus à l'aéroport de Gosselies, notamment pour l'allongement de la piste, et des expropriations projetées ?

Réponse :

Les arrêtés royaux des 5 septembre 1980, 6 août 1981 et 21 septembre 1981 prévoyaient les expropriations nécessaires à l'agrandissement de l'aéroport de Charleroi-Gosselies. Un budget de 240 millions, étalé sur deux ans, était prévu.

L'ordre de suspendre les expropriations a été donné le 12 août 1982.

Le 25 avril 1983, dans un but social, le Ministre a donné l'ordre à la Commission d'acquisition de Charleroi de revoir les propriétaires avec lesquels elle avait eu des contacts sérieux, pour leur demander s'ils voulaient réellement être expropriés.

Situation actuelle :

a) Zone entre le taxi sud et la route : il ne reste plus qu'une seule parcelle à exproprier. (Le propriétaire n'est pas connu avec certitude.)

b) Zone dans le prolongement de la piste : si tous les propriétaires recontactés veulent être expropriés (quinze propriétaires possédant 29 parcelles), une dépense de 50 millions serait à prévoir.

Les sommes dépensées seront nettement inférieures au budget initial prévu.

Question :

Qu'en est-il de l'établissement d'une zone pétrolière avec système hydrant à l'aéroport de Charleroi ?

Antwoord :

- a) Er is een studie aan de gang voor de aanleg van een oliezone met hydrantsysteem.
- b) Een aanvullende studie over de rendabiliteit van het hydrantsysteem wordt door de Handelsdienst van de Regie van Luchtwegen gemaakt.
- c) Omdat het dringend voorkomen moest worden dat de luchthaven Charleroi-Gosselies op een bepaald ogenblik zonder brandstof voor het bijtanken van de vliegtuigen zou komen te vallen, betuigde de hogere overheid haar instemming met de voorlopige oplossing dat er voor Jet A 1 een voertuig met 80 000 l van de vennootschap Fina zou worden gehuurd (zie hierna).

Vraag :

Wie is statutair belast met de voorziening in brandstof van de vliegtuigen op de luchthaven Charleroi ?

Antwoord :

- a) Tot september 1981 was een privé-firma, de N. V. Shell, ermee belast.
- b) de Regie der Luchtwegen poogde toen vruchteloos een nieuwe concessiehouder te vinden.
- c) Intussen liet de Regie der Luchtwegen haar eigen personeel (de brandweer) door een distributiefirma opleiden om de brandstofvoorziening te waarborgen.
- d) De distributie wordt met 2 tankwagens verricht (80 000 + 3 000 l).
- e) Dit is een voorlopige oplossing, want er wordt aan een oliezone gedacht.

Vraag :

Hoe staat het met het controlesysteem voor de zichtbaarheid (videometers) op de luchthaven Gosselies ?

Antwoord :

Het verschijnen in categorie III in de klassering der luchthavens noopte de meteorologische dienst van de Regie tot een verbetering van de eigenschappen van haar handbediende videometer.

De antwoordtijd moest worden teruggebracht en de transmissie moest quasi automatisch geschieden. In samenwerking met « Air Video » zette de meteorologische dienst haar onderzoek verder en ontwikkelde aldus de automatische videometer.

In augustus 1982 werd de toelating gegeven om een eerste reeks te verwezenlijken.

De oppuntstelling van dit apparaat gebeurt op de luchthaven van Charleroi-Gosselies. Alle testen die met dagmist werden uitgevoerd, gaven correcte resultaten.

De testen met 'nachtmist' konden nog niet worden uitgevoerd.

De Regie hoopt binnenkort deze nieuwe videometers op de luchthaven Brussel-Nationaal te kunnen plaatsen.

Vraag :

Hoeveel staat het met het gebouw voor de brandweer te Charleroi ?

Antwoord :

Voor het gebouw voor de hulp- en brandweerdiensten te Charleroi is in het programma 1983 een krediet opgenomen. De studie is aan de gang.

Réponse :

- a) Une étude est en cours pour l'exécution d'une zone pétrolière avec système hydrant.
- b) Une étude complémentaire par le service commercial de la R. V. A. est en cours sur la rentabilité du système hydrant.
- c) Comme il était impérieux d'éviter que l'aéroport de Charleroi-Gosselies soit — à un moment donné — dépourvu de carburant pour le ravitaillement des avions, l'autorité supérieure a marqué son accord pour recourir à la solution provisoire de disposer pour le Jet A 1 d'un véhicule de 80 000 l loué à la société Fina (voir ci-après).

Question :

Qui est chargé statutairement de l'alimentation des avions en carburant à l'aéroport de Charleroi ?

Réponse :

- a) Cette activité a été exploitée jusqu'en septembre 1981 par une firme privée, la S. A. Shell.
- b) La Régie des Voies aériennes a essayé à ce moment de trouver un nouveau concessionnaire mais sans résultat.
- c) Entre temps la Régie des Voies aériennes a fait initier son propre personnel (les pompiers) par une firme de distribution afin d'assurer l'approvisionnement en carburant.
- d) La distribution est assurée au moyen de 2 camions-citerne (80 000 l + 3 000 l).
- e) Cette solution est intérimaire étant donné qu'une zone pétrolière est envisagée.

Question :

Quid au sujet du système de contrôle de la visibilité (vidéomètre) à l'aéroport de Gosselies ?

Réponse :

La classification des aéroports en catégorie III a contraint le service météorologique à améliorer les caractéristiques de son vidéomètre à commande manuelle.

Le temps de réponse a dû être réduit et il a fallu prévoir une transmission quasi automatique. Le service météorologique a poursuivi l'examen du problème en collaboration avec « Air Vidéo » et a mis au point le vidéomètre automatique.

L'autorisation de réaliser une première série d'appareils a été donnée en août 1982.

La mise au point de cet appareil est effectuée à l'aéroport de Charleroi-Gosselies. Tous les tests effectués avec brouillard diurne ont donné des résultats corrects.

Il n'a pas encore été possible de procéder aux tests avec brouillard nocturne.

La Régie espère pouvoir installer bientôt ces nouveaux vidéomètres à l'aéroport de Bruxelles-National.

Question :

Où en est la construction du bâtiment prévu pour les services de lutte contre l'incendie de Charleroi ?

Réponse :

Pour le bâtiment secours et incendie de Charleroi, un crédit est prévu au programme 1983. L'étude est en cours.

d) Eurocontrol

Vraag :

Welke investeringen zijn nodig voor Eurocontrol?
Hoeven aan dit orgaan niet meer taken te worden opgedragen?

Antwoord :

Eurocontrol

1. Kostprijs investering :

a) België : 3,1 miljard (prijzen van januari 1983)

voor de gebruikers : 5 miljard (3,1 miljard basiskapitaal + intrestlasten gerecupereerd via de « en route »-heffingen). Goedkopere mogelijkheden zijn nog niet bestudeerd aangezien geen definitieve beslissing werd genomen.

b) Eurocontrol :

- nieuw centrum U. A. C. Maastricht : 4 miljard;
- studie U. A. C. Maastricht : 0,5 miljard;
- approach centrum : 0,7 miljard.

	Concept I (intégratie)	Concept IV (renationalisation tot FL 300)	Vershil I — IV
België	2,2 miljard	3,5 miljard	— 1,3 miljard
Duitsland	1,9 miljard (3,3 miljard) (1)	0,4 miljard	+ 1,5 miljard (+ 2,9 miljard) (1)
Nederland	1,1 miljard (1,8 miljard) (1)	0,2 miljard	+ 0,9 miljard (+ 1,6 miljard) (1)

5,2 miljard = 4 miljard nieuw centrum Maastricht;
0,5 miljard studie;
0,7 miljard approach België;

ofwel 7,3 miljard Duitsland (DBR)
2 approach centra : 1,4 miljard;
Nederland
1 approach centrum : 0,7 miljard.

(1) In de veronderstelling dat een nieuw approachcentrum dient te worden geïnstalleerd.

2. Exploitatiekosten :

= 80 % personeelskosten (in miljoenen F) :

	Concept I	Concept IV	Vershil I - IV
België	938	1 214	— 276
Duitsland	1 550	1 626	— 76
Nederland	743	812	— 69

Rekening houdend met de recuperatie via de fiscaliteit kan aangenomen worden dat voor België de werkingskosten in beide gevallen ± gelijk worden; voor Duitsland en Nederland zal concept IV een netto winst opleveren.

d) Eurocontrol

Question :

Quels sont les investissements à faire pour Eurocontrol ?
Ne faut-il pas confier à cet organisme plus de missions ?

Réponse :

Eurocontrol

1. Coût de l'investissement :

a) Belgique : 3,1 milliards (prix de janvier 1983)

pour les usagers : 5 milliards (3,1 milliards capital de base + charges d'intérêts récupérés par le biais des prélèvements « en route »). Une solution moins coûteuse n'a pas encore été étudiée, étant donné qu'aucune décision définitive n'a été prise.

b) Eurocontrol :

- nouveau centre U. A. C. Maastricht : 4 milliards;
- étude U. A. C. Maastricht : 0,5 milliard;
- centre d'approche : 0,7 milliard.

	Projet I (intégration)	Projet IV (renationalisation jusqu'à FL 300)	Différence I — IV
Belgique	2,2 milliards	3,5 milliards	— 1,3 milliard
Allemagne	1,9 milliard (3,3 milliards) (1)	0,4 milliard	+ 1,5 milliard (+ 2,9 milliards) (1)
Pays-Bas	1,1 milliard (1,8 milliard) (1)	0,2 milliard	+ 0,9 milliard (+ 1,6 milliard) (1)

5,2 milliards = 4 milliards nouveau centre Maastricht;
0,5 milliard étude;
0,7 milliard centre d'approche Belgique;
ou 7,3 milliards Allemagne (RFA)
2 centres d'approche : 1,4 milliard;
Pays-Bas
1 centre d'approche : 0,7 milliard.

(1) En supposant qu'un nouveau centre d'approche doive être installé.

2. Frais d'exploitation :

Ces frais se composent pour 80 % de dépenses de personnel (en millions de F) :

	Projet I	Projet IV	Différence I - IV
Belgique	938	1 214	— 276
Allemagne	1 550	1 626	— 76
Pays-Bas	743	812	— 69

Compte des fonds récupérés par le biais de la fiscalité, on peut supposer que pour la Belgique, les frais de fonctionnement seront à peu près équivalents dans les deux cas; pour l'Allemagne et les Pays-Bas, le projet IV leur permettra de réaliser un bénéfice net.

3. Besluit :

a) concept I is vanuit een financieel oogpunt goedkoper voor België (voor de partners niet);

b) concept IV is duur voor België (1,3 miljard investeringen meer).

Vraag :

Wat is per nationaliteit het aantal bij Eurocontrol werkzame personeelsleden ?

Antwoord :

Aantal personeelsleden U. A. C. Maastricht :

	Aantal	%
D. B. R.	86	24,3
België	92	26,0
Frankrijk	11	3,1
Ierland	1	0,3
Luxemburg	6	1,7
Nederland	136	38,4
Verenigd Koninkrijk	22	6,2
Totaal	354	

Deelname in de kosten :

België	12 %
D. B. R.	64 %
Nederland	24 %

Totaal : 100 % = 84 % civiel, 16 % militair.

De D. B. R. is op dit ogenblik ondervertegenwoordigd.

Verandert bij wijzigingsprotocol :

	Concept IV	Concept I
België	43 %	34 %
Duitsland	38 %	42 %
Nederland	19 %	24 %

De personeelsbestand wordt eveneens aangepast.

5. Verkeer te water

a) Havenbeleid

Vraag :

Waarom wordt in de inleidende uiteenzetting geen gewag gemaakt van het Europese aspect van het vervoer- en brugbeleid ?

Wat denkt de Minister over de resolutie van het Europese Parlement betreffende de overcapaciteit van de haveninfrastructuur ingevolge het door de Ministerraad gevolgd beleid ?

3. Conclusion :

a) du point de vue financier, le projet I est moins coûteux pour la Belgique (pas pour ses partenaires);

b) le projet IV représente une forte dépense pour la Belgique (un investissement supplémentaire de 1,3 milliard).

Question :

Quel est le personnel occupé par Eurocontrol, réparti par nationalité ?

Réponse :

Effectifs du personnel U. A. C. Maastricht :

	Nombre	%
R. F. A.	86	24,3
Belgique	92	26,0
France	11	3,1
Irlande	1	0,3
Luxembourg	6	1,7
Pays-Bas	136	38,4
Royaume-Uni	22	6,2
Total	354	

Participation dans les frais :

Belgique	12 %
R. F. A.	64 %
Pays-Bas	24 %

Total : 100 % = 84 % de personnel civil, 16 % de personnel militaire.

La R. F. A. est actuellement sous-représentée.

Modification en cas d'adoption du protocole modificatif :

	Projet IV	Projet I
Belgique	43 %	34 %
Allemagne	38 %	42 %
Pays-Bas	19 %	24 %

Le cadre du personnel sera adapté en conséquence.

5. Transports par voie d'eau

a) Politique portuaire

Question :

Pourquoi l'exposé introductif n'évoque-t-il pas l'aspect européen de la politique des transports et des ports ?

Quelle est la réaction du Ministre vis-à-vis de la résolution du Parlement européen relative à la surcapacité de la politique portuaire du Conseil des Ministres ?

Antwoord :

Het departement volgt met aandacht de werkzaamheden van de Nationale Commissie voor het Havenbeleid en zijn werkgroepen. In die Nationale Commissie zijn alle geïnteresseerden vertegenwoordigd (havens, binnenhavens, havengebruikers, industrie, enz.).

De Minister gelooft dat telkens op de gepaste tijd de gepaste beslissing wordt genomen.

Vraag :

Een overzicht wordt gevraagd van de investeringen in de sectoren waterwegen en havens voor de periode 1970-1982 en de gerealiseerde trafieken.

Antwoord :

Jaren	Waterwegen		Havens en maritieme toegangswegen	
	Investeringen (in milj. F)	Goederenverkeer (in milj. T)	Investeringen (in milj. F)	Zeegoederenverkeer (in milj. T)
1970	3 619,7	92	1 613	96,6
1971	5 667,6	95	2 541	91,2
1972	7 124,6	96	3 724	92,4
1973	4 264,4	102	2 339	98,3
1974	4 432,3	107	1 447	104,0
1975	4 486,6	84	5 194	85,7
1976	4 281,6	100	3 456	93,8
1977	5 288,6	101	8 328	96,4
1978	8 356,8	100	7 353	96,2
1979	6 265,3	101	11 696	104,8
1980	6 879,0	101	11 237	112,5
1981	6 586,4	97	14 462	108,6
1982	8 643,3	—	16 120	—

Vraag :

Wat is het havenbeleid, inzonderheid de concurrentie en de complementariteit ?

Wat is er met de problemen in verband met het Baalhoekkanaal ?

Hangt het niet sluiten van een akkoord hieromtrent met Nederland samen met de Maaswaterverdragen ?

Zal rekening worden gehouden met de resolutie die in dit verband op 25 november 1982 door de Kamer werd goedgekeurd (Stuk n° 233/1 van 1981-1982).

Antwoord :

De infrastructuurwerken voor de aanleg van het Baalhoekkanaal zijn van groot belang voor de ontsluiting van het Linker-Scheldeoevergebied. Voor de uitvoering daarvan is de medewerking van Nederland vereist.

Réponse :

Le département suit attentivement les travaux de la Commission nationale de politique portuaire et de ses groupes de travail. Toutes les instances intéressées y sont représentées (ports, ports extérieurs, utilisateurs des ports, industrie, etc.).

Le Ministre estime que dans chaque cas d'espèce, une décision appropriée est prise en temps voulu.

Question :

Un membre aimerait obtenir un tableau des investissements dans le secteur des voies hydrauliques et des ports pour la période 1970-1982 ainsi que des mouvements de trafic.

Réponse :

Années	Voies hydrauliques		Ports et voies maritimes d'accès	
	Investissement (en Mio F)	Trafic (en Mio T)	Investissement (en Mio F)	Trafic maritime (en Mio T)
1970	3 619,7	92	1 613	96,6
1971	5 667,6	95	2 541	91,2
1972	7 124,6	96	3 724	92,4
1973	4 264,4	102	2 339	98,3
1974	4 432,3	107	1 447	104,0
1975	4 486,6	84	5 194	85,7
1976	4 281,6	100	3 456	93,8
1977	5 288,6	101	8 328	96,4
1978	8 356,8	100	7 353	96,2
1979	6 265,3	101	11 696	104,8
1980	6 879,0	101	11 237	112,5
1981	6 586,4	97	14 462	108,6
1982	8 643,3	—	16 120	—

Question :

Quelle est la politique portuaire en ce qui concerne plus particulièrement la concurrence et la complémentarité ?

Où en est la problématique du canal de Baalhoek ?

La non-conclusion d'un accord à ce sujet avec les Pays-Bas est-elle liée aux traités sur l'eau de la Meuse ?

Va-t-il être tenu compte de la résolution à cet égard adoptée le 25 novembre 1982 par la Chambre (Doc. n° 233/1 de 1981-1982).

Réponse :

Les travaux d'infrastructure relatifs à la construction du canal de Baalhoek sont très importants pour le développement de la zone située sur la rive gauche de l'Escaut. Leur exécution requiert la participation des Pays-Bas.

Hierbij valt op te merken dat de aanleg van het Baalhoekkanaal deel uitmaakt van de zgn. Watervedragingen waarover tussen de Regeringen van Nederland en België onderhandelingen werden gevoerd. Op ambtelijk vlak werd hieromtrent in 1975 een ontwerp-verdrag geparafeerd. Nadere problemen hebben evenwel ondertekening door de Regeringen tot nu toe in de weg gestaan, o.m. kwaliteit van het Maaswater. Deze situatie heeft er mede toe geleid dat in het streekplan Oost-Zeeuws-Vlaanderen het tracé voor dit kanaal niet werd opgenomen. Wel deed de Nederlandse Minister een toezegging dat het plan op nationaal vlak behouden bleef.

De ruimtelijke aspecten van dit project maakten reeds het voorwerp uit van Benelux-overleg in de bijzondere Commissie voor de Ruimtelijke Ordening. Het Baalhoekkanaal werd behandeld in de ontwerpstructuurschets Westerscheldebekken.

Tijdens het 7^e Benelux Zeehavenoverleg te Den Haag op 30 november 1982 werd erop aangedrongen het overleg terzake weer op te nemen en te streven naar een oplossing voor het Baalhoekkanaal, welke in het vooruitzicht kan worden gesteld na afronding van de besprekingen over de Watervedragingen.

Vraag :

Er moeten dringend kredieten worden vastgelegd voor het bouwen van de Liefkenshoektunnel.

Zullen ze beschermd zijn tegen ontplofingsgevaar? Zoniet zou het vervoer van ontvlambare produkten een enorme omweg moeten doen en door Antwerpen rijden om de andere oever van de Schelde te bereiken.

De Minister van Openbare Werken zou terzake besprekingen voeren met aannemersgroepen en financieringsorganismen ten einde een alternatieve financiering te kunnen verkrijgen. Van diverse zijden wordt erop gewezen dat het noodzakelijk is samen met de wegverbinding door de Liefkenshoektunnel meteen ook in een spoorwegverbinding te voorzien. Op dit ogenblik zou het probleem op het niveau van het Ministerie van Verkeerswezen onderzocht worden en men verwacht binnen zeer korte tijd een beslissing.

Wat is de mening van de Minister omtrent de aanleg van een spoortunnel samen met de wegtunnel door de Liefkenshoektunnel?

Antwoord :

De Minister heeft inderdaad aan het Bestuur van het Vervoer en aan de N. M. B. S. gevraagd een studie te verrichten omtrent de noodzakelijkheid van een spoortunnel ter hoogte van Liefkenshoek welke eventueel gelijktijdig met een wegtunnel zou worden aangelegd.

Daar de Minister van Openbare Werken inderdaad de uitvoering van een wegtunnel overweegt, kunnen er technische problemen rijzen welke de gelijktijdige aanleg van een spoortunnel noodzakelijk maken.

In de studie welke voor het ogenblik wordt opgemaakt bij de diensten van Verkeerswezen wordt onderzocht op welke manier de spoorwegexploitatie van de haven van Linkeroever zou kunnen geschieden.

Hierbij moeten natuurlijk verschillende prognoses worden gemaakt over de ontwikkeling van dit spoorvervoer. Bij een volledige uitbouw van Linkeroever en een spoorverkeer, gelijkaardig aan dat van Rechteroever, lag het inderdaad in de bedoeling het vormingsstation van Antwerpen-Noord op Rechteroever te betrekken in de verwerking van het spoorverkeer van Linkeroever.

A ce propos, il y a lieu de signaler que la construction du canal de Baalhoek fait partie des « traités de l'eau » qui font l'objet de pourparlers entre les gouvernements néerlandais et belge. Au niveau administratif, un projet de traité a été paraphé en 1975. Des difficultés spécifiques telles que la qualité de l'eau de la Meuse empêchent encore les gouvernements de signer ce traité. Cela a notamment eu comme conséquence que le tracé de ce canal n'a pas été repris dans le plan de secteur de la Flandre zélandaise orientale. Le Ministre néerlandais a néanmoins promis que le plan serait maintenu au niveau national.

Les aspects de ce projet qui ont trait à l'aménagement du territoire ont déjà fait l'objet d'une concertation entre les pays du Benelux au sein de la Commission spéciale pour l'aménagement du territoire. Le problème du canal de Baalhoek a été examiné dans le cadre du projet relatif à la structure du bassin de l'Escaut occidental.

A l'occasion de la 7^e conférence sur les ports de mer qui a rassemblé les pays du Benelux à La Haye le 30 novembre 1982, on a insisté sur la nécessité de relancer la concertation sur ce point et de trouver pour le canal de Baalhoek une solution qui puisse être mise en œuvre à l'issue des négociations sur les traités de l'eau.

Question :

Il y a urgence à engager les crédits pour la création du tunnel de Liefkenshoek.

Sera-il garanti contre les dangers d'explosions? Dans le cas contraire, les transports de produits inflammables devraient faire un énorme détour et traverser la ville d'Anvers pour atteindre l'autre rive de l'Escaut.

Le Ministre des Travaux publics doit entamer à ce sujet des pourparlers avec des groupes d'entrepreneurs et des organismes de financement afin d'obtenir un financement alternatif. De divers côtés, on souligne qu'il faudrait prévoir d'emblée une liaison ferroviaire en plus de l'axe routier qui devrait traverser le tunnel de Liefkenshoek. Pour l'instant, le problème serait examiné au Ministère des Communications et une décision devrait être prise sous peu.

Que pense le Ministre de l'aménagement simultané d'un tunnel ferroviaire et d'un tunnel routier à l'emplacement du tunnel de Liefkenshoek?

Réponse :

Le Ministre a en effet demandé à l'Administration des Transports et à la S. N. C. B. d'effectuer une étude au sujet de l'utilité d'un tunnel ferroviaire à la hauteur du Liefkenshoek, qui pourrait éventuellement être construit en même temps qu'un tunnel routier.

Etant donné que le Ministre des Travaux publics envisage effectivement la construction d'un tunnel routier, des problèmes techniques pourraient se poser, nécessitant la construction simultanée d'un tunnel ferroviaire.

L'étude à laquelle procèdent actuellement les services des Communications porte sur l'examen des modalités d'exploitation ferroviaire du port de la rive gauche.

Il est évidemment nécessaire à ce sujet d'établir différentes prévisions en ce qui concerne le développement de ce transport par chemin de fer. Dans l'hypothèse d'un large développement de la rive gauche et d'un trafic ferroviaire analogue à celui de la rive droite, l'objectif était en effet d'aiguiller le trafic ferroviaire de la rive gauche vers la gare de formation d'Anvers Nord située sur la rive droite.

De studie zal dan ook moeten uitwijzen vanaf welk ogenblik een spoorverbinding wenselijk zou zijn.

Bijkomend kan zich ook het financieringsprobleem voordoen.

De totale uitvoering van het project (tunnel + verbinding met het vormingsstation Antwerpen-Noord) mag inderdaad geraamd worden op omtrent 5,5 miljard, weliswaar te spreiden over een periode van ca. 10 jaar.

Vraag :

Wanneer komt de Methania in Zeebrugge ?

Antwoord :

De methaantanker Methania kan uiteraard pas de Zeebrugse haven aandoen wanneer de L. N. G. terminal ter plaatse operationeel zal zijn.

Luidens de recentste berichten zal dit in 1987 zijn.

Vraag :

Een radarinstallatie zal te Zeebrugge nodig zijn als de Methania zal aanleggen. Zal die er komen ?

Antwoord :

De radarinstallatie Zeebrugge werd besteld op 17 december 1982. Prijs : 146,9 miljoen F, B. T. W. inbegrepen.

De bestelling werd geplaatst bij de N. V. Philips & M. B. L. E. Associated, Tweestationsstraat 80, 1070 Brussel.

De uitvoeringstermijn van de opdracht bedraagt 730 kalenderdagen. De oplevering van de installatie zal einde 1984/begin 1985 gebeuren.

Vraag :

Voor de jetfoil bedroeg de verhouding van het aantal afgepaste overvaarten t.o.v. het aantal geplande overvaarten tussen juli 1981 en februari 1982 ten gevolge van de weersomstandigheden 14,5 %.

Tussen juni en september 1981 was dit slechts 2,4 %.

Moet hieruit niet geconcludeerd worden dat het meer aangewezen zou zijn de jetfoil enkel te gebruiken tijdens de zomerseizoenmaanden.

Alhoewel de gestrande jetfoil-reizigers onmiddellijk de jetfoil-toeslag terugbetaald wordt en deze vervoerd worden met het eerstvolgende R. M. T.-schip zijn de meeste passagiers ontevreden over deze service daar zij doorgaans berekend hebben om op een bepaald uur in Dover of Londen aan te komen. Terwijl dit minder belangrijk is voor toeristen, is dit een hoofdzak voor zakenmensen die zich door dit gebrek aan zekerheid afkeren van de jetfoil.

Voor 1981 dekten de netto-ontvangsten voor de jetfoil de exploitatieuitgaven en de financiële lasten.

Cette étude devra donc permettre de déterminer à partir de quel stade de ce développement une liaison ferroviaire deviendra nécessaire.

Un problème de financement peut en outre se poser.

Le coût des travaux de l'ensemble du projet (tunnel + liaison avec la gare de formation d'Anvers Nord) peut en effet être évalué à environ 5,5 milliards, dépense qui seraient cependant étalée sur une période d'une dizaine d'années.

Question :

Quand le port de Zeebrugge accueillera-t-il le Méthania ?

Réponse :

Le transporteur de méthane Méthania ne pourra pénétrer dans le port de Zeebrugge que lorsque le terminal G. N. L. sera opérationnel.

D'après les informations les plus récentes, le terminal sera opérationnel en 1987.

Question :

Un système de radarisation sera nécessaire quand le Méthania arrivera à Zeebrugge. Sera-t-il installé ?

Réponse :

Le système de radarisation pour Zeebrugge a été commandé le 17 décembre 1982. Son prix s'élève à 146,9 millions de francs, T. V. A. comprise.

La commande a été passée auprès de la S. A. Philips & M. B. L. E. Associated, rue des Deux Gares 80, 1070 Bruxelles.

Le délai d'exécution de la commande est de 730 jours civils. La mise en place de l'installation aura lieu fin 1984/début 1985.

Question :

14,5 % des traversées en hydroptère prévues entre juillet 1981 et février 1982 ont dû être annulées en raison des conditions atmosphériques.

Entre juin et septembre 1981, cette proportion n'a été que de 2,4 %.

Doit-on en conclure qu'il serait plus indiqué de n'utiliser l'hydroptère que pendant la saison d'été.

Bien que le supplément pour la traversée en hydroptère soit remboursé immédiatement aux passagers en cas d'annulation de la traversée et que ces voyageurs puissent embarquer sur le premier bateau de la Régie des transports maritimes, la plupart des passagers sont mécontents de ce service parce qu'ils ont généralement prévu d'arriver à Douvres ou à Londres à une heure bien précise. Ces contretemps ont certes moins d'importance pour les touristes, mais ils posent de sérieux problèmes aux hommes d'affaires et ceux-ci renoncent à utiliser ce moyen de transport en raison du manque de régularité du service.

Pour 1981, les recettes nettes d'exploitation de l'hydroptère ont couvert les dépenses d'exploitation et les charges financières.

Hoe zijn de resultaten voor 1982? Werden ook de afschrijvingen reeds gedekt door de inkomsten?

Antwoord :

Uitvallen van jetfoilreizen door weersomstandigheden :

1. De vaste kosten van de jetfoilexploitatie zijn hoog t.o.v. de veranderlijke zodat uit een totaal stilleggen van de dienst in de winter slechts een relatief beperkte besparing volgt.

Er werd vastgesteld dat er ook in de winter, ondanks afgelastingen voor slecht weer nog een behoorlijk aantal reizigers zijn die van de jetfoil gebruik wensen te maken, vooral de vluchten in de duisternis zijn bij slecht weer meer gevoelig voor afgelasting dan de vluchten in daglicht. Publiektair is het niet aan te raden de dienst gedurende zekere periode van het jaar volledig stil te leggen.

Om al deze redenen werden voor de winter 1982-1983 de laat-avondvluchten niet meer geprogrammeerd.

Op die manier werd met 17 % minder vluchten in de eerste vier maanden van 1983 51 797 passagiers vervoerd hetzij 3 200 meer dan in de vier eerste maanden van 1982.

Met een gemiddelde bezettingscoëfficiënt van 36 % is het veel economischer de vluchten zoals ze thans geprogrammeerd zijn uit te voeren dan ze niet uit te voeren.

2. Uit het voorgaande blijkt ook dat, hoewel de reizigers natuurlijk teleurgesteld zijn als een vlucht wegens slecht weer niet kan doorgaan, het publiek zich daardoor kennelijk niet afkeert. Wel integendeel, het aantal reizigers is, ook in de winter toegenomen, zelfs met een kleiner aantal vluchten.

3. De jetfoilexploitatie 1982 geeft een positief bedrijfsresultaat van 2,5 miljoen BF, inbegrepen 49,9 miljoen F afschrijvingen, een verlies van 25,75 miljoen F (ingevolge financiële lasten) en een positieve cash-flow van 24,5 miljoen F (d.w.z. de ontvangsten overtreffen de uitgaven met laatstgenoemd bedrag).

Vraag :

Ten behoeve van de vleugelbootlijn wordt in de haven van Dover door de Regie voor Maritiem Transport een terminal gepland. De vroegere pakketboot « Reine Astrid » zou ingekort en omgebouwd worden. Er zouden kantoorruimten ingericht worden voor de administratie, de douanediensten en de immigratiediensten, alsook een wachtzaal met cafeteria.

Wanneer zal dit schip klaar zijn en wat is de kostprijs van de ombouwwerken?

Is deze ombouw wel de goedkoopste oplossing? Wat zal deze vroegere pakketboot-terminal kosten?

Antwoord :

1. De plaatsing van de nieuwe terminal is voorzien op 18 juni (is afhankelijk van gunstig weer).

2. De ombouw werd in september 1981 geraamd op 185 miljoen F. De reële kost zal binnen de raming blijven.

Comment se présentent les résultats pour 1982? Les amortissements ont-ils déjà été couverts par les recettes?

Réponse :

Annulation de traversées en hydroptère en raison des conditions atmosphériques :

1. Les frais fixes d'exploitation de l'hydroptère sont élevés comparativement aux frais variables, de sorte qu'une interruption totale du service pendant les mois d'hiver ne permettrait qu'une économie relativement limitée.

Par ailleurs, on a constaté que malgré les annulations en raison du mauvais temps, un nombre assez important de voyageurs désirent utiliser l'hydroptère pendant la saison hivernale. Les traversées dans l'obscurité sont plus sujettes à annulation en raison de mauvaises conditions atmosphériques que les traversées de jour. D'un point de vue commercial, il est contre-indiqué d'interrompre totalement l'exploitation de l'hydroptère pendant une certaine période.

Pour toutes ces raisons, plus aucune traversée à effectuer tard dans la soirée n'a été programmée pour l'hiver 1982-1983.

Ainsi, malgré une réduction de 17 % du nombre de traversées durant les 4 premiers mois de 1983, 51 797 passagers ont été transportés, soit 3 200 de plus qu'au cours des 4 premiers mois de 1982.

Avec un taux moyen d'occupation de 36 %, il est beaucoup plus économique d'effectuer les traversées comme elles sont programmées actuellement que de ne pas les effectuer.

2. Il ressort de ce qui précède que, bien que les voyageurs soient évidemment déçus quand une traversée est annulée pour cause de mauvais temps, le public ne se détourne manifestement pas de ce moyen de transport; au contraire, le nombre de passagers a augmenté, même en hiver et malgré la réduction du nombre de traversées.

3. L'exploitation de la ligne d'hydroptère en 1982 s'est soldée par un résultat d'exploitation positif de 2,5 millions de F, y compris 49,9 millions de F d'amortissements, une perte de 25,75 millions de F (par suite de charges financières) et un cash-flow positif de 24,5 millions de F, ce qui signifie que les recettes dépassent les dépenses de ce montant.

Question :

La Régie des transports maritimes prévoit d'installer dans le port de Douvres un terminal destiné à accueillir l'hydroptère. L'ancien paquebot « Reine Astrid » serait transformé et ses dimensions seraient réduites. Des bureaux seraient aménagés pour l'administration, les services douaniers et les services d'immigration, ainsi qu'une salle d'attente avec cafétéria.

Quand ce bateau sera-t-il prêt et quel est le coût de sa transformation?

Cette transformation constitue-t-elle la solution la moins chère? Combien coûtera cet ancien terminal pour paquebots?

Réponse :

1. L'installation du nouveau terminal est prévue pour le 8 juin (elle dépend de conditions climatiques favorables).

2. Les travaux de transformation ont été estimés à 185 millions de F en septembre 1981. Leur coût réel restera dans les limites prévues.

3. De ombouw was de goedkoopste oplossing. Het bedrag van 185 miljoen F ligt 90 miljoen F lager dan de laagste Belgische inschrijvingsprijs die op aanbesteding ontvangen werd (geactualiseerd per september 1981).

Gezien de 185 miljoen F op vandaag niet overschreden zal zijn is het op vandaag geactualiseerde verschil nog groter.

Vraag :

Met genoegen wordt vastgesteld dat, voor de inrichting van een radarketen met televerbindingen langs de Schelde en de Belgische Kust, als nieuwe machtiging voor 1983 inzake vastleggingen 2 400 miljoen F wordt uitgetrokken voor radarinstallaties (art. 74.17). Tevens worden ordonnanceskredieten ten belope van 800 miljoen F uitgetrokken voor 1983.

De aandacht moet worden gevestigd op het belang van de radarisering van de Schelde. Inderdaad, zowel de Nieuwe Waterweg naar Rotterdam als de Elbe naar Hamburg of de Theems naar Londen zijn rivieren die beschikken over een radarketen, en dit reeds sedert vele jaren. Het scheepvaartverkeer naar de haven van Antwerpen neemt nog steeds verder toe. Er komen vooral steeds meer schepen met een grote diepgang en ook containerschepen. Deze laatste zijn zeer tijdsgebonden, in deze zin dat ze op een bepaalde dag en uur een haven moeten kunnen aanlopen resp. uit een haven moeten kunnen vertrekken. In geval van mist moeten ze hun vaart toch kunnen voortzetten.

Er komen ook steeds meer schepen met gevaarlijke producten en de veiligheid van de rivier vereist dat er een uitgebreide informatiestroom bestaat.

Radarbegeleiding wordt steeds dringender noodzakelijk. Tegen welke datum wordt verwacht dat de volledige vaste walradarketen langs de Westerschelde in bedrijf kan worden genomen ?

Antwoord :

Wanneer de walradarketen volledig operationeel is, zal het mogelijk zijn een schip reeds in zee op te vangen, op de radar natuurlijk, en het te begeleiden tot in de Belgische havens.

De volledige Scheldemonding zou derhalve onder de controle vallen. De staatscontrole zou b.v. gebeuren tot in de sluizen van de Antwerpse haven; vandaar wordt het schip gecontroleerd door de stadsradar van Antwerpen (in het dokkengebied) tot aan zijn aanlegplaats.

De uitvoeringstermijn mag geraamd worden op ongeveer 4 jaar.

b) Maritiem transport

Vraag :

In 1980 boekte de Regie voor Maritiem Transport 30 miljoen winst.

In 1981 boekte de maatschappij verlies.

Alhoewel deze dienst enorm werk verricht, lijkt het toch verwonderlijk dat de R. M. T. verlies boekt terwijl privé-maatschappijen winst boeken.

Wat zijn de vooruitzichten terzake ?

3. La transformation constituait effectivement la solution la moins onéreuse. Le coût de 185 millions de F est inférieur de 90 millions de F aux deux soumissions belges les plus basses reçues lors de l'appel d'offres (montants actualisés en septembre 1981).

Comme les 185 millions de F ne seront pas dépassés, la différence actualisée à ce jour est encore plus grande.

Question :

Nous constatons avec plaisir qu'il est prévu pour 1983, une nouvelle autorisation d'engagements à concurrence de 2 400 millions de F pour l'installation d'une chaîne de radar et d'un système de télécommunications le long de l'Escaut et de la Côte belge (art. 74.17). Des crédits d'ordonnement à concurrence de 800 millions sont en outre prévus pour 1983.

Il faut par ailleurs attirer l'attention sur l'importance de l'installation d'un système de radar le long de l'Escaut. En effet, tant le Nieuwe Waterweg vers Rotterdam que l'Elbe vers Hambourg et la Tamise vers Londres disposent d'une chaîne de radar depuis plusieurs années. La navigation vers le port d'Anvers se développe sans cesse. Les navires à fort tirant d'eau et les navires porte-conteneurs sont de plus en plus nombreux. Ces derniers sont tenus par le temps dans le sens où ils doivent pouvoir entrer dans un port et le quitter à une date et une heure fixées. En cas de brouillard, ils doivent pouvoir continuer à naviguer.

Il y a de plus en plus de navires qui transportent des produits dangereux. Un système d'information efficace est donc indispensable afin de garantir la sécurité du fleuve.

Un système radar s'impose de manière de plus en plus urgente. Pour quelle date prévoit-on que la totalité de la chaîne de radar fixe sera opérationnelle sur l'Escaut occidental ?

Réponse :

Lorsque la chaîne de radar sera tout à fait opérationnelle, il sera possible d'entrer en contact par radar avec un bateau qui se trouvera en mer et de le guider jusqu'aux ports belges.

L'embouchure de l'Escaut serait dès lors sous contrôle. L'Etat exercerait par exemple un contrôle jusque dans les écluses du port d'Anvers et là, le navire serait contrôlé par le radar de la ville d'Anvers (dans le secteur des quais) jusqu'au débarcadère.

Le délai d'exécution est estimé à environ 4 ans.

b) Transport maritime

Question :

En 1980, la Régie des Transports maritimes a enregistré un bénéfice de 30 millions.

En 1981, la société a enregistré un déficit.

Bien que ce service effectue un travail excellent, il est toutefois étonnant que la R. T. M. enregistre un déficit là où les sociétés privées enregistrent des bénéfices.

Quelles sont les prévisions en la matière ?

Antwoord :

Het is juist dat de Regie voor Maritiem Transport de dienstjaren 1981 en 1982 met een verlies heeft beëindigd.

Volgens berekeningen van de maand maart 1983 zou er over 1983 nog een licht verlies zijn met het pond sterling gerekend aan 72 B. F. Sindsdien is het pond sterling echter weer terug gestegen.

Die muntontwikkeling is moeilijk te voorzien, zodat het erg moeilijk is nu reeds een formeel antwoord te geven voor 1983.

De Minister is echter zinnens de R. M. T. op een zeer krachtige, en zelfs een harde manier in de hand te houden en is zelfs bereid een wekelijkse controle te verrichten om voor dit jaar een beter resultaat te bereiken.

Wat de vooruitzichten voor 1983 en 1984 betreft evolueert de Regie voor Maritiem Transport langzaam terug naar een financieel evenwicht. Voor 1983 wordt een positieve cash-flow verwacht en in 1984 een positief resultaat. Het verlies in 1982 lag trouwens al 161 miljoen frank lager dan in 1981 en de negatieve cash-flow was nagenoeg volledig weg-gewerkt.

Het financieel evenwicht is echter zeer gevoelig voor bepaalde externe factoren waar de R. M. T. geen vat op heeft, zoals bijvoorbeeld de koers van het Engelse pond.

Dit evenwicht wordt nagestreefd via het opvoeren van de Roro-capaciteit van de vloot, samen met een verbetering van de verhouding opbrengst/kosten per overvaart.

Vraag :

Wat is te Oostende de omvang van het bilateraal reizigersverkeer Engeland—België met uitsluiting van het transit-verkeer ?

Antwoord :

Aantal reizigers in 1981 (statistieken U. I. C.) :

België—Engeland : 323 700;

Engeland—België : 368 100.

Ontwikkeling 1981-1982 : volgens de in België verkochte biljetten : vermindering van 45 % (te wijten aan de stijging van de pondkoers).

Vraag :

Is het juist dat het L. N. G.-schip Methania en de andere L. N. G.-schepen verplicht een Noordzeeloods aan boord moeten nemen en zich moeten laten begeleiden door een zeesleepboot ?

Is het juist dat deze L. N. G.-schepen 's nachts niet door het Kanaal mogen varen gezien het grote gevaar ?

Antwoord :

Het is niet juist dat aan L. N. G.-schepen wordt opgelegd een Noordzeeloods aan boord te nemen.

De veiligheidsvoorschriften voor L. N. G.-aanlanding te Zeebrugge schrijven echter wel voor dat de L. N. G.-schepen, ter hoogte van de loodskruispost, verplicht twee bevoegde Scheldemonddloodsen (staatszeelloodsen) aan boord moeten nemen. Tevens bepalen dezelfde veiligheidsvoorschriften dat kort na het aan boord komen van de twee Scheldemonddloodsen sleepbootassistentie moet worden ge-

Réponse :

Il est exact que la Régie des Transports maritimes a enregistré un déficit au cours des exercices 1981 et 1982.

Selon des calculs effectués au cours du mois de mars 1983, il y aurait encore un léger déficit en 1983 sur base d'un cours de 72 F. B. pour une livre sterling. Depuis, la livre sterling a toutefois augmenté.

Cette évolution monétaire est difficile à prévoir de sorte qu'il n'est pas aisé de fournir une réponse formelle dès maintenant pour 1983.

Le Ministre a toutefois l'intention d'être ferme et même dur à l'égard de la R. T. M. et il est disposé à effectuer un contrôle hebdomadaire afin d'améliorer les résultats de cette année.

En ce qui concerne les perspectives pour 1983 et 1984, la Régie des Transports maritimes en revient progressivement à une situation d'équilibre financier. On s'attend à un cash-flow positif pour 1983 et à un résultat positif pour 1984. Les pertes enregistrées en 1982 étaient d'ailleurs inférieures de 161 millions de francs à celles de 1981 et le cash-flow négatif avait pu être presque entièrement résorbé.

L'équilibre financier est toutefois extrêmement tributaire de certains facteurs externes sur lesquels la R. T. M. n'a aucune prise, par exemple le cours de la livre anglaise.

La Régie s'efforce de maintenir cet équilibre en augmentant la capacité Roro de la flotte et en améliorant le rapport coût/bénéfice par traversée.

Question :

A combien peut-on chiffrer le trafic bilatéral de voyageurs entre l'Angleterre et la Belgique, à l'exclusion du trafic en transit ?

Réponse :

Nombre de voyageurs en 1982 (statistiques U. I. C.) :

Belgique—Angleterre : 323 700;

Angleterre—Belgique : 368 100.

Evolution 1981-1982 : si l'on se base sur le nombre de billets vendus en Belgique, on constate une diminution de 45 % (due à la hausse du cours de la livre).

Question :

Est-il exact que le transporteur de G. N. L. Methania et les autres navires transportant du G. N. L. sont obligés d'avoir un pilote hauturier à leur bord et doivent être escortés par un remorqueur de haute mer ?

Est-il exact que ces bâtiments ne peuvent pas naviguer de nuit dans la Manche en raison du grand danger que cela comporte ?

Réponse :

Il n'est pas exact que les navires transportant du G. N. L. sont obligés de prendre un pilote hauturier à leur bord.

Par contre, les consignes de sécurité pour l'accostage des transporteurs de G. N. L. à Zeebrugge prévoient que ces navires sont obligés de prendre deux pilotes compétents pour l'embouchure de l'Escaut (pilotes de mer de l'Etat) à leur bord à hauteur de la station de pilotage des bateaux-pilotes. De plus, ces mêmes consignes prescrivent que peu de temps après l'arrivée à bord de ces pilotes, le navire doit deman-

nomen. Beide voornoemde veiligheidsmaatregelen werden opgelegd op het traject van de loodskruispost naar Zeebrugge, m.a.w. binnen de Belgische loodsmanswateren.

Het is verder niet juist dat L. N. G.-schepen het Kanaal 's nachts niet zouden mogen bevaren. In het Kanaal bestaat er op dit ogenblik wel een verplichting, die echter voor alle schepen geldt, namelijk het naleven van het verkeersscheidingsstelsel.

Vraag :

Hoe ver staat het met het probleem van de loodsen die de schepen naar de havens moeten loodsen ?

Antwoord :

De reorganisatie van de Staatsloodsdienst

De Belgische Staat bezit het monopolie van het loodsen van zeevaartuigen op de maritieme toegangswegen naar de Belgische zeehavens. Het loodsen van zeevaartuigen is overigens verplicht. Het is derhalve de Belgische Staat die verantwoordelijk is voor een degelijk functionerende loodsdienst, die maximaal voldoet aan de redelijke verlangens van de scheepvaart.

Het is bekend dat er één en ander hapert aan de huidige loodsdienst en dat, in normale omstandigheden, niet altijd en ook niet steeds op tijd loodsen aan de schepen ter beschikking kunnen worden gesteld. Dat zou nochtans zo moeten zijn. Vandaar een reeks voorstellen om de loodsdienst doeltreffender te maken.

Die reorganisatievoorstellen grijpen in op het gebied van de dienstprestaties van de loodsen zelf. Zij garanderen aan de loodsen een stabiel en regelmatig ritme van belodgingen en leiden tot een belangrijke vermindering van het aantal « dode uren ».

Met het oog op meer rechtvaardigheid en evenwichtigheid, zijn ook grondige aanpassingen gepland aan het bezoldigingsstelsel van de loodsen.

Uiteindelijk wordt ook voorzien in de uitbreiding van de hulpmiddelen, zoals dienstautovervoer, en in de uitbreiding en verbetering van de apparatuur voor interne dienstcommunicatie en informatie noodzakelijk voor de planning van de dienstverlening op korte en lange termijn. Die hulpmiddelen moeten dus de reorganisatie helpen schragen.

Het geheel van de reorganisatie is zodanig opgevat dat finaal een nul-operatie wordt bereikt, wat beslist heel wat betekent, vooral in deze tijd.

Vraag :

In het *Belgisch Staatsblad* van 2 december 1981 verscheen de wet houdende goedkeuring van de internationale overeenkomst voor veilige containers opgemaakt te Genève op 2 december 1972.

In Frankrijk en in Nederland zijn reeds bedrijven werkzaam die een erkenning ontvangen hebben. De Belgische bedrijven wachten nog steeds op de uitvoeringsbesluiten en zien de containers naar het buitenland verhuizen.

Wanneer zullen de uitvoeringsbesluiten op deze meer dan een jaar geleden verschenen wet het daglicht zien ?

Antwoord :

Ter uitvoering van de wet van 20 augustus 1981 houdende goedkeuring van de internationale overeenkomst voor

der l'assistance d'un remorqueur. Ces deux mesures de sécurité ont été imposées sur le trajet passant par la station de pilotage en direction de Zeebrugge, c'est-à-dire à l'intérieur des eaux dépendant des pilotes belges.

Par ailleurs, il est inexact que les transporteurs de G. N. L. ne peuvent naviguer de nuit dans la Manche. Certes, il existe actuellement une obligation qui vaut cependant pour tous les navires, à savoir celle de respecter le dispositif mis en place pour la séparation du trafic.

Question :

Où en est le problème des pilotes chargés de piloter les bateaux vers les ports ?

Réponse :

La réorganisation du service de pilotage de l'Etat

L'Etat belge détient le monopole du pilotage des bâtiments de mer sur les voies maritimes donnant accès aux ports de mer belges. Ce pilotage est d'ailleurs obligatoire. C'est par conséquent l'Etat belge qui est responsable du bon fonctionnement du service de pilotage, qui s'efforce de satisfaire de manière optimale les exigences raisonnables de la navigation.

Personne n'ignore que le service de pilotage actuel pose certains problèmes et que, dans des circonstances normales, les navires n'obtiennent pas toujours et en temps voulu des pilotes pour les guider. Or, de telles situations ne devraient pas se présenter. C'est pourquoi on a formulé plusieurs propositions visant à améliorer le fonctionnement de ce service.

Ces propositions de réorganisation concernent les prestations fournies par les pilotes eux-mêmes. Elles leur garantissent un rythme de pilotage plus stable et plus régulier et permettent de réduire considérablement le nombre « d'heures creuses ».

Dans un souci de justice et d'équilibre, le statut pécuniaire des pilotes fera également l'objet d'adaptations fondamentales.

Enfin, on prévoit aussi d'étendre l'aide à la navigation, telle que le transport de voitures de service et de multiplier et d'améliorer les appareils servant à la transmission d'informations à usage interne et nécessaires pour pouvoir planifier les prestations de service à court et à long terme. Cette aide doit donc servir de support à la réorganisation.

L'ensemble de la réorganisation a été conçu de manière à faire une opération blanche, ce qui n'est pas une mince affaire surtout à notre époque.

Question :

La loi portant approbation de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, et des Annexes, faites à Genève le 2 décembre 1972 a été publiée au *Moniteur belge* du 2 décembre 1981.

En France et aux Pays-Bas, il existe déjà des entreprises agréées pour exercer ce type d'activité. Par contre, les entreprises belges attendent toujours que les arrêtés d'exécution soient pris et doivent constater que les transports par conteneurs sont confiés à des firmes étrangères.

Quand prendra-t-on les arrêtés d'exécution de cette loi qui a été promulguée il y a plus d'un an ?

Réponse :

En exécution de la loi du 20 août 1981 portant approbation de la Convention internationale sur la sécurité des

veilige containers (C. S. C., 1972), wordt momenteel de laatste hand gelegd aan het uitwerken van de nodige uitvoeringsbesluiten, die er enerzijds toe strekken de administratieve kant van de keuring te organiseren, met inbegrip van de vastlegging van de erkenningsprocedure voor keuringsorganismen en waarbij voor de technische specificaties zal worden verwezen naar de bijlagen van de C. S. C.-conventie, en die er anderzijds op gericht zijn de procedure te regelen voor de goedkeuring van onderzoeksprogramma's die door containereigenaars aan de overheid moeten worden voorgelegd en waarbij tevens een systeem van controle op de veiligheid van containers in het verkeer zal worden uitgewerkt.

Hierbij zij terloops opgemerkt dat in het kader van de werkzaamheden van de Internationale Maritieme Organisatie (comité voor containers) de besprekingen over dit tweede aspect nog niet zijn afgerond en dat overheidscontrole op de veiligheid van containers internationaal niet zal starten vóór 1 januari 1985.

Vraag :

Op 18 december 1982 is bij valavond de Griekse supertanker « Saint Anthony » bij het uitvaren van de haven van Zeebrugge vastgelopen. Een achttal sleepboten hebben deze supertanker die de haven blokkeerde kunnen wegslepen.

Op verzoek van de kapitein werd de Belgische Staat, in de persoon van de Minister van Verkeerswezen, en de N. M. B. Z. gedagvaard in kort-geding voor de Rechtbank van Koophandel te Brugge op 6 januari 1983.

De dagvaarding had tot doel de aanstelling te bekomen van een nautisch deskundige met opdracht advies te geven over de omstandigheden en de oorzaken van de stranding van het zeeschip « Saint Anthony ».

Heeft de Rechtbank reeds de juiste oorzaak van de stranding, die grote gevolgen had kunnen hebben voor het kusttoerisme, kunnen bepalen ?

Antwoord :

De Rechtbank heeft inderdaad een nautisch deskundige aangesteld.

Op dit ogenblik is echter nog niet geweten of de aangestelde nautisch deskundige zijn verslag bij de Rechtbank reeds heeft ingediend.

Alleszins heeft het Departement nog geen kennis van een uitspraak van de Rechtbank over de oorzaak van de stranding.

c) Zeevisserij

Vraag :

Voor het bekomen van het brevet van schipper is het aantal opgelegde vaartmaanden te hoog.

Het is voldoende bekend dat in de zeevisserij (niet te vergelijken met de koopvaardij) een matroos-motorist evenveel werk verricht aan dek als in de machinekamer. Dit valt trouwens al af te leiden uit de benaming zelf (matroos-motorist) terwijl het principe ook officieel erkend wordt en in het brevet van matroos-motorist het certificaat van bekendheid is ingecorporeerd, zodat betrokkene kan optreden als roerganger.

De huidige voorschriften bepalen evenwel dat voor het behalen van een brevet van schipper tweede klas men 72 effectieve maanden vaart moet hebben waarvan 24 maand aan dek. Er zijn kandidaten die vaartmaanden

conteneurs (C. S. C., 1972), on met pour l'instant la dernière mains aux arrêtés d'exécution qui ont pour but d'une part d'organiser l'aspect administratif du contrôle, y compris la fixation de la procédure d'agrément pour les organismes de contrôle (en ce qui concerne les spécifications techniques, il sera fait référence aux annexes de la Convention C. S. C.) et, d'autre part, de régler la procédure d'approbation des programmes de recherche que les propriétaires de conteneurs devront soumettre aux pouvoirs publics et dans le cadre desquels on élaborera un système de contrôle de la sécurité des conteneurs dans le trafic.

On notera en passant que dans le cadre des travaux de l'Organisation maritime internationale (Comité des conteneurs), les négociations sur ce deuxième volet ne sont pas encore terminées et que les pouvoirs publics n'exerceront aucun contrôle international sur la sécurité des conteneurs avant le 1^{er} janvier 1985.

Question :

Le 18 décembre 1982, le superpétrolier grec « Saint Anthony » s'est échoué en quittant le port de Zeebrugge à la tombée de la nuit. Huit remorqueurs sont parvenus à dégager le navire qui bloquait l'entrée du port.

A la demande du capitaine, l'Etat belge a, en la personne du Ministre des Communications, assigné la N. M. B. Z. en référé devant le Tribunal de Commerce de Bruges en date du 6 janvier 1983.

Cette assignation avait pour but d'obtenir la désignation d'un expert nautique ayant pour mission d'émettre un avis sur les circonstances et les causes de l'échouement du navire « Saint Anthony ».

Le tribunal a-t-il déjà pu déterminer la cause exacte de l'échouage qui aurait pu avoir de graves conséquences pour le tourisme côtier ?

Réponse :

Le tribunal a en effet désigné un expert nautique.

Pour l'instant, on ne sait toutefois pas encore si cet expert a déjà remis son rapport au tribunal.

En tout cas, le département n'a pas encore connaissance des conclusions éventuelles du tribunal quant à la cause de l'échouement.

c) Pêche maritime

Question :

Le nombre de mois de navigation requis pour l'obtention du brevet de patron est trop élevé.

Il est notoire que dans la pêche maritime (qui ne peut être comparée avec la marine marchande), un matelot-motoriste passe autant d'heures sur le pont que dans la chambre des machines, ainsi qu'il se déduit d'ailleurs de la dénomination elle-même de cette fonction (matelot-motoriste); le principe est également reconnu de manière officielle et le brevet de matelot-motoriste englobe le certificat de notoriété, de sorte que l'intéressé peut faire office de timonier.

Les dispositions actuelles prévoient toutefois que pour obtenir un brevet de patron de deuxième classe, il faut compter 72 mois de navigation effective, dont 24 mois ont été accomplis sur le pont. Certains candidats comptent un

genoeg hebben, maar niet de 24 specifieke maanden aan dek, omdat zij een hele tijd gemonsterd waren als matroos-motorist.

Kunnen dan de vaartmaanden als matroos-motorist minstens voor de helft in aanmerking komen voor bedoelde 24 maanden? Deze regeling bestond trouwens vroeger reeds, maar werd in 1967 afgeschaft.

Het Bestuur van het Zeewezen zou zich akkoord verklaard hebben om deze zaak opnieuw te behandelen. Het zou op de agenda van de vergadering van de zeevisserij-afdeling van de Raad tot Verbetering van het Zeevaartonderwijs geplaatst worden. Het brevettenbesluit is dringend aan herziening toe. Hoever staat deze aangelegenheid?

Antwoord :

Voor het behalen van een brevet van schipper tweede klas moeten momenteel o.a. 24 maanden vaart aan dek bewezen worden.

Het in aanmerking nemen van de vaartmaanden gepresenteerd als matroos-motorist als gedeeltelijke dekdienst zal besproken worden tijdens de eerstvolgende vergadering van de Raad tot Verbetering van het Zeevisserijonderwijs, gepland omstreeks einde mei a.s.

Onmiddellijk na het bekomen van het advies van die Raad kan worden onderzocht of de thans geldende voorschriften moeten worden herzien.

d) Binnenvaart

Vraag :

Is het logisch dat men van de schepen voor eigen vervoer betaling van bijdragen aan de D. R. B. blijft eisen (voor 1983 geraamd op 5 280 000 F), terwijl zij van de D. R. B. geen enkele wederdienst krijgen en bovendien een recht moeten betalen voor hun exploitatievergunning?

Antwoord :

1. Betaling van de bijdrage aan de Dienst voor Regeling der Binnenvaart (D. R. B.)

Teneinde een chaotische ontwikkeling van de verschillende exploitatiewijzen van binnenschepen te voorkomen is het nodig gebleken het vervoer voor eigen rekening te regelen. Om efficiënt te zijn moet de desbetreffende regeling ook worden nageleefd. Het verwachte resultaat kan natuurlijk niet worden bereikt zonder de afleveringsmodaliteiten voor de diverse documenten te regelen, en zonder de controle op de toepassing van de daarop slaande voorschriften te organiseren. Voor de D. R. B. vloeien daaruit exploitatiekosten voort die gedekt moeten worden door de activiteitensector die ze meebrengt.

Verder is de D. R. B., met toepassing van zijn organieke statuten, belast met een opdracht van openbaar nut om het vervoer langs de binnenwateren te stimuleren. Zo worden met name statistische gegevens ingezameld over de gehele binnenvaart binnen de grenzen van het Koninkrijk. Dat levert kostbare aanwijzingen op. Op grond daarvan kunnen alle firma's die — hetzij voor rekening van derden, hetzij voor eigen rekening — goederen te water vervoeren, hun investeringsbeleid bepalen. Daarom moeten ook allen die de waterwegen gebruiken, bijdragen in de financiering van dat programma, waarvan het economische belang onloochenbaar is.

nombre suffisant de mois de navigation mais n'ont pas accompli les 24 mois sur le pont, parce qu'ils ont été inscrits tout un temps au matricule comme matelots-motoristes.

Les mois de navigation accomplis en cette qualité ne pourraient-ils au moins entrer en ligne de compte pour moitié pour satisfaire à cette condition des 24 mois? Ce système était d'ailleurs appliqué précédemment mais il a été supprimé en 1967.

L'Administration de la Marine serait, semble-t-il, d'accord pour réexaminer ce problème qui aurait été mis à l'ordre du jour de la réunion de la section de pêche hauturière du Conseil pour l'amélioration de l'enseignement maritime. L'arrêté relatif à la collation des brevets doit être revu d'urgence. Où en est-on dans ce domaine?

Réponse :

Pour obtenir un brevet de patron de deuxième classe, il faut notamment pour l'instant justifier de 24 mois de navigation sur le pont.

La prise en considération des mois de navigation accomplis en tant que matelot-motoriste comme service partiel sur le pont sera examinée lors de la prochaine réunion du Conseil pour l'amélioration de l'enseignement maritime, qui devrait être tenue vers la fin du mois de mai.

Dès que ce Conseil aura donné son avis, on pourra examiner si les prescriptions en vigueur doivent être revues.

d) Navigation intérieure

Question :

Est-il logique que l'on continue d'exiger des firmes qui effectuent des transports pour compte propre le paiement de redevances à l'O. R. N. I. (redevances estimées à 5 280 000 F pour 1983), alors que cet office ne leur fournit aucune contreprestation et qu'il leur réclame une redevance pour la délivrance de la licence d'exploitation?

Réponse :

1. Paiement de la redevance à l'Office régulateur de la Navigation intérieure (O. R. N. I.)

Afin d'éviter un développement anarchique des différents modes d'exploitation des bateaux de navigation intérieure, il s'est avéré nécessaire de réglementer les transports en compte propre. Pour être efficace, la réglementation y afférente doit être respectée. Il n'est évidemment pas possible d'aboutir aux résultats escomptés sans mettre au point les modalités de la délivrance des divers documents et sans organiser le contrôle de l'application des prescriptions y relatives. Pour l'O. R. N. I., il en résulte des dépenses d'exploitation qui doivent être couvertes par le secteur d'activités qui les engendre.

Par ailleurs, en application de ses statuts organiques, l'O. R. N. I. a été chargé de missions d'intérêt général en vue de promouvoir le transport par les voies d'eau intérieures. C'est ainsi qu'il procède notamment à l'établissement de données statistiques pour l'ensemble du trafic en navigation intérieure à l'intérieur des frontières du Royaume. Il s'agit en l'occurrence d'un indicateur précieux susceptible d'orienter la politique d'investissements de toutes les firmes, que ce soit pour compte de tiers ou en compte propre, qui effectuent des transports de marchandises par la voie d'eau. Il importe dès lors que tous les utilisateurs de la voie d'eau contribuent au financement de cette activité, dont l'importance économique n'est pas niable.

2. Betaling van de exploitatievergunning

Bij de wet van 8 juli 1976 werd de exploitatievergunning ingesteld (*Belgisch Staatsblad* van 15 september 1976). Krachtens de in artikel 1 bepaalde voorwaarden moet elk binnenvaartuig dat regelmatig goederen vervoert of bestemd is om dat te doen, een exploitatievergunning hebben. Daarmee wilde de wetgever de veiligheid van het vervoer op de binnenwateren garanderen. Om de exploitatievergunning te krijgen moet men immers, op grond van artikel 2, de meetbrief kunnen voorleggen, alsmede de bewijsstukken waaruit blijkt dat het vaartuig technisch in goede staat is. Op de afgifte ervan wordt een recht geheven.

Het I. T. B. (Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren) wordt gefinancierd bij middel van een eigen wet, namelijk de wet van 8 juli 1976. Artikel 4 van die wet bepaalt « de rechten (geheven bij de aflevering van de vergunning) dienen om te voorzien in de werkingskosten voor het Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren. Hiertoe wordt het bedrag ervan door de Dienst voor de Regeling van de Binnenvaart aan het Instituut overgedragen ».

Daar het gaat om een wettelijk bevel gericht aan een openbare dienst, namelijk de Dienst voor de Regeling der Binnenvaart, zou in principe het I. T. B. voor de inning van die rechten geen enkele vergoeding verschuldigd zijn.

De raad van beheer van het Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren heeft er echter rekening mee willen houden dat de D. R. B. aldus een werk uitvoert ten voordele van het I. T. B. en daartoe tijd en personeel moet inzetten. Rechtvaardigheidshalve heeft de raad van beheer van het I. T. B. daarom beslist de D. R. B. daarvoor een vergoeding van 600 000 F per jaar toe te kennen.

Het Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren is het studiecentrum, trouwens het enige ten bate van de Belgische binnen- en Rijnvaart. De helft van de raad van beheer wordt aangeduid door de overheid, de andere helft door het beroep. En die andere helft is zodanig opgevat dat alle geledingen van de beroepssector (rederijen, particulieren, duwvaart, ...) erin zijn vertegenwoordigd.

Het Instituut beschikt over een kleine wetenschappelijke staf (maximaal 6 personen) en is bevoegd om alle studiën te ondernemen op economisch, juridisch, sociologisch en nog andere gebieden ten bate van de Belgische binnenvaart en Rijnvaart. Het produkt van die studiën staat ter beschikking van een breed publiek. In de eerste plaats voor de overheid die ook het recht heeft het Instituut te vragen studies te ondernemen met het oog op de uitwerking van een binnenvaart- en Rijnvaartpolitiek.

Vraag :

Welke prestaties verricht de D. R. B. voor rekening van het Instituut voor Transport langs de Binnenwateren voor een bedrag van 600 000 F ?

Antwoord :

De D. R. B. verricht talrijke prestaties van administratieve aard in het raam van de heffing van de rechten, ingevoerd bij de wet van 8 juli 1976 betreffende de vergunning voor de exploitatie van binnenvaartuigen en betreffende de financiering van het Instituut voor het transport langs de binnenwateren (controle van de documenten, uitreiking van de vergunning, boekhouding van de rechten, enz...).

2. Paiement de la licence d'exploitation

La licence d'exploitation a été instaurée par la loi du 8 juillet 1976 (*Moniteur belge* du 15 septembre 1976). En vertu de son article 1^{er} et aux conditions qu'il stipule, tout bâtiment de navigation intérieure qui fait ou est destiné à faire habituellement le transport de marchandises doit être pourvu d'une licence d'exploitation. Le but du législateur est d'assurer la sécurité du transport par les voies d'eau intérieures. Pour obtenir la licence d'exploitation, il faut en effet, aux termes de l'article 2, produire le certificat de jaugeage et les pièces établissant que le bâtiment est jugé techniquement en bon état. Pour sa délivrance, une redevance est perçue.

Le financement de l'I. T. B. (Institut pour le transport par batellerie) est assuré par la loi du 8 juillet 1976. L'article 4 de cette loi prévoit que « les redevances (payées lors de la délivrance de la licence) sont destinées à pourvoir aux frais de fonctionnement de l'Institut pour le transport par batellerie. A cette fin, l'Office régulateur de la navigation intérieure en transfère le montant à l'Institut ».

Comme il s'agit d'une injonction légale adressée à un service public, en l'occurrence l'Office régulateur de la navigation intérieure, l'I. T. B. ne devrait en principe payer aucune indemnité pour la perception de ces redevances.

Toutefois, le conseil d'administration de l'Institut pour le transport par batellerie a voulu tenir compte du fait que l'O. R. N. I. s'acquitte de la sorte d'une mission en faveur de l'I. T. B. et doit y consacrer du temps et du personnel. Dans un souci d'équité, le Conseil d'administration de l'I. T. B. a dès lors décidé d'octroyer pour ce motif une rétribution de 600 000 F par an à l'O. R. N. I.

L'Institut pour le transport par batellerie est un centre d'études et c'est d'ailleurs le seul qui existe pour la navigation intérieure belge et la navigation sur le Rhin. Les membres du conseil d'administration sont désignés pour moitié par les pouvoirs publics et pour moitié par les associations professionnelles. Cette seconde moitié est composée de manière à assurer la représentation de l'ensemble du secteur (armements, particuliers, poussage, ...).

L'Institut dispose d'un staff scientifique restreint (maximum 6 personnes) et est compétent pour entreprendre toutes les études nécessaires sur le plan économique, juridique, sociologique et dans d'autres domaines intéressant la navigation intérieure belge et la navigation sur le Rhin. Les résultats de ces études sont tenus à la disposition d'un large public et en premier lieu des pouvoirs publics qui ont également le droit de charger l'Institut de faire des études en vue de l'élaboration d'une politique en matière de navigation intérieure et de navigation sur le Rhin.

Question :

Quelles sont les prestations que l'O. R. N. I. effectue pour le compte de l'Institut pour le transport par batellerie à concurrence d'un montant de 600 000 F ?

Réponse :

En l'occurrence, l'O. R. N. I. effectue de nombreuses prestations d'ordre administratif dans le cadre de la perception des redevances instaurées par la loi du 8 juillet 1976 relative à la licence d'exploitation des bâtiments de navigation intérieure et au financement de l'Institut pour le transport par batellerie (contrôle des documents, délivrance de la licence, comptabilité des redevances, etc...).

Het is dan ook normaal dat die instelling voor de door haar gepresteerde diensten bezoldigd wordt. Door een in alle opzichten gezond beleid te voeren, is die instelling in staat haar uitgaven in evenwicht te brengen met haar ontvangsten, zonder dat de Schatkist moet bijspringen. Iedere afwijking van de rechte koers zou ongetwijfeld gewaagd zijn.

Vraag :

Problemen doen zich voor in verband met de tankvaart. De lading zou kunnen worden gecontroleerd. Een niet onbelangrijk deel van de lading zou in het zwart betaald worden terwijl er in de havens een systeem van fooien aan het personeel zou bestaan.

Kan een lid van het Kabinet van de Minister dit probleem bestuderen ?

Antwoord :

De problemen van de tankvaart zullen, voor zover ze tot de bevoegdheid van de Minister van Verkeerswezen behoren, aan een onderzoek onderworpen worden.

Vraag :

Ofschoon het zeekanaal Brussel—Rupel grotendeels door Vlaams Brabant loopt, telt de raad van bestuur ervan slechts vertegenwoordigers van de Brusselse gemeenten. Zullen de Vlaamse gemeenten op het grondgebied waarvan de voorgenomen verbeteringswerken zullen worden uitgevoerd, in die raad van bestuur vertegenwoordigd zijn ?

Antwoord :

Het zeekanaal Brussel—Rupel is een parastatale instelling die ressorteert onder het administratief toezicht van het departement van Openbare Werken.

e) Koopvaardij

Vraag :

Is het logisch dat de betaling van slooppremies voor binnenschepen bij toepassing van het koninklijk besluit van 18 mei 1976 op de begroting komt en dat de premies worden uitbetaald via de Dienst Regeling voor de Binnenvaart, die daartoe een toelage ontvangt ?

Antwoord :

In 1975 werd de binnenvaart door een zo zware crisis getroffen dat het wezen zelf en de structuren van dat vervoer in het gedrang kwamen. De structurele overcapaciteit was een van de fundamentele oorzaken. Een reactie was nodig om de destabilisatie van de vervoermarkt te voorkomen. Daarom werd het koninklijk besluit van 18 mei 1976 uitgevaardigd dat het mogelijk maakte een aantal oude binnenschepen, die niet meer aan de eisen van een moderne exploitatie beantwoordden, uit de vaart te nemen. De Staat was verplicht in te grijpen.

In het raam van dat saneringsbeleid werden de criteria voor de toekenning van een slooppremie vastgesteld. Met toepassing van het koninklijk besluit van 8 februari 1980 (*Belgisch Staatsblad* van 29 maart 1980), volgend op het voornoemde besluit van 18 mei 1976, werden enkel de aan-

Il est dès lors normal qu'il soit rémunéré pour les services qu'il rend. C'est en respectant cette saine politique que tous les aspects de sa gestion que cet organisme parvient à équilibrer ses recettes et ses dépenses sans l'intervention de subventions du Trésor. Il serait assurément dangereux de s'écarter de ce principe d'orthodoxie qui est le sien.

Question :

Les transports par navires-citernes posent des problèmes. Les opérations de chargement pourraient être contrôlées. Une partie non négligeable de la cargaison serait payée en noir, tandis qu'un système de pourboires au personnel serait pratiqué dans les ports.

Le cabinet du Ministre pourrait-il se pencher sur ce problème ?

Réponse :

Les problèmes que posent les transports par navires-citernes seront examinés, dans la mesure où ils relèvent de la compétence du Ministre des Communications.

Question :

Le Canal maritime Bruxelles—Rupel traverse en grande partie le Brabant flamand, or son Conseil d'Administration ne compte que des représentants des communes bruxelloises. Les communes flamandes, dont le territoire est concerné par les travaux d'amélioration projetés, vont-elles recevoir une représentation au Conseil d'Administration ?

Réponse :

Le Canal maritime Bruxelles—Rupel est un organisme parastatal qui relève de la tutelle du Département des Travaux publics.

e) Marine marchande

Question :

Est-il logique de voir figurer au budget les primes de déchirage pour les bateaux de la navigation intérieure, accordées en application de l'arrêté royal du 18 mai 1976 et de constater que ces primes sont versées à l'intervention de l'Office régulateur de la Navigation intérieure qui reçoit une subvention à cet effet ?

Réponse :

En 1975, la navigation intérieure a été frappée par une crise d'une telle ampleur qu'elle menaçait les fondements et les structures de ce mode de transport. La surcapacité structurelle en était l'une des causes fondamentales. Il convenait de réagir afin d'éviter la déstabilisation du marché des transports. Tel a été l'objectif de l'arrêté royal du 18 mai 1976 qui a permis d'éliminer un certain nombre de bateaux vétustes ne répondant plus aux exigences d'une exploitation moderne. L'intervention de l'Etat était indispensable à cette fin.

Dans le cadre de cette politique d'assainissement, les critères d'octroi de la prime de déchirage ont été établis. En application de l'arrêté royal du 8 février 1980 (*Moniteur belge* du 29 mars 1980, qui a succédé à celui du 18 mai 1976 précité), seules les demandes introduites dans un délai

vragen in overweging genomen die binnen 30 dagen na de inwerkingtreding van dat besluit waren ingediend. Wegens budgettaire beperkingen werd de betaling van de premies over meerdere jaren gespreid. De laatste schijf, 13 miljoen F, werd uitgetrokken op de begroting van 1983.

Wat de administratieve procedure betreft is het de Dienst voor Regeling der Binnenvaart die controleert of de reglementering wordt nageleefd en die de premies betaalt. Daarvoor beschikt de dienst over een jaarlijks toegekende, op de begroting uitgetrokken subsidie.

Op 31 december zag de toestand inzake door de overheid toegekende en uitbetaalde slooppremies er als volgt uit :

Geldige aanvragen die voor het verstrijken van de geldigheidsduur van het koninklijk besluit werden ingediend en gehandhaafd blijven :

478 schepen 216 898 t 190 142 750 F.

Definitief toegekende premies naar rato van de beschikbare begrotingskredieten :

405 schepen 189 138 t 162 078 500 F.

Binnen de perken van de beschikbare kredieten nog goed te keuren premies :

73 schepen 27 760 t 28 064 250 F.

Op 31 december 1982 reeds betaalde premies :

357 schepen 170 183 t 143 299 600 F.

Aandeel van de slooppremies in de afbouw van de vloot :

Période	Aantal schepen	Tonnemaat
1 januari 1976	3 805	2 070 551
1 januari 1983	2 410	1 537 656
Verschil	1 395	532 895

Rekening houdend met het feit dat 357 schepen met een tonnemaat van 170 183 ton werden gesloopt, kan men stellen dat de weerslag van de slooppremies op de afname van de vloot 26 % van het aantal schepen en 32 % van de tonnemaat bedraagt.

Vraag :

Wat is het bedrag van de slooppremie ?

Antwoord :

Casco : vast bedrag van 200 000 F + 300 F per ton.

N.B. : Het totale bedrag van de premie mag niet hoger liggen dan 1 600 F/ton.

Motor : vast bedrag van 50 000 F + 150 F per paardekracht remvermogen.

N.B. : Het totale bedrag van de premie voor de motor mag niet hoger liggen dan 600 F per paardekracht remvermogen.

Vraag :

Hoe is de vermindering van de scheepskredieten te verklaren, die niet eens 1 miljard meer bedragen ?

de 30 jours suivant l'entrée en vigueur de cet arrêté ont été prises en considération. A la suite de restrictions budgétaires, le paiement des primes s'est échelonné sur plusieurs années. La dernière tranche, soit 13 000 000 de F, est prévue au budget de l'année 1983.

Au plan de la procédure administrative, c'est l'office régulateur de la Navigation intérieure qui procède au contrôle de la réglementation et un paiement des primes au moyen d'une subvention inscrite au budget, qui lui a été allouée annuellement.

Au 31 décembre 1982, la situation se présentait comme suit en ce qui concerne les primes de déchirage accordées et payées par l'Autorité :

Demandes valablement introduites à l'expiration de la validité de l'arrêté royal, et dont la demande a été maintenue :

478 bateaux 216 898 t 190 142 750 F.

Primes déjà accordées définitivement en fonction des crédits budgétaires disponibles :

405 bateaux 189 138 t 162 078 500 F.

Primes restant à approuver dans la limite des crédits disponibles :

73 bateaux 27 760 t 28 064 250 F.

Primes déjà payées au 31 décembre 1982 :

357 bateaux 170 183 t 143 299 600 F.

Contribution des primes de déchirage à la diminution de la flotte :

Période	Nombre de bateaux	Tonnage
1 ^{er} janvier 1976	3 805	2 070 551
1 ^{er} janvier 1983	2 410	1 537 656
Différence	1 395	532 895

Compte tenu du fait que 357 bateaux ont été déchirés, avec un tonnage de 170 183 t, il peut être affirmé que la répercussion des primes de déchirage sur la diminution de la flotte se chiffre à 26 % du nombre de bateaux et à 32 % du tonnage.

Question :

A combien s'élève la prime de déchirage ?

Réponse :

Coque : forfait de 200 000 F + 300 F la tonne.

Remarque : Le montant total de la prime ne peut dépasser 1 600 F/tonne.

Moteur : forfait de 50 000 F + 150 F par CV au frein.

Remarque : Le montant total de la prime pour le moteur ne peut dépasser 600 F par CV au frein.

Question :

Comment s'explique la diminution des crédits maritimes, qui n'atteignent même pas 1 milliard ?

Antwoord :

Het voor scheepskredieten uitgetrokken bedrag is 717 miljoen.

Ingevolge de maandenlange staking bij de N. V. Boelwerf en het faillissement van Cockerill-Yards Hoboken bleven er in 1982 kredieten ongebruikt.

De in de begroting uitgetrokken kredieten worden in een fonds gestort (art. 60.02.A) waarop het principe van de annaliteit niet van toepassing is. Op 31 december 1982 was er dan ook een saldo van 6 441,4 miljoen beschikbaar. Samen met de kredieten uit artikel 61.02, namelijk 717 miljoen, en het bedrag van de aflossingen en interesten, geraamd op 2 501 miljoen, kan men derhalve beschikken over een totaal van 9 659,4 miljoen, hetgeen ongetwijfeld zal volstaan om de kredietaanvragers te voldoen.

Vraag :

Welke schepen zullen geld krijgen van het scheepskrediet ? Zijn het met name de schepen die onder goedkope vlag varen ?

Antwoord :

Er zijn op grond van de wet van 1948 nooit kredieten verleend voor de bouw van schepen onder vreemde vlag. Scheepskredieten worden verleend :

- a) voor de bouw op Belgische werf voor schepen die onder Belgische vlag komen;
- b) indien het gaat om de aankoop tweedehands van een vreemd schip dan worden alleen scheepskredieten verleend indien dat schip onder Belgische vlag komt. In dit geval is de aangerekende interest trouwens hoger.

6. Opmerkingen van het Rekenhof

Vraag :

- a) Wat is het antwoord van de Regering op de opmerkingen van het Rekenhof ?
- b) Het Rekenhof heeft in januari 1983 een opmerking gemaakt betreffende de aanpassing van de begroting 1982, waarbij de Minister ervan ontslagen werd ten laste van Vozor, de som van 1 554 000 000 F terug te vorderen welke deze verschuldigd was uit hoofde van de verleende voorschotten. Ook de Minister van Financiën was terzake aangeschreven.

Hoever is deze aangelegenheid gevorderd ?

Antwoord :

- a) Bij brief van 25 april 1983 (in bijlage) deelde het Rekenhof mede dat het geen principiële of fundamentele opmerkingen te formuleren had in verband met genoemde begroting.

Wel wees het er op dat in drie gevallen een verschillend cijfer ingeschreven werd in wetstabel en verantwoordingsprogramma.

Het gaat om drukfouten die eveneens door de administratie van Verkeerswezen en van Begroting opgemerkt werden en waarvoor door de laatstgenoemde dienst een erratum zal worden opgemaakt (niet voor het eerste geval waar het om een fout in het verantwoordingsprogramma gaat; aangezien dit geen wettelijke waarde heeft, wordt er normaaliter geen erratum gepubliceerd).

Réponse :

Le montant prévu pour les crédits maritimes est de 717 milliards.

En raison de la suite de la grève de plusieurs mois à la S. A. Boelwerf et de la faillite de Cockerill-Yards Hoboken, des crédits sont restés inutilisés en 1982.

Les crédits inscrits au budget sont versés à un fonds (art. 60.02.A) auquel le principe de l'annalité ne s'applique pas. Au 31 décembre 1982, le solde disponible était dès lors de 6 441,4 millions plus les crédits prévus à l'article 61.02, à savoir 717 millions et le montant des amortissements et des intérêts estimé à 2 501 millions, ce qui donne un total de 9 659,4 millions qui suffiront sans aucun doute à satisfaire les demandeurs de crédits.

Question :

Pour quels navires l'aide financière du crédit maritime est-elle prévue ? Notamment ceux naviguant sous pavillons de complaisance ?

Réponse :

En vertu de la loi de 1948, des crédits ne sont jamais octroyés pour la construction de navires qui battent pavillon étranger. Des crédits maritimes sont octroyés :

- a) pour la construction sur chantier belge de navires qui battent pavillon belge;
- b) s'il s'agit d'un rachat d'un bateau étranger, des crédits maritimes ne sont octroyés que si le navire battra pavillon belge. Dans ce cas, l'intérêt calculé est d'ailleurs plus élevé.

6. Observations de la Cour des comptes

Question :

- a) Quelle est la réponse du Gouvernement aux observations de la Cour des comptes ?
- b) La Cour des comptes a formulé, en janvier 1983, une observation concernant l'adaptation du budget 1982 par laquelle le Ministre a été dispensé de réclamer à l'Association d'assurances maritimes contre les risques de guerre la somme de 1 554 000 000 de F dont celle-ci était redevable au titre des avances reçues. Le Ministre des Finances a, lui aussi, été mis en cause dans cette affaire.

Où en est ce dossier ?

Réponses :

- a) Par lettre du 25 avril 1983 (en annexe), la Cour des comptes a fait savoir qu'elle n'avait pas d'observations quant au fond à formuler à propos du budget en question.

Elle a signalé, par contre, que, dans trois cas, un chiffre différent avait été inscrit dans le tableau de la loi et dans le programme justificatif.

Il s'agit d'erreurs d'impression qui avaient également été signalées par l'administration des Communications et par celle du Budget et pour laquelle ce dernier service établira un erratum (sauf pour le premier cas, où l'erreur se situe dans le programme justificatif et comme celui-ci n'a pas de valeur légale, les erreurs qui y figurent ne font normalement pas l'objet d'un erratum).

De correcte bedragen zijn :

S. 31 art. 32.01 48 683,8
S. 31 art. 81.41 4 150,0
S. 32 art. 74.17 800,0

De analyse van de begroting van 1983 is enkel een herschikking van de kredieten volgens de dienst die de kredieten verbruikt.

De historiek van V. O. Z. O. R. ziet eruit als volgt :

De wet van 16 juni 1937 machtigde de Koning er toe reeds in vredetijd de nodige maatregelen te nemen om 's lands mobilisatie te verzekeren.

In het kader van deze wet werd V. O. Z. O. R. opgericht bij besluitwet van 7 augustus 1939 om de koopvaardij en vissersvlootten te verzekeren tegen oorlogsrisico's. De gewone verzekeringen dekken deze risico's niet. Zowel schip als lading werden door V. O. Z. O. R. verzekerd.

Van de verplicht verzekerde vaartuigen werd een vaste bijdrage geïnd. De verzekering was verplicht voor de onder Belgische vlag varende vaartuigen en facultatief voor vreemde vaartuigen bevracht door een Belgische reder met het doel in de levensbehoeften van het land te voorzien evenals voor de door de Staat uitgerede vaartuigen.

Teneinde de schade, geleden door de Belgische rederijen gedurende de jaren 1939-1946, te kunnen betalen werd gedurende de na-oorlogse periode door de Staat 1 566 000 000 F aan voorschotten toegekend aan V. O. Z. O. R. hetgeen samen met de verzekeringspremies het kapitaal van V. O. Z. O. R. uitmaakte.

De regeling van de schadeloosstelling geschiedde na de oorlog op basis van drie maal de waarde 1939 van het verloren gegane of beschadigde vaartuig.

In de jaren 1956-1957 kon de taak van V. O. Z. O. R. als beëindigd beschouwd worden.

Door het technisch comité van V. O. Z. O. R. werd dan het volgende voorstel geformuleerd :

Storten door V. O. Z. O. R. aan de Staat van 12 miljoen; afstand van de Staat van een vordering van 1 554 000 000 F.

Dit voorstel werd door de toenmalige Minister van Financiën op 11 april 1959 aanvaard en werd als een definitieve oplossing beschouwd.

Aangezien het oprichtingsbesluit van V. O. Z. O. R. bepaalde dat de eindactiva van de vereniging toekwamen aan de Staat, die ze voor zeevaartdoeleinden diende aan te wenden werd beslist in 1978-1979 dat de eindactiva (850 miljoen) aangewend zouden worden voor 90 % tot het dekken van de tussenkomsten in de exploitatiekosten van koopvaardij schepen en voor 10 % voor premies voor de modernisering en de sanering van de zeevisserijvloot. Aldus geschiedde.

De ontbinding van de vereniging werd geregeld bij het koninklijk besluit van 27 februari 1979.

Aangezien krachtens de Grondwet enkel de Wetgevende Macht bevoegd is om een schuld tegenover de Staat kwijt te schelden, waarop door het Rekenhof werd gewezen, dient de bedoelde bepaling in artikel 3 van het aanpassingsblad opgenomen te worden.

Les montants corrects sont :

S. 31 art. 32.01 48 683,8
S. 31 art. 81.41 4 150,0
S. 32 art. 74.17 800,0

L'analyse du budget pour 1983 n'est qu'une redistribution des crédits selon le service qui les utilise.

b) L'historique de l'Association d'assurances maritimes contre les risques de guerre se présente comme suit :

La loi du 16 juin 1937 autorisait le Roi à prendre, déjà en temps de paix, les mesures nécessaires pour assurer la mobilisation du pays.

Dans le cadre de cette loi, l'Association d'assurances maritimes contre les risques de guerre a été créée par l'arrêté-loi du 7 août 1939 afin de pouvoir assurer la marine marchande et les flottes de pêche contre les risques de guerre. Les assurances ordinaires ne couvrent pas ces risques. L'Association assurait à la fois le navire et le chargement.

Un montant forfaitaire était perçu pour les bateaux soumis à l'assurance obligatoire. L'assurance était obligatoire pour les navires battant pavillon belge et facultative pour les navires étrangers affrétés par une compagnie belge en vue de répondre aux besoins vitaux du pays ainsi que pour les navires affrétés par l'Etat.

Afin de permettre à l'Association de dédommager les sinistres subis par les compagnies maritimes belges durant les années 1939 à 1946, l'Etat lui a octroyé des avances d'un montant de 1 566 000 000 F, ce qui, avec les primes d'assurance, constituait le capital de l'Association.

Le règlement des sinistres s'est effectué, après la guerre, sur la base : la valeur 1939 du navire perdu ou endommagé, multiplié par trois.

En 1956-1957, la mission de l'Association a pu être considérée comme accomplie.

Le Comité technique de l'Association a alors formulé la proposition suivante :

L'Association verserait 12 millions à l'Etat et celui-ci renoncerait à une créance de 1 554 000 000 F.

Le 11 avril 1959, cette proposition a été acceptée par le Ministre des Finances de l'époque et le dossier a été considéré comme clos.

L'arrêté constitutif de l'Association prévoyant que l'actif final de celle-ci revenait à l'Etat, qui devait l'utiliser au profit de la navigation maritime, il a été décidé, en 1978-1979, que l'actif final (soit 850 millions) servirait pour 90 % à couvrir les interventions dans les frais d'exploitation des navires de la marine marchande et pour 10 % à des primes pour la modernisation et l'assainissement de la flotte de pêche maritime. Ce qui fut fait.

La dissolution de l'Association a été réglée par l'arrêté royal du 27 février 1979.

Le pouvoir législatif étant, aux termes de la Constitution, seul à pouvoir décider la remise d'une dette vis-à-vis de l'Etat — ce que la Cour des comptes a rappelé — il faut que la disposition figurant à l'article 3 du feuillet d'ajustement soit approuvée.

7. Diversen

Vraag :

De jootmen in België worden steeds meer achternagezeten met allerlei controles.

Een brevet zou verplicht worden voor al diegenen die 6 mijl buiten de kust waren.

Alle schepen moeten gemarkeerd worden, ook de optimisten.

Op een zeilplank daarentegen dient niets te worden aangebracht en dit om de ongelooflijke reden dat zeilplanken wel vaartuigen zijn volgens de definitie van de wetgever, maar geen thuishaven hebben.

Nochtans ziet men nu meer zeilplanken dan kleine zeilschepen en moeten de reddingsdiensten meer en meer voor eerstgenoemde categorie optreden.

Welke maatregelen meent de Minister te kunnen ondernemen om de zeilers in ons land niet meer en meer te ontmoedigen en naar het buitenland te sturen ?

Antwoord :

Door « achterna gezeten worden » met allerlei controles wordt waarschijnlijk het optreden bedoeld van de Zeevaartpolitie.

Het koninklijk besluit van 3 september 1981 houdende scheepvaartreglement voor de Beneden-zeeschelde en het koninklijk besluit van 4 augustus 1981 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale wateren, de havens en de stranden van de Belgische kust, zijn ook van toepassing op de pleziervaartuigen. Het is logisch dat door de zeevaartpolitie ook toezicht wordt gehouden teneinde na te gaan of de betrokken vaartuigen aan de trouwens minimale verplichtingen voldoen.

Deze werden immers ingegeven voor de veiligheid van de scheepvaart in het algemeen en voor de betrokken zeilers zelf in de eerste plaats, en zijn alleszins niet zwaarder dan deze opgelegd in het buitenland.

Het bezit van een verplicht brevet, waarvan de invoering overwogen wordt, in nauw overleg met de betrokken middelen is uiteraard ingegeven door dezelfde bekommernis.

Vraag :

Bepaalde steden zouden overwegen een parkeerkaart in te voeren waarbij de inwoners van bepaalde straten faciliteiten zouden krijgen.

Voorstellen van een koninklijk besluit en van twee ministeriële besluiten aangaande de inrichting van parkeerbzones voor bewoners zouden in studie zijn op het kabinet of bij de administratie.

Wat wordt in deze besluiten voorzien ?

Antwoord :

Binnen de administratie werden de mogelijkheid en de modaliteiten onderzocht om wat men gemeenlijk « residentieel parkeren » noemt, toe te staan.

De ontwerpen van besluit terzake werden voorgelegd aan het advies van de Raad van State.

Deze ontwerpen voorzien in de mogelijkheid om de bewoners in het bezit van een speciale kaart langer te laten parkeren op plaatsen met beperkte parkeerduur, of een aantal parkeerplaatsen uitsluitend ter beschikking te houden voor de bewoners van een bepaalde straat, buiten de plaatsen voorzien van parkeermeters.

7. Divers

Question :

En Belgique, les plaisanciers sont harcelés de plus en plus par toute une foule de contrôles.

Il paraît que tous ceux qui s'éloigneront de plus de 6 milles marins de la côte devront bientôt être titulaires d'un brevet.

Tous les bateaux doivent avoir été marqués. Cela vaut aussi pour les optimistes.

Au contraire, les planches à voile ne doivent porter aucune marque et ce, pour le motif stupéfiant que, si ce sont bien des navires au sens où l'entend le législateur, elles n'ont néanmoins aucun port d'attache.

Aujourd'hui, on voit pourtant plus de planches à voile que de petits voiliers et les services de sauvetage doivent intervenir de plus en plus souvent pour secourir ceux qui utilisent ce genre d'engin.

Quelles sont les mesures que le Ministre estime pouvoir prendre pour éviter que l'on ne décourage de plus en plus les adeptes de la voile dans notre pays et pour éviter qu'ils ne partent à l'étranger ?

Réponse :

Lorsque l'on dit que les plaisanciers sont « tracassés par toutes sortes de contrôles », ce sont probablement les interventions de la police maritime que l'on vise.

L'arrêté royal du 3 septembre 1981 portant règlement pour la navigation sur l'Escaut maritime inférieur et l'arrêté royal du 4 août 1981 portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge s'appliquent également aux bateaux de plaisance. Il est logique que la police maritime exerce également un contrôle sur ceux-ci pour vérifier s'ils répondent aux conditions prescrites, qui sont d'ailleurs des conditions minimales.

Ces conditions ont en effet été établies dans le souci d'assurer la sécurité de la navigation en général, mais avant tout celle des « yachtsmen » eux-mêmes et elles ne sont en tout cas pas plus sévères qu'à l'étranger.

L'obligation d'être titulaire d'un brevet, dont l'instauration est envisagée en étroite concertation avec les milieux concernés, s'inspire évidemment du même souci.

Question :

Certaines villes envisageraient de créer une carte de stationnement offrant des facilités aux habitants de certaines rues.

Il paraît que des propositions concernant, d'une part, un arrêté royal et, d'autre part, deux arrêtés ministériels en vue de la création de zones de stationnement destinées aux habitants sont examinées actuellement par le Cabinet ou l'Administration.

Que prévoient ces arrêtés ?

Réponse :

Au sein de l'Administration, on a examiné la possibilité d'autoriser ce que l'on appelle généralement le « stationnement résidentiel » ainsi que les modalités suivant lesquelles il serait organisé.

Les projets d'arrêtés en la matière ont été soumis à l'avis du Conseil d'Etat.

Ils prévoient la possibilité d'autoriser les habitants qui seraient titulaires d'une carte spéciale à parquer plus longtemps leur véhicule dans les aires de stationnement à durée limitée ou de réserver un certain nombre d'aires de stationnement, en dehors des emplacements pourvus d'un parcimètre, aux habitants d'une rue bien déterminée.

Aangezien het advies van de Raad van State tot nog toe niet werd uitgebracht en aangezien de kwestie belangrijke problemen stelt op juridisch vlak, lijkt het voorbarig nu reeds in detail te treden.

Vraag :

In Duitsland zou een wetgeving of reglementering bestaan op de mobilhomes, meer bepaald betreffende hun plaats op de openbare weg bij nacht.

Inlichtingen worden terzake gevraagd. Is het niet aangegeven een dergelijke reglementering ook voor België uit te vaardigen ?

Mogen de bewoonde mobilhomes 's nachts op de openbare weg blijven staan, m.a.w. is het overnachten op de openbare weg toegelaten ?

Antwoord :

In België bestaat geen speciale reglementering inzake parkeren voor mobilhomes. Er wordt ook niet overwogen om een dergelijke reglementering uit te werken aangezien de bestaande maatregelen voldoening schijnen te schenken.

Mobilhomes mogen op de openbare weg parkeren, ook 's nachts, indien de algemene voorschriften inzake parkeren dit niet verbieden, de verkeersborden die het parkeren toelaten of regelen nageleefd worden, en de wegmarkering gerespecteerd wordt.

Geen enkele bepaling van de verkeersreglementering verbiedt in een voertuig te slapen. Op te merken valt evenwel dat het overnachten op de openbare weg, buiten de verkeersreglementering om, geregeld kan worden bij politie-verordening door de gemeentelijke overheid.

Vraag :

De V. Z. W. Sociale Dienst van Verkeerswezen exploiteert een ontspanningscentrum te Sint-Genesius-Rode.

Wat behelst dit ontspanningscentrum ? Hoeveel m² beslaat het ?

Is er ook een restaurant aan verbonden ?

Zouden ook personen welke geen deel uitmaken van het personeel van Verkeerswezen gebruik maken van dit centrum ?

Betalen zij daarvoor een hogere vergoeding ?

Antwoord :

1. Het Ontspanningscentrum van Verkeerswezen te Sint-Genesius-Rode omvat : een clubhuis, een speelzaal, een zwembad, 8 tennisbanen, een basket- en volleybalterrein en een miniatuurgolf.

2. Oppervlakte : 2 ha 72 a 24 ca.

3. Er is mogelijkheid een maaltijd te gebruiken in het clubhuis.

4. Hebben toegang tot het ontspanningscentrum :

a) de aangesloten leden van de V. Z. W. Sociale Dienst Verkeerswezen;

Comme le Conseil d'Etat n'a pas encore rendu d'avis à ce sujet et que la question qui a été posée soulève une série de problèmes juridiques importants, il est trop tôt, semble-t-il, pour répondre de manière détaillée sur ce point.

Question :

Il semblerait qu'il existe en République fédérale d'Allemagne une législation ou une réglementation sur les « autos-caravanes » et notamment sur leur stationnement sur la voie publique au cours de la nuit.

Des informations sont demandées à ce sujet. Ne convient-il pas de prévoir également une telle réglementation en Belgique ?

Les « autos-caravanes » habitées peuvent-elles stationner la nuit sur la voie publique ? Autrement dit, est-il permis de passer la nuit sur la voie publique ?

Réponse :

Le stationnement des « autos-caravanes » n'est soumis à aucune réglementation spéciale en Belgique. On n'envisage pas non plus d'élaborer une telle réglementation, puisque les mesures existantes semblent donner toute satisfaction.

Les « autos-caravanes » peuvent stationner sur la voie publique, même la nuit, si les prescriptions générales en matière de parcage ne l'interdisent pas, si les panneaux de signalisation autorisant ou réglant le parcage sont respectés et si les signalisations au sol le sont elles aussi.

Aucune disposition de la réglementation de la circulation routière n'interdit de dormir dans un véhicule. Il faut toutefois souligner que le séjour nocturne sur la voie publique peut être réglé, en dehors de la réglementation de la circulation routière, par la voie d'un règlement de police émanant de l'autorité communale.

Question :

L'A. S. B. L. Service social des Communications exploite un centre de loisirs à Rhode-Saint-Genèse.

En quoi consiste ce centre ? Quelle est sa surface en m² ?

Comporte-t-il également un restaurant ?

Ce pourrait-il que des personnes ne faisant pas partie du personnel du département des Communications se rendent également dans ce centre ?

Ces personnes payent-elles un droit d'entrée plus élevé ?

Réponse :

1. Le Centre de loisirs des Communications de Rhode-Saint-Genèse comprend : une maison d'accueil, une salle de jeux, un bassin de natation, huit courts de tennis, un terrain de basket-ball et de volley-ball et un golf miniature.

2. Sa superficie est de 2 ha 72 a 24 ca.

3. Il est possible de prendre un repas dans la maison d'accueil.

4. L'accès au Centre de loisirs est ouvert :

a) aux affiliés de l'A. S. B. L. Service social des Communications;

b) het personeel van volgende administraties :

- de Regie der Posterijen;
- de Regie van Telegrafie en Telefonie;
- de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen;

c) niet-permanente afwijkingen worden toegestaan voor het personeel van het Rekenhof en de leden van centra waarvoor de wederkerigheid wordt toegepast, o.a. :

- Ministerie van Openbare Werken;
- Ministerie van Financiën;
- Ministerie van Justitie
- en de Luchtmacht (A. V. I. A.).

Krachtens de statuten van het ontspanningscentrum wordt een bijkomende subsidiëring gevraagd voor de leden die niet afhangen van de V. Z. W. Sociale Dienst Verkeerswezen.

* * *

III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

I. Begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1983

De regeringsamendementen op de tabellen van de begroting worden aangenomen met 7 tegen 6 stemmen.

De artikelen 1 tot 14 en de aldus gewijzigde begroting in haar geheel worden eveneens aangenomen met 7 tegen 6 stemmen.

II. Wetsontwerp tot aanpassing van de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1982

De artikelen 1 tot 5 en het gehele wetsontwerp worden aangenomen met 7 tegen 6 stemmen.

* * *

Onderhavig verslag wordt eenparig goedgekeurd.

De Rapporteur,

A. COPPIETERS

De Voorzitter,

A. BAUDSON

b) au personnel des administrations suivantes :

- la Régie des Postes;
- la Régie des Télégraphes et des Téléphones;
- la Société Nationale des Chemins de Fer belges;

c) des dérogations non permanentes sont accordées au personnel de la Cour des comptes et aux membres de centres auxquels s'applique la règle de réciprocité, notamment aux agents :

- du Ministère des Travaux publics;
- du Ministère des Finances;
- du Ministère de la Justice;
- et aux membres du personnel de la Force aérienne

En vertu des statuts du Centre de loisirs, une subvention supplémentaire est demandée pour les membres qui ne dépendent pas de l'A. S. B. L. Service social des Communications.

* * *

III. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

I. Budget du Ministère des Communications pour l'année budgétaire 1983

Les amendements du Gouvernement aux tableaux du budget sont adoptés par 7 voix contre 6.

Les articles 1 à 14 et l'ensemble du budget ainsi amendé sont également adoptés par 7 voix contre 6.

II. Projet de loi ajustant le budget du Ministère des Communications de l'année budgétaire 1982

Les articles 1 à 5 et l'ensemble du projet de loi sont adoptés par 7 voix contre 6.

* * *

Le présent rapport est approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,

A. COPPIETERS

Le Président,

A. BAUDSON

I. — BEGROTING

van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het begrotingsjaar 1983

A. AMENDEMENTEN OP DE TABELLEN
AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

TITEL I

LOPENDE UITGAVEN

Sectie 36 (blz. 22-23)

Commissariaat-generaal voor Toerisme

HOOFDSTUK I

CONSUMPTIEVE BESTEDINGEN
(LOPENDE UITGAVEN VOOR GOEDEREN EN DIENSTEN)

§ 2. Aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten

Art. 12.02. — *Verbruiksuitgaven met betrekking tot het bezetten van de lokalen — met uitsluiting van de uitgaven voor energieverbruik — en uitgaven voor onderhoud. Leveringen van goederen en diensten, bureau-onkosten, vervoer, belastingen, retributies, publikaties van het departement, beroepsscholing, kleding en andere kleine bestuursuitgaven.*

Het krediet van « 2 400 000 frank » wordt verhoogd tot « 8 000 000 frank ».

(Vermeerdering met 5 600 000 frank.)

Art. 12.03. — *Uitgaven voor energieverbruik: stookolie, gas, benzine, elektriciteit, kolen.*

Het krediet van « 600 000 frank » wordt verhoogd tot « 1 900 000 frank ».

(Vermeerdering met 1 300 000 frank.)

Art. 12.05. — *Allerhande vergoedingen aan het Rijkspersoneel voor werkelijke lasten en materiële schade evenals de vervoerkosten betreffende dienstreizen (met inbegrip van de bijdrage van de Staat-werkgever in de prijs van de sociale abonnementen).*

Het krediet van « 500 000 frank » wordt verhoogd tot « 3 000 000 frank ».

(Vermeerdering met 2 500 000 frank.)

Art. 12.06. — *Huur van onroerende goederen van de verschillende diensten van het departement, met inbegrip van de aan de Regie der Gebouwen verschuldigde huurgelden, retributies en vergoedingen. — Belasting slaande op gebouwen van het Rijk of door hem gehuurd, met inbegrip van de terugbetaling van belastingen aan de Regie der Gebouwen.*

Het krediet van « 5 000 000 frank » wordt verhoogd tot « 16 400 000 frank ».

(Vermeerdering met 11 400 000 frank.)

I. — BUDGET

du Ministère des Communications
pour l'année budgétaire 1983

A. AMENDEMENTS AUX TABLEAUX
ADOPTÉS PAR LA COMMISSION

TITRE I

DEPENSES COURANTES

Section 36 (p. 22-23)

Commissariat général au Tourisme

CHAPITRE I

DEPENSES DE CONSOMMATION
(DEPENSES COURANTES POUR BIENS ET SERVICES)

§ 2. Achat de biens non durables et de services

Art. 12.02. — *Dépenses de consommation en rapport avec l'occupation des locaux — à l'exclusion des dépenses de consommation énergétique — et dépenses d'entretien. Fournitures de biens et services, frais de bureau, transport, impôts, rétributions, publications du département, formation professionnelle, habillement et autres menues dépenses d'administration.*

Le crédit de « 2 400 000 francs » est porté à « 8 000 000 de francs ».

(Augmentation de 5 600 000 francs.)

Art. 12.03. — *Dépenses de consommation énergétique: mazout, gaz, essence, électricité, charbon.*

Le crédit de « 600 000 francs » est porté à « 1 900 000 francs ».

(Augmentation de 1 300 000 francs.)

Art. 12.05. — *Indemnités généralement quelconques au personnel de l'Etat pour charges réelles et dégâts matériels ainsi que les frais de transports afférents aux voyages de service (y compris l'intervention de l'Etat-employeur dans le prix des abonnements sociaux).*

Le crédit de « 500 000 francs » est porté à « 3 000 000 de francs ».

(Augmentation de 2 500 000 francs.)

Art. 12.06. — *Loyer des biens immobiliers des divers services du département, en ce compris les loyers, rétributions et indemnités dus à la Régie des Bâtiments. — Impôts grevant les bâtiments, propriété de l'Etat ou loués par lui, en ce compris le remboursement d'impôts à la Régie des Bâtiments.*

Le crédit de « 5 000 000 de francs » est porté à « 16 400 000 francs ».

(Augmentation de 11 400 000 francs.)

TITEL II

KAPITAALUITGAVEN

DEEL I

Kredieten bestemd voor de uitvoering
van het investeringsprogramma

Sectie 31

Vervoer en Luchtvaart

HOOFDSTUK VIII

Kredietverleningen en deelnemingen

Kredietverleningen aan en deelnemingen in bedrijven

Art. 81.28. — *Uit te voeren werken met het oog op de bevordering en de modernisering van het gemeenschappelijk stedelijk en interstedelijk secundair vervoer, enz. (blz. 26).*

Het vastleggingskrediet van « 8 112,5 miljoen frank » wordt gebracht op « 8 887,9 miljoen frank ».

(Vermeerdering met 775,4 miljoen frank.)

Het ordonnanceringskrediet van « 11 900,0 miljoen frank » wordt gebracht op « 13 200,0 miljoen frank ».

(Vermeerdering met 1 300,0 miljoen frank.)

Art. 81.41. — *Elektrificatie van het spoorwegnet, enz. (blz. 27).*

Het vastleggingskrediet van « 4 150,0 miljoen frank » wordt gebracht op « 5 053,0 miljoen frank ».

(Vermeerdering met 903,0 miljoen frank.)

Het ordonnanceringskrediet van « 6 020,8 miljoen frank » wordt gebracht op « 6 987,0 miljoen frank ».

(Vermeerdering met 966,2 miljoen frank.)

Art. 81.42. — *Aanpassing van het industrieel net. Spoorweginfrastructuur van de havens, de vormingen en industriezones, enz. (blz. 27).*

Het vastleggingskrediet van « 600,0 miljoen frank » wordt teruggebracht op « 550,0 miljoen frank ».

(Vermindering met 50,0 miljoen frank.)

Het ordonnanceringskrediet van « 725,0 miljoen frank » wordt teruggebracht op « 551,0 miljoen frank ».

(Vermindering met 174,0 miljoen frank.)

Art. 81.43. — *Afschaffing van overwegen en veiligheid aan de overwegen, enz. (blz. 28).*

Het vastleggingskrediet van « 300,0 miljoen frank » wordt teruggebracht op « 299,0 miljoen frank ».

(Vermindering met 1,0 miljoen frank.)

Het ordonnanceringskrediet van « 630,0 miljoen frank » wordt gebracht op « 674,0 miljoen frank ».

(Vermeerdering met 44,0 miljoen frank.)

Art. 81.46. — *Aanpassing der spoorlijnen die de grote agglomeraties bedienen met het oog op het verzekeren van hun restructuratie en het opvoeren van hun capaciteit (blz. 28).*

Het ordonnanceringskrediet van « 790,0 miljoen frank » wordt teruggebracht op « 576,0 miljoen frank ».

(Vermindering met 214,0 miljoen frank.)

TITRE II

DEPENSES DE CAPITAL

PARTIE I

Crédits destinés à la réalisation
du programme d'investissement

Section 31

Transports et Aéronautique

CHAPITRE VIII

Octrois de crédits et participations

Octrois de crédits et participations aux entreprises

Art. 81.28. — *Travaux à exécuter en vue d'assurer la promotion et la modernisation des transports en commun secondaires urbains et interurbains, etc. (p. 26).*

Le crédit d'engagement de « 8 112,5 millions de francs » est porté à « 8 887,9 millions de francs ».

(Augmentation de 775,4 millions de francs.)

Le crédit d'ordonnancement de « 11 900,0 millions de francs » est porté à « 13 200,0 millions de francs ».

(Augmentation de 1 300,0 millions de francs.)

Art. 81.41. — *Electrification du réseau ferroviaire, etc. (p. 27).*

Le crédit d'engagement de « 4 150,0 millions de francs » est porté à « 5 053,0 millions de francs ».

(Augmentation de 903,0 millions de francs.)

Le crédit d'ordonnancement de « 6 020,8 millions de francs » est porté à « 6 987,0 millions de francs ».

(Augmentation de 966,2 millions de francs.)

Art. 81.42. — *Aménagement du réseau industriel. Infra-structure ferroviaire des ports, des gares de formation et des zones industrielles, etc. (p. 27).*

Le crédit d'engagement de « 600,0 millions de francs » est ramené à « 550,0 millions de francs ».

(Diminution de 50,0 millions de francs.)

Le crédit d'ordonnancement de « 725,0 millions de francs » est ramené à « 551,0 millions de francs ».

(Diminution de 174,0 millions de francs.)

Art. 81.43. — *Suppression de passages à niveau et sécurité aux passages à niveau, etc. (p. 28).*

Le crédit d'engagement de « 300,0 millions de francs » est ramené à « 299,0 millions de francs ».

(Diminution de 1,0 million de francs.)

Le crédit d'ordonnancement de « 630,0 millions de francs » est porté à « 674,0 millions de francs ».

(Augmentation de 44,0 millions de francs.)

Art. 81.46. — *Aménagement des lignes ferroviaires desservant les grandes agglomérations en vue d'assurer leur restructuration et d'accroître leur capacité (p. 28).*

Le crédit d'ordonnancement de « 790,0 millions de francs » est ramené à « 576,0 millions de francs ».

(Diminution de 214,0 millions de francs.)

Art. 81.47. — *Moderniseringswerken met het oog op de verhoging van de snelheid, de veiligheid en de regelmatigheid van de treinen, enz. (blz. 28).*

Het vastleggingskrediet van « 400,0 miljoen frank » wordt gebracht op « 500,0 miljoen frank ».

(Vermeerdering met 100,0 miljoen frank.)

Het ordonnanceringskrediet van « 591,0 miljoen frank » wordt gebracht op « 748,0 miljoen frank ».

(Vermeerdering met 157,0 miljoen frank.)

Art. 81.48. — *Verwerving van rollend materieel en de infrastructuur voor het onderhoud en de controle van het reizigersmaterieel, enz. (blz. 29).*

Het vastleggingskrediet van « 3 100,0 miljoen frank » wordt gebracht op « 6 020,0 miljoen frank ».

(Vermeerdering met 2 920,0 miljoen frank.)

Het ordonnanceringskrediet van « 5 754,0 miljoen frank » wordt gebracht op « 6 005,0 miljoen frank ».

(Vermeerdering van 251,0 miljoen frank.)

Sectie 32

Bestuur van het Zeewezen
en van de Binnenvaart

HOOFDSTUK VII

INVESTERINGEN (CIVIELE)

Aanleg van wegen en waterbouwkundige werken

Art. 73.01. — *Gebouwen, werken, enz. (blz. 29).*

Het vastleggingskrediet van « 90,0 miljoen frank » wordt teruggebracht tot « 40,0 miljoen frank ».

(Vermindering met 50,0 miljoen frank.)

Het ordonnanceringskrediet van « 50,0 miljoen frank » wordt teruggebracht tot « 25,0 miljoen frank ».

(Vermindering met 25,0 miljoen frank.)

Art. 74.17. — *Inrichten van een radarketen met televerbindingssysteem langs de Schelde en de Belgische kust (blz. 30).*

Het vastleggingskrediet van « 2 400,0 miljoen frank » wordt teruggebracht tot « 75,0 miljoen frank ».

(Vermindering met 2 325,0 miljoen frank.)

Het ordonnanceringskrediet van « 800,0 miljoen frank » wordt teruggebracht tot « 128,9 miljoen frank ».

(Vermindering met 671,1 miljoen frank.)

Art. 81.47. — *Travaux de modernisation en vue de l'augmentation de la vitesse, de la sécurité et de la régularité des trains, etc. (p. 28).*

Le crédit d'engagement de « 400,0 millions de francs » est porté à « 500,0 millions de francs ».

(Augmentation de 100,0 millions de francs.)

Le crédit d'ordonnancement de « 591,0 millions de francs » est porté à « 748,0 millions de francs ».

(Augmentation de 157,00 millions de francs.)

Art. 81.48. — *Acquisition de matériel roulant et de l'infrastructure pour l'entretien et le contrôle du matériel pour voyageurs, etc. (p. 29).*

Le crédit d'engagement de « 3 100,0 millions de francs » est porté à « 6 020,0 millions de francs ».

(Augmentation de 2 920,0 millions de francs.)

Le crédit d'ordonnancement de « 5 754,0 millions de francs » est porté à « 6 005,0 millions de francs ».

(Augmentation de 251,0 millions de francs.)

Section 32

Administration de la Marine
et de la Navigation intérieure

CHAPITRE VII

INVESTISSEMENTS (CIVILS)

Construction de routes et travaux hydrauliques

Art. 73.01. — *Bâtiments, travaux, etc. (p. 29).*

Le crédit d'engagement de « 90,0 millions de francs » est ramené à « 40,0 millions de francs ».

(Diminution de 50,0 millions de francs.)

Le crédit d'ordonnancement de « 50,0 millions de francs » est ramené à « 25,0 millions de francs ».

(Diminution de 25,0 millions de francs.)

Art. 74.17. — *Etablissement le long de l'Escaut et de la côte belge d'une chaîne de radar et d'un système de télécommunications (p. 30).*

Le crédit d'engagement de « 2 400,0 millions de francs » est ramené à « 75,0 millions de francs ».

(Diminution de 2 325,0 millions de francs.)

Le crédit d'ordonnancement de « 800,0 millions de francs » est ramené à « 128,9 millions de francs ».

(Diminution de 671,1 millions de francs.)

TITEL VII

INSTELLINGEN VAN OPENBAAR NUT

Regie voor Maritiem Transport

5. Uitgaven

Betalingen aan derden voor aankoop
van patrimoniale goederen

Art. 550.01. — *Haveninfrastructuur en gebouwen* (blz. 52).

Het vastleggingskrediet van « 50,0 miljoen frank » wordt
gebracht op « 120,0 miljoen frank ».

(Vermeerdering met 70,0 miljoen frank.)

B. ERRATA

TITEL II

Sectie 31

Op bladzijde 30, art. 74.17, inrichting van een radarketen
wegnet, vastleggingskredieten, leze men « 4 150,0 » in plaats
van « 4 150,4 »

Sectie 32

Op bladzijde 30, art. 74.17, inrichting van een radarketen
met televerbindingssysteem langs de Schelde en de Belgische
kust, ordonnanceringskredieten, leze men « 800,0 » in plaats
van « 800,9 ».

II. — WETSONTWERP

houdende aanpassing van de begroting van het Ministerie
van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1982

ERRATA

TITEL I

Sectie 35

Op blz. 12 : Totaal voor Sectie 35 — Algemene Dien-
sten gemeen voor Verkeerswezen, Posterijen, Telegrafie en
Telefonie en Toerisme, in de kolom « Verminderingen »
leze men « 10,9 » in plaats van « 9,9 ».

TITRE VII

ORGANISMES D'INTERET PUBLIC

Régie des Transports maritimes

5. Dépenses

Paielements à des tiers
pour l'acquisition de biens patrimoniaux

Art. 550.01. — *Infrastructure portuaire et bâtiments* (p. 52).

Le crédit d'engagement de « 50,0 millions de francs » est
porté à « 120,0 millions de francs ».

(Augmentation de 70,0 millions de francs.)

B. ERRATA

TITRE II

Section 31

A la page 27, art. 81.41, électrification du réseau ferro-
viaire, crédits d'engagement, lire « 4 150,0 » au lieu de
« 4 150,4 ».

Section 32

A la page 30, art. 74.17, établissement le long de
l'Escaut et de la côte belge d'une chaîne de radar et d'un
système de télécommunication, crédits d'ordonnancement,
lire « 800,0 » au lieu de « 800,9 ».

II. — PROJET DE LOI

ajustant le budget du Ministère des Communications
de l'année budgétaire 1982

ERRATA

TITRE I

Section 35

A la p. 12 : Total pour la Section 35 — Services généraux
communs aux Communications, aux Postes, Télégraphes et
Téléphones et au Tourisme, dans la colonne « Réductions »
lire « 10,9 » au lieu de « 9,9 ».

Tabel n° 1 : N. M. B. S.

Tableau n° 1 : S. N. C. B.

Rubrieken — Rubriques	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Investerings met Rijksbegroting (vastleggingen). — Investissements sur budget Etat (engagements) ...	871,8	2 061,8	1 456,7	1 095,3	2 452,9	3 650,7	4 850,8	6 946,2	8 832,0	10 968,8	13 193,8	9 807
Investerings met eigen middelen (uitgaven). — Investissements sur fonds propres (décaissements) ...	5 606,0	6 758,0	7 356,0	6 342,0	7 878,0	10 072,0	9 705,0	11 229,0	10 234,0	13 261,0	15 030,0	13 844
Totaal investeringen. — Total investissements ...	6.477,8	8 819,8	8 812,7	7 437,3	10 330,9	13 722,7	14 555,8	18 175,2	19 066,0	24 229,8	28 223,8	23 651
Aantal vervoerde reizigers. — Nombre de voyageurs transportés ...	245,5	240,3	236,6	237,3	232,1	227,2	200,4	170,8	163,0	163,7	166,8	162,6
Aantal reizigers/km. — Nombre de voyageurs/km ...	8 425	8 168	8 093	8 279	8 258	8 181	7 667	7 136	6 955	6 963	7 078	6 879
Aangeboden plaatsen/km. — Places-kilomètres offertes ...	22 680	23 974	24 722	25 967	26 980	26 876	28 114	23 760	30 021	31 416	32 676	32 325

- 1) De investeringen zijn uitgedrukt in miljoenen BF.
- 2) De vervoerde reizigers zijn uitgedrukt in miljoenen eenheden.
- 3) De reizigers-kilometers zijn uitgedrukt in miljoenen eenheden.
- 4) De plaatsen-kilometers zijn uitgedrukt in miljoenen eenheden.
- 5) De verkeersgegevens omvatten de autobusdiensten (behalve de aanvullende diensten) tot 30 juni 1977.

- 1) Les investissements sont exprimés en millions de BF.
- 2) Les voyageurs transportés sont exprimés en millions d'unités.
- 3) Les voyageurs-kilomètres sont exprimés en millions d'unités.
- 4) Les places-kilomètres offertes sont exprimées en millions d'unités.
- 5) Les statistiques de trafic comprennent les services d'autobus (sauf les autobus de complément) jusqu'au 30 juin 1977.

Tabel n° 2 : N. M. V. B.

Tableau n° 2 : S. N. C. V.

Rubrieken — Rubriques	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Investerings met eigen middelen. — Investissements sur fonds propres ...	291,6	388,0	309,0	298,7	963,0	826,4	909,4	2 982,9	2 358,9	1 576,8	1 722,8	570,6
Aantal vervoerde reizigers. — Nombre de voyageurs transportés ...	251,1	240,6	241,2	238,3	240,1	234,8	228,9	312,2	310,2	306,0	305,0	—
Aantal reizigers/km. — Nombre de voyageurs/km ...	1 468,6	1 530,4	1 559,7	1 588,4	1 661,4	1 617,5	2 018,6	2 470,4	2 532,8	2 408,3	2 522,3	—
Aangeboden plaatsen/km. — Places/km offertes ...	9 849,0	9 920,0	9 969,0	10 092,0	10 121,0	10 276,0	13 466,0	16 034,0	15 932,0	15 865,0	15 748,0	—

- 1) De investeringen zijn uitgedrukt in miljoenen BF.
- 2) De verkeersgegevens zijn uitgedrukt in miljoenen eenheden.
- 3) Het vervoer door de bijzondere diensten geleverd is inbegrepen.
- 4) Vanaf 1 juli 1977 zijn alle autobusdiensten inbegrepen (dus ook de vervangingsdiensten).

- 1) Les investissements sont exprimés en millions de BF.
- 2) Les données relatives au trafic sont exprimées en millions d'unités.
- 3) Le transport assuré par les services spéciaux est inclus.
- 4) A partir du 1^{er} juillet 1977, tous les services d'autobus (donc également les services de remplacement) sont inclus.

BIJLAGE I/2

Tabel n° 3 : M. I. V.

Rubrieken — Rubriques	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Investerings met eigen middelen (vastleggingen). — Investissements sur fonds propres (engagements) .	842,5	361,0	2 010,2	273,0	2 025,4	1 493,5	1 701,2	3 591,3	1 146,1	2 818,3	2 056,8	1 152,0
Investerings B. S. V. (vastleggingen). — Investisse- ment S. T. U. (engagements)	2 701,0	3 773,0	3 266,0	5 298,0	5 764,0	7 527,0	9 219,0	9 800,0	10 255,0	9 845,0	9 281,0	8 535,0
Aantal vervoerde reizigers. — Nombre de voyageurs transportés	315,0	312,9	315,5	326,5	339,0	340,0	345,1	354,0	366,5	372,9	376,0	—
Aantal voertuigen/km gereden. — Nombre de véhi- cules/km parcourus	75 871,9	75 869,5	76 776,9	78 287,5	80 475,7	81 555,9	84 137,3	85 780,9	87 402,7	84 358,2	80 145,5	—
Aantal aangeboden plaatsen/km. — Nombre de pla- ces/km offertes	6 707,6	6 955,6	7 337,3	7 609,0	7 886,7	8 147,3	8 901,4	9 112,0	9 209,0	8 884,6	8 518,3	—

1) De investeringen zijn uitgedrukt in miljoenen BF.

2) De gegevens betreffende het verkeer zijn weergegeven in miljoenen eenheden.

ANNEXE I/2

Tableau n° 3 : S. T. I.

1) Les investissements sont exprimés en millions de FB.

2) Les données relatives au trafic sont exprimées en millions d'unités.

BIJLAGE I/3

Tabel n° 4 : R. M. T.

Rubrieken — Rubriques	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Werkelijk vastgelegde investeringen. — Investissements effectivement engagés	5	89	173	44	67	1 090	29	843	164	58	907
Aantal vervoerde reizigers. — Voyageurs transportés	2 007,8	2 153,7	2 227,0	2 558,4	2 635,7	2 785,3	2 724,3	2 662,4	2 695,9	2 396,0	2 476,0
Voertuigen met begeleiding. — Voitures accompagnées	268,7	284,4	263,3	281,9	312,2	335,5	337,1	320,4	294,9	247,3	286,4
Verkeer ro/ro. — Trafic ro/ro	10,3	35,0	54,6	65,2	73,8	92,2	100,4	122,7	110,6	121,8	126,6

Nota's :

1. De investeringen zijn uitgedrukt in miljoenen B. F.
2. Het vervoer is uitgedrukt in duizenden eenheden (passagiers, wagons, vrachtwagens met opligger).
3. In verband met de investeringen zij erop gewezen dat R. M. T. vier boten heeft aangekocht die niet in onderstaande tabel voorkomen :
 - ten laste van de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen :
 - a) de *Prinses Maria-Esmeralda* : 730,0 miljoen in 1975;
 - b) de *Prinses Marie-Christine* : 744,0 miljoen in 1976.
 - in het kader van een leasing-contract :
 - a) de *Prinses Maria-Esmeralda* : 731,0 miljoen in 1975;
 - b) de *Prinses Marie-Christine* : 744,0 miljoen in 1976.

ANNEXE I/3

Tableau n° 4 : R. T. M.

Notes :

1. Les investissements sont exprimés en millions de F. B.
2. Les trafics sont exprimés en milliers d'unités (passagers, voitures, camions-remorques).
3. Au sujet des investissements, il faut encore noter que la R. T. M. a acquis quatre bateaux qui ne sont pas compris dans le tableau ci-dessus :
 - à charge du budget du Ministère des Communications :
 - a) le *Prince Philippe* : 598,5 millions en 1973;
 - b) le *Prince Laurent* : 638,5 millions en 1974;
 - dans le cadre d'un contrat de leasing :
 - a) le *Princesse Marie-Esmeralda* : 731,0 millions en 1975;
 - b) le *Princesse Marie-Christine* : 744,0 millions en 1976.

BIJLAGE I/4

Tabel n° 5 : R. D. L.

ANNEXE I/4

Tableau n° 5 : R. V. A.

Rubrieken — Rubriques	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
Verrichte investeringen. — Investissements réalisés	356,7	896,2	352,4	999,8	945,4	2 289,9	1 443,2	2 113,5	1 864,9	1 445,3	1 711,2
Vliegtruigverkeer (lijnvloten en occasionele). — Mouvements d'avions (réguliers et à la demande)	91,0	90,7	95,2	87,9	86,1	90,7	93,2	95,8	101,7	100,3	94,1
Aantal passagiers (vertrek en aankomst). — Nombre de passa- gers (départ et arrivée)	3 490,5	3 745,9	4 233,0	4 238,2	4 349,7	4 589,1	4 825,2	5 087,1	5 351,6	5 269,2	5 386,1
Vracht (vertrek en aankomst). — Fret (départ et arrivée)	129,8	123,5	119,1	119,7	129,4	151,0	148,9	152,4	166,0	178,8	174,3

Noten : 1. De investeringen zijn in miljoenen BF aangegeven.
 2. De gegevens inzake verkeer zijn in duizenden eenheden vermeld.
 Zij hebben uitsluitend betrekking op de regelmatige vluchten en de occasionele (niet op vlieglessen, proefvluchten, reclamevluchten, oefenvluchten, toerisme) voor alle vliegvelden.

Notes : 1. Les investissements sont exprimés en millions de FB.
 2. Les données de trafic sont exprimées en milliers d'unités.
 Elles concernent uniquement, pour tous les aéroports, les vols réguliers et à la demande (pas les vols d'écologie, d'essais, de publicité, d'entraînement, de tourisme).

BIJLAGE I/5

ANNEEX I/5

*Uitgaven, gebruik en verkeer**Dépenses, utilisation et trafic*

Tabel 1. — Spoorwegen (N. M. B. S.)

Tableau 1. — Chemin de fer (S. N. C. B.)

Rubrieken — Rubriques	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
I. Uitgaven. — Dépenses											
Investerings. — Investissements	3 331	3 824	4 045	4 481	4 947	5 511	6 723	8 844	10 105	13 473	15 322
Lopende uitgaven. — Dépenses courantes	3 912	4 329	4 599	5 482	6 949	7 587	7 924	8 309	8 842	9 648	10 738
Totaal. — Total	7 243	8 153	8 644	9 963	11 896	13 098	14 647	17 153	18 947	23 121	26 060
II. Gebruik. — Utilisation											
a) Reizigerstreinen. — Trains voyageurs											
Electrische. — Electriques	32 985	34 300	35 400	36 600	38 467	39 295	40 264	41 100	42 700	45 409	50 182
Diesel. — Diesel	25 849	26 000	26 300	26 000	26 097	26 200	26 367	28 000	28 100	26 619	24 341
Totaal. — Total	58 834	60 300	61 700	63 600	64 564	65 495	66 631	69 100	70 800	72 028	74 523
b) Goederentreinen. — Trains marchandises											
Electrische. — Electriques	9 022	8 800	9 500	9 900	8 112	7 600	7 576	7 900	8 600	8 546	8 233
Diesel. — Diesel	14 690	15 200	15 800	16 200	13 232	13 446	13 332	13 900	14 900	14 469	14 108
Totaal. — Total	23 772	24 000	25 300	26 100	21 344	21 046	20 908	21 800	23 500	23 015	22 341
c) Overig verkeer. — Autres circulations											
Electrische. — Electriques	161	200	200	200	177	209	233	200	200	212	251
Diesel. — Diesel	1 355	1 300	1 300	1 400	1 426	1 530	1 578	1 500	1 400	1 641	1 785
Totaal. — Total	1 516	1 500	1 500	1 600	1 603	1 739	1 811	1 700	1 600	1 853	2 036
d) Alle verkeer. — Toutes circulations											
Electrische. — Electriques	42 168	43 300	45 100	47 700	46 756	47 104	48 073	49 200	51 500	54 167	58 666
Diesel. — Diesel	41 894	42 500	43 400	43 600	40 755	41 176	41 277	43 400	44 400	42 729	40 234
Totaal. — Total	84 062	85 800	88 500	91 300	87 511	88 280	89 350	92 600	95 900	96 896	98 900

De uitgaven zijn uitgedrukt in miljoenen BF. — Het gebruik is uitgedrukt in miljoenen treinen-kilometers.

Les dépenses sont exprimées en millions de FB. — Les utilisations sont exprimées en millions de trains-kilomètres.

BIJLAGE I/6

Uitgaven, gebruik en verkeer

Tabel 2. — Wegen

(Rijkswegen, gemeentewegen en provinciewegen)

ANNEEX I/6

Dépenses, utilisation et trafic

Tableau 2. — Routes

(voirie de l'Etat, voirie communale et voirie provinciale)

Rubrieken — Rubriques	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
I. Uitgaven. — Dépenses										
Rijkswegen. — Voirie de l'Etat										
Investerings. — Investissements ...	28 527	28 313	20 553	20 150	22 704	26 300	27 751	24 514	25 579	27 614
Lopende uitgaven. — Dépenses courantes ...	4 601	4 929	6 221	6 581	8 062	8 896	9 242	12 939	12 134	12 415
Totaal. — Total ...	33 128	33 242	26 774	26 731	30 766	35 196	36 993	37 453	37 713	40 029
Gemeentewegen. — Voirie communale										
Investerings. — Investissements ...	10 211	5 541	5 935	5 932	7 205	9 348	8 117	7 965	10 172	13 116
Lopende uitgaven. — Dépenses courantes ...	11 643	7 959	7 040	9 139	9 679	11 033	12 785	13 618	15 266	17 762
Totaal. — Total ...	21 854	13 600	12 975	15 071	16 884	20 381	20 902	21 583	25 438	30 878
Voirie provinciale. — Provinciewegen	641	456	567	712	772	679	683	919	887	1 223
Totaal. — Total ...	55 623	47 298	40 316	42 514	48 422	56 256	58 578	59 955	64 038	72 130
II. Gebruik en verkeer. — Utilisation et trafic										
a) Aantal personenwagen. — Nombre de voitures privées ...	2 154	2 273	2 390	2 502	2 614	2 738	2 871	2 973	3 077	3 159
b) Goederenvervoer. — Transport de marchandises										
Tonnenmaat. — Tonnage ...	342 125	338 922	341 535	342 554	337 879	331 879	314 078	323 800	311 339	336 700
Tonnen-kilometers. — Tonnes-kilomètres ...	14 328	15 173	15 961	17 011	16 521	15 756	15 650	16 799	17 382	18 311

De uitgaven zijn uitgedrukt in miljoenen BF.

Het gebruik van en het verkeer via de wegeninfrastructuur zijn slechts bekend door tamelijk ruime schattingen. Men oordeelde het dan ook verkieslijker om een beeld te schetsen van de evolutie van het aantal personenwagens (in miljoenen eenheden) en van de evolutie van het goederenvervoer (tonnenmaat in miljoenen ton; tonnenmaat-kilometers in miljoenen eenheden).

Les dépenses sont exprimées en millions de BF.

Les utilisations et trafic de l'infrastructure routière ne sont connues que par des estimations assez grossières. Dès lors, il a été jugé préférable de fournir l'évolution du nombre de voitures privées (en millions d'unités) et l'évolution du transport de marchandises (tonnage en millions de tonnes; tonnage - kilométrique en millions d'unités).

BIJLAGE I/7

Uitgaven, gebruik en verkeer

Tabel 3. — Waterwegen

ANNEEX I/7

Dépenses, utilisation et trafic

Tableau 3. — Voies navigables

Rubrieken — Rubriques	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
I. Uitgaven. — Dépenses											
Investerings. — Investissements	3 388	3 290	2 810	2 903	3 491	3 990	5 094	4 435	4 739	5 394	67
Lopende uitgaven. — Dépenses courantes	690	685	775	1 009	2 004	2 072	2 005	2 207	2 432	2 642	28
Totaal. — Total	4 078	3 975	3 585	3 912	5 425	6 062	7 099	6 642	7 171	8 036	95
II. Gebruik. — Utilisation											
Schepen-kilometers. — Bateaux-kilomètres	25 959	25 413	23 492	24 102	18 064	21 697	20 233	19 784	18 873	18 322	171
III. Verkeer. — Trafic											
Tonnenmaat. — Tonnage	95 366	96 411	101 785	106 880	83 733	100 274	100 924	100 247	101 400	100 930	n.d.
Tonnen-kilometers. — Tonnes-kilomètres	6 729	6 759	6 494	6 855	5 124	6 072	5 763	5 936	5 908	5 853	n.d.

De schepen-kilometers zijn uitgedrukt in duizenden eenheden.
 De uitgaven zijn uitgedrukt in miljoen BF.
 De verkeersgegevens worden verstrekt door het N.I.S. (zij hangen niet af van de E.E.G.-boekhouding).
 De vervoerde tonnenmaat is uitgedrukt in duizenden ton en de kilometer-tonnenmaat in miljoenen eenheden.

Les dépenses sont exprimées en millions de FB.
 Les bateaux-kilomètres sont exprimés en milliers d'unités.
 Les données de trafic sont fournies par l'I. N. S. (elles ne relèvent pas de la comptabilité C. E. E.).
 Le tonnage transporté est exprimé en milliers de tonnes et le tonnage-kilométrique en millions d'unités.

BIJLAGE II

ANNEXE II

Aantal reizigers (in miljoenen) vervoerd door de
maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer

Nombre de voyageurs (en millions) transportés par
les sociétés de transport en commun

Jaren Années	M. I. V. B. S. T. I. B.	M. I. V. A. M. I. V. A.	S. T. I. L. S. T. I. L.	M. I. V. G. M. I. V. G.	S.T.I.C.H. S.T.I.C.	S. T. I. V. S. T. I. V.	Totaal Total	N. M. V. B. S. N. C. V.	N. M. B. S. S. N. C. B.	Algemeen totaal Total général
1963	235,7	77,8	54,5	33,2	19,2	9,8	430,5	298,5	276,2	1 005,4
1964	223,4	73,4	53,4	31,1	18,8	9,3	409,7	294,7	275,2	979,8
1965	216,7	71,9	53,6	30,8	18,6	9,2	400,9	388,3	273,5	962,8
1966	203,4	67,9	49,6	29,6	17,5	8,4	376,7	276,3	269,9	923,0
1967	194,9	65,5	47,0	28,7	16,6	8,1	361,0	271,2	265,0	897,3
1968	181,0	64,3	45,7	28,3	15,8	7,9	343,3	261,4	254,7	859,5
1969	171,1	61,3	45,1	27,3	14,8	7,3	327,1	255,9	247,8	830,9
1970	167,3	58,5	45,1	27,5	13,8	7,2	319,5	252,2	246,8	818,7
1971	165,9	56,0	45,0	27,6	13,0	7,2	315,0	251,0	245,4	811,5
1972	167,1	53,6	44,8	27,4	12,5	7,3	312,9	240,6	240,2	793,7
1973	170,6	52,4	44,5	27,2	13,0	7,4	315,5	241,1	236,6	793,2
1974	180,5	51,8	45,1	27,8	13,5	7,4	326,5	238,3	237,2	802,1
1975	190,1	52,1	45,7	29,5	14,0	7,3	338,9	240,1	232,0	811,2
1976	192,5	50,9	46,4	29,2	13,5	7,1	339,9	234,8	227,2	802,0
1977	198,4	50,4	47,2	28,9	12,9	6,9	345,1	228,8	200,3	774,3
1978	203,1	52,3	49,6	28,6	13,1	7,0	354,0	312,2	170,7	836,9
1979	207,2	56,6	51,8	30,2	13,2	7,2	366,5	310,2	163,0	839,8
1980	208,2	58,8	54,1	31,4	12,9	7,2	372,9	306,0	163,7	842,6
1981	206,4	60,1	56,6	31,9	13,3	7,3	376,0	305,0	166,8	847,8
1982	202,9	59,2	55,6	32,0	12,4	7,1	369,3	289,6	162,6	821,6

Opmerking :

N. M. V. B. : Extradiensten inbegrepen.

N. M. B. S. : Bussen (behalve de aanvullende) inbegrepen tot 30 juni 1977.

N. M. V. B. : Van 1 juli 1977 af werden *alle* busdiensten overgenomen en dus inbegrepen.

Remarques :

S. N. C. V. : Services spéciaux inclus.

S. N. C. B. : Autobus (sauf ceux de complément) inclus jusqu'au 30 juin 1977.

S. N. C. V. : A partir du 1^{er} juillet 1977 — *tous* les services d'autobus ont été repris et sont donc inclus.

BIJLAGE III

ANNEXE III

N. M. B. S.

S. N. C. B.

Aantal reizigers per km (werkdag)

Nombre de voyageurs par km (jour ouvrable)

Nr — No	Lijn — Ligne	1973-1975	1976-1978	1979-1980	1981-1982
	<i>Lijnen naar Brussel. — Lignes vers Bruxelles :</i>				
25	Brussel-Antwerpen. — Bruxelles-Anvers	35 115	33 572	34 702	33 096
36	Brussel-Luik. — Bruxelles-Liège	30 329	—	27 338	—
50	Brussel-Oostende. — Bruxelles-Ostende	31 722	30 642	32 267 (1)	—
89	Brussel-Kortrijk. — Bruxelles-Courtrai	—	9 069	10 211	—
94	Brussel-Doornik. — Bruxelles-Tournai	—	14 013	14 232	—
96	Brussel-Bergen. — Bruxelles-Mons	22 694	22 097	21 997	—
124	Brussel-Charleroi. — Bruxelles-Charleroi	20 268	19 360	19 479	—
161	Brussel-Namen. — Bruxelles-Namur	26 816	25 863	26 987	—
	<i>Waalse lijnen. — Lignes wallonnes :</i>				
125	Namen-Luik. — Namur-Liège	8 167	6 394	6 871	—
130	Namen-Charleroi. — Namur-Charleroi	8 602	7 997	7 376	—
42	Luik-Gouvy. — Liège-Gouvy	958	903	872	—
	Luik-Jemelle. — Liège-Jemelle	2 612	2 285	2 164	—
132	Charleroi-Mariembourg	—	—	1 377	1 267
106	Tubize-Ecaussinnes	247	158	179	—
112	Charleroi-Haine S. P.	866	679	548	—
112A	Id. over Roux. — Id. par Roux	1 300	971	768	—
113	Manage-Piéton	460	390	347	229
117	's Gravenbrakel-Manage. — Braine-le-Comte-Manage	1 470	1 098	1 066	—
	<i>Vlaamse lijnen. — Lignes flamandes :</i>				
12	Antwerpen-Nederland. — Anvers-Pays-Bas	5 774	5 772	6 039	—
15	Antwerpen-Mol. — Anvers-Mol	2 921	2 730	2 955	3 199 nov. '80
53	Gent-Mechelen. — Gand-Malines	3 043	3 002	3 061	3 497 (3)
54	St.-Niklaas-Mechelen. — St.-Nicolas-Malines	1 917	1 904	2 110	—
53bis	Mechelen-Leuven. — Malines-Louvain	5 065	5 263	5 197	5 492
58	Gent-Eeklo. — Gand-Eeklo	1 512	1 580	1 542	1 584
59	Antwerpen-Gent. — Anvers-Gand	6 663	8 474	10 756	—
66	Kortrijk-Brugge. — Courtrai-Bruges	4 221	4 741	4 928	—
69	Kortrijk-Poperinge. — Courtrai-Poperinge	2 440	2 608	2 620	—
75	Gent-Kortrijk (2). — Gand Courtrai (2)	—	—	4 280	6 449
86	Gent-Ronse. — Gand-Renaix	2 059	1 798	2 074	2 234 (4)

- (1) Invoering dienst Oostende-Gent-Rosendaal.
 (2) Deinze-Kortrijk vóór en na elektrifikatie.
 (3) Ondanks de uitvoering van werken.
 (4) Ondanks de zeer slechte dienstverlening.

- (1) Instauration service Ostende-Gand-Rosendaal.
 (2) Deinze-Courtrai avant et après électrification.
 (3) Malgré les travaux en cours.
 (4) Malgré un très mauvais service.

BIJLAGE IV

Spoorwegen

Investeringsprogramma ten laste van de Rijksbegroting
(in miljoenen frank)

ANNEXE IV

Chemins de fer

Programme des investissements à charge du budget de l'Etat
(en millions de francs)

	Plan 1981-1985 — Plan 1981-1985		Ontwerpplan 1981-1987 Waarde 1982 — Projet de plan 1981-1987 Valeur 1982	
	Waarde 1980 — Valeur 1980	Waarde 1982 — Valeur 1982		
1. Elektrifikatie van het net van het Vlaamse gewest	10 452	12 191	9 196	1. Electrification du réseau région flamande.
2. Elektrifikatie van het net van het Waalse gewest	13 055	15 227	10 409	2. Electrification du réseau région wallonne.
3. Verbinding grote agglomeraties ...	11 165	13 023	3 062	3. Desserte des grandes agglomérations.
4. Automatisering en afschaffing van overwegen	8 000	9 331	4 078	4. Automatisation et suppression de passages à niveau.
5. Verbetering van de infrastructuur met het oog op de verhoging van de snelheid, de veiligheid en de regelmatigheid	13 500	15 746	3 900	5. Amélioration de l'infrastructure en vue d'accroître la vitesse et augmentation de la sécurité et de la régularité.
6. Vervanging van de sporen op te elektrificeren lijnen	—	—	6 000	6. Renouvellement des voies sur des lignes à électrifier.
7. Infrastructuur voor de verbetering van het comfort van de reizigers ...	1 000	1 166	567	7. Infrastructure pour l'amélioration du confort des voyageurs.
8. Allerlei (havenstations, rangeerstations, aanleg industriezones enz.) ...	5 025	5 861	4 400	8. Divers (gares portuaires, formations, zonings industriels, etc.).
9. Aankoop van rollend materieel en infrastructuur voor het onderhoud van het reizigersmaterieel	1 000	1 166	32 100	9. Acquisition de matériel roulant et infrastructure pour l'entretien du matériel à voyageurs.
Totaal	63 197	73 712	73 712	Total.

BIJLAGE IV

Spoorwegen

Elektrifikatie van het net 1981-1987

Vlaams Gewest — Investeringsprogramma
(in miljoenen frank)

ANNEXE IV

Chemins de fer

Electrification du réseau 1981-1987

Région flamande — Programme d'investissement
(en millions de francs)

Lijnen	Vooruitzicht plan 1981-1985 — Prévision plan 1981-1985		Ontwerp- plan 1981-1987 Waarde 1982 — Projet de plan 1981-1987 Valeur 1982	Indienstneming — Mise en service		Lignes
	Waarde 1980 — Valeur 1980	Waarde 1982 — Valeur 1982		Plan 1981-1985 — Plan 1981-1985	Huidige vooruit- zichten — Prévision actuelle	
Gent - Kortrijk	276	322	322	1980	1980	Gand - Courtrai.
Kortrijk - Moeskroen	259	302	220	1981	1981	Courtrai - Mouscron.
Antwerpen - Aarschot - Leuven ...	690	805	344	1980	1980	Anvers - Aarschot - Louvain.
Aarschot - Hasselt	648	756	576	1981	1981	Aarschot - Hasselt.
Hasselt - Tongeren	795	927	544	1982	1982	Hasselt - Tongres.
Brussel - Dendermonde - Lokeren ...	373	435	158	1981	1981	Bruxelles - Termonde - Lokeren.
Boom - Het Heike - Puurs	803	936	511	1983	1985	Boom - Het Heike - Puurs.
Lier - Herentals	441	514	122	1981	1981	Lierre - Herentals.
Denderleeuw - Zottegem	297	346	322	1982	1982	Denderleeuw - Zottegem.
Schellebelle - Termonde - Het Heike - Mechelen	650	758	551	1983	1983	Schellebelle - Termonde - Het Heike Malines.
Brugge - Kortrijk	1 155	1 347	1 236	1985	1987	Bruges - Courtrai.
Zottegem - Kortrijk	940	1 096	927	1985	1985	Zottegem - Courtrai.
Denderleeuw - Lessines -(Ath)	836	978	585	1984	1986	Denderleeuw - Lessines -(Ath).
Kortrijk - Ieper - Poperinge	616	718	770	1986	1987	Courtrai - Ypres - Poperinge.
Grammont - Enghien	418	487	367	1985	1987	Grammont - Enghien.
Sint - Niklaas - Willebroek (Mechelen)	270	315	315	1983	1984	St-Nicolas - Willebroek (Malines).
Lier - Kontich	30	35	35	1981	1982	Lierre - Kontich.
Herentals - Turnhout	220	257	244	1983	1984	Herentals - Turnhout.
Herentals - Mol - Neerpelt	735	857	262	1986	1990	Herentals - Mol - Neerpelt.
Hasselt - Mol - Neerpelt	—	—	—	—	—	Hasselt - Mol - Neerpelt.
Hasselt - Genk	—	—	35	1979	1979	Hasselt - Genk.
Hasselt - Maastricht - Visé - Mont- zen - Aken	—	—	750	—	1987	Hasselt - Maastricht - Visé - Mont- zen - Aix.
Totalen	10 452	12 191	9 186			Totaux.

BIJLAGE IV (vervolg)

ANNEXE IV (suite)

Spoorwegen

Elektrifikatie van het net 1981-1987

Waals gewest — Investeringsprogramma

(in miljoenen frank)

Chemins de fer

Electrification du réseau 1981-1987

Région wallonne — Programme d'investissement

(en millions de francs)

Lijnen	Plan 1981-1985		Ontwerp- plan 1981-1987 Waarde 1982 — Projet de plan 1981-1987 Valeur 1982	Indienstneming — Mise en service		Lignes
	Plan 1981-1985			Vooruit- zicht plan 1981-1985 — Prévision plan 1981-1985	Huidige vooruit- zichten — Prévision actuelle	
	Waarde 1980 — Valeur 1980	Waarde 1982 — Valeur 1982				
Bergen - La Louvière - Manage	323	377	343	1980	1980	Mons - La Louvière - Manage.
Lijn 112 Marchienne - Piéton - La Louvière	231	269	992	1982	1983	Ligne 112 Marchienne - Piéton - La Louvière.
Saint-Ghislain - Doornik	284	331	501	1981	1981	St-Ghislain - Tournai.
Doornik - Moeskroen - Rijssel (Fr.)	327	381	370	1981	1981	Tournai - Mouscron - Lille (Fr).
Doornik - Rijssel (Fr) (4)	287	335	—	1982	—	Tournai - Lille (Fr) (4).
Doornik - Ath - Hal et Ath - Jurbise	1 870	2 181	1 600	1984	1986	Tournai - Ath - Hal et Ath - Jubise.
Rivage - Couvy (5)	—	—	—	—	—	Rivage - Gouvy (5).
Bressoux - Visé (Fr)	143	167	186	1982	1982	Bressoux - Visé (Fr).
Glons - Visé - Montzen - Aken West (2)	1 563	1 823	1 061	1984	1984	Glons - Visé - Montzen - Aix Ovest (2).
Flémalle - Kinkempis - Bassin de Liège	747	871	325	1983	1984	Flémalle - Kinkempois - Bassin de Liège.
Eupen - Welkenraedt - Montzen (3)	206	240	126	1983	1984	Eupen - Welkenraedt - Montzen (3).
Glons - Liers - Luik	140	163	255	1982	1982	Glons - Liers - Liège.
Ottignies - Fleurus - Charleroi	2 573	3 001	2 270	1984	1986	Ottignies - Fleurus - Charleroi.
Aarlen - Athus	352	410	410	1985	1987	Arlon - Athus.
Haine-Saint-Pierre - Binche.	165	192	202	1982	1983	Haine-St-Pierre - Binche.
Namen - Dinant	810	945	783	1986	1987	Namur - Dinant.
Luik - Marloie	1 815	2 117	815	1986	1990	Liège - Marloie.
Manage - Piéton (4)	112	130	—	1983	—	Manage - Piéton (4).
Enghien - Braine-le-Comte (4)	336	392	—	1985	—	Enghien - Braine-le-Comte (4).
Lessines - Ath	300	350	170	1985	1986	Lessines - Ath.
Saint-Ghislain - Quiévrain (4)	187	218	—	1984	—	St-Ghislain - Quiévrain (4).
Charleroi - Walcourt (1)	584	681	—	—	—	Charleroi - Walcourt (1).
Totaal	13 055	15 227	10 409			Total.

(1) Elektrifikatie vervangen door de modernisering van de lijn Charleroi - Couvin.

(2) Glons - Visé 1982; Visé - Montzen 1984; Montzen - Aken West : niet bepaald.

(3) Welkenraedt - Montzen : uitgesteld.

(4) Werken uitgesteld.

(5) Programma uit te voeren in overleg met de C. F. L.

(1) Electrification remplacée par la modernisation de la ligne Charleroi - Couvin.

(2) Glons - Visé 1982; Visé - Montzen 1984; Montzen - Aachen Ovest : indéterminé.

(3) Welkenraedt - Montzen : postposé.

(4) Travaux postposés.

(5) Programme à réaliser en concertation avec les C. F. L.

BIJLAGE V

Regie der Luchtwezen
Werkenprogramma 1983

ANNEXE V

Régie des voies aériennes
Programme des travaux 1983

	Uitgetrokken kredieten (in miljoenen F)	Vereffeningen (in miljoenen F)	
	Crédits prévus (en millions de F)	Paiements (en millions de F)	
Art. 550.01 — Onroerende goederen			Art. 550.01 — Immeubles
I. Luchthaven Brussel-Nationaal			I. Aéroport de Bruxelles-National
1. Speciaal programma Brunat			1. Programme spécial Brunat
— U. S. A. F. — Douanegebouw — Brucargo	15,—	5,—	— Bâtiment douane — U. S. F. E. — Brucargo.
— H. S.-post + verwarming U. S. A. F. gebouw	2,4	2,4	— Poste haute-tension + chauffage bâtiment U. S. A. F. E.
— Wegen rond U. S. A. F. E.-gebouw	3,—	3,—	— Voies d'accès du bâtiment U. S. A. F. E.
— Filters en kleppen omvormingspost Brucargo	1,3	1,3	— Filtres et soupape poste de reformation Brucargo.
— Ventilator en brandkleppen gebouw 703	0,2	0,2	— Ventilateur et soupape d'incendie bâtiment 703
— Signalisatie Brucargo	1,5	1,5	— Signalisation Brucargo.
— Gedecentraliseerde sanitair-waterbereiding R. L. W.-ge- deelte (Brucargo)	0,5	0,5	— Décentralisation de la distribution d'eau chaude partie R. V. A. (Brucargo).
— 2 ^e loods voor T. E. A. (uitbreiding van bestaande) ...	30,—	15,—	— 2 ^e hangar pour T. E. A. (extension de l'existant).
— Vergroting van het waterbekken Brucargo	3,—	3,—	— Agrandissement du bassin réserve d'eau Brucargo.
	56,9	31,9	
2. Programma voor normale expansie			2. Programme d'expansion normale
— Renovatieprogramma-sationsgebouw (eerste fase) ...	5,—	5,—	— Rénovation aérogare (1 ^{re} phase).
— Werkhuis 32 (Sabena gebouwen)	305,—	273,1	— Atelier 32 (Sabena).
— Onderhoud gebouwen en terreinen	20,—	20,—	— Entretien bâtiments et terrains.
— Werkhuis 31 van Sabena	277,—	55,—	— Atelier 31 pour la Sabena.
— Wegen rond werkplaatsen 31 en 32	23,—	23,—	— Voies d'accès autour des ateliers 31 et 32.
— Verplaatsen controleposten	4,—	4,—	— Déplacement poste de contrôle.
— Erelonen studiebureaus	25,—	25,—	— Honoraires bureaux d'étude.
— Investerings voor energiebesparingen	5,—	5,—	— Investissements pour l'économie d'énergie.
— Modernisatie Hall F	10,—	10,—	— Modernisation Hall F.
— Schuilmuisjes voor busreizigers	0,5	0,5	— Abris pour voyageurs par bus.
— Diverse uitrustingen	1,5	1,5	— Equipements divers.
— Transformatie gebouw 17	4,—	4,—	— Transformation bâtiment 17.
— G. P.-L. L. Z.-gebouwtjes 25 L vergroting	2,—	2,—	— Agrandissement G. P.-L. L. Z. bâtiment 25 L.
— Onderhoudscontract O. E.-T. G.	6,6	6,6	— Contrat d'entretien OE-TG.
— Modernisatie van de vliegtuigverhardingen (overla- ding) deel van de luchthaven ten zuiden van rolbanen Golf-Hotel	94,—	50,—	— Modernisation des revêtements pour avions (re- chargement) partie de l'aéroport au sud des taxis Golf-Hotel.
— Overlading platform voor « General Aviation »	10,—	5,—	— Rechargement plate-forme devant General Avia- tion.
— Vernieuwen van de V. A. S. I. en aanpassing volgens bijlage 14 van I. C. A. O. (P. A. P. I.)	3,5	—	— Renouvellement et adaptation V. A. S. I. suivant annexe 14 de l'O. A. C. I. (P. A. P. I.).
— Allerhande electriciteitswerken	5,—	5,—	— Travaux divers d'électricité.
— Cat. III — aanpassing	20,—	20,—	— Adaptation cat. III.
— Renovatie spoorwegstation	5,—	5,—	— Rénovation aérogare.
— Lift van niv. — 1.50 tot + 9.44 in publiek deel	4,—	4,—	— Ascenseur du niveau — 1,50 au + 9,44 partie public.
— Hervanv. verwarmingsinstallaties in verschillende onderstations van het technisch complex Sabena ...	10,—	5,—	— Remplacement installations chauffage des diffé- rentes sous-stations du complexe technique Sabena.
— Standing water 02/20	3,—	3,—	— Niveau d'eau 02/20.
— Step-by step bebakening	6,—	6,—	— Balisage Step-by step.
— L. S.-bord parkeergebouw	0,25	0,25	— Panneau indicateur L. S. bâtiment parking.
— Verplaatsing inschepingsbruggen	10,—	10,—	— Déplacement de passerelle d'embarquement.
— Bebakeningswerken taxi U	1,5	1,5	— Balisage taxi U.
— Modernisatie van de naderingsverlichting banen 20 07 R en 07 L	5,—	5,—	— Modernisation de l'éclairage d'approche pistes 20 07 D et 07 G.
— Vervangen van de luchtbehandelingsinstallaties Sarca 7 ^e verdieping meteo	3,—	—	— Remplacement de la climatisation Sarca 7 ^e étage météo.
— Deksls op watersluizen tunnel 25 R	0,50	0,50	— Couvertures sur caniveaux aux entrées du tunnel 25 D.
— Verkeerssignalisatie voor het wegverkeer op taxi A ter hoogte van de tunnel naar Brucargo	5,—	—	— Signalisation routière du carrefour taxi A à hauteur du tunnel vers Brucargo.
— Verlichting inschepingsvloer en rijweg op peil aan- komst (Esplanade)	20,—	8,9	— Eclairage de l'aire d'embarquement et de traversée au niveau arrivée (Esplanade).
— Aanpassingswerken onderdrukkamer	2,—	—	— Travaux d'aménagement de la chambre de décom- pression.
	896,35	563,85	

BIJLAGE V (vervolg)

ANNEXE V (suite)

	Uitgetrokken kredieten (in miljoenen F)	Vereffeningen (in miljoenen F)	
	Crédits prévus (en millions de F)	Paiements (en millions de F)	
II. Luchthaven Oostende		II. Aéroport d'Ostende	
— Axiale bebakening startbaan (werken van burg. genie)	8,—	8,—	— Balisage axial de piste (trav. génie civil).
— Groot onderhoud	1,—	1,—	— Gros entretien.
— Diverse werken (nota AGA/212.15/7107 dd. 15 maart 1982)	3,—	3,—	— Travaux divers (note AGA/212.15/7107 dd. 15 mars 1982).
— Race track aflevering reisgoed	3,—	3,—	— Distribution bagages — race track.
	15,—	15,—	
III. Luchthaven Antwerpen		III. Aéroport d'Anvers	
— Sanitaire installaties	0,5	0,5	— Installations sanitaires.
— Poorten loodsen	2,5	2,5	— Portes pour hangars.
— Allerhande electriciteitswerken	1,—	0,9	— Travaux d'électricité de toutes espèces.
— Infrastructuur voor privé loodsen	6,—	—	— Infrastructure pour les hangars privés.
— Constructie van een vergaarbak	1,—	—	— Construction d'un réservoir.
— Groot onderhoud	1,—	1,—	— Gros entretien.
— Platform rond brandweerceentrum	7,7	7,7	— Plate-forme autour du centre de secours.
— Centreline bebakening (werken van burg. genie) ...	2,9	2,9	— Balisage centreline (travaux génie civil).
— Luchtconditionering van radiodienst	0,25	0,25	— Conditionnement d'air services radio.
— Vernieuwing dichtingslaag der daken	10,7	10,7	— Renouvellement protection toitures.
	33,55	26,45	
IV. Luchthaven Grimbergen		IV. Aéroport de Grimbergen	
— Allerhande electriciteitswerken	0,3	0,3	— Travaux d'électricité de toutes espèces.
— Uitbreiding autoparkeerplaats	1,—	1,—	— Extension du parking auto.
	1,3	1,3	
V. Vliegveld Gent		V. Aérodrome de Gand	
— Diverse electriciteitswerken	0,5	0,5	— Divers travaux d'électricité.
— Aanpassingswerken en groot onderhoud	5,—	3,—	— Travaux d'aménagement et gros entretien.
— Constructie van een garage	0,6	0,6	— Construction d'un garage.
	6,1	4,1	
VI. Luchthaven Charleroi-Gosselies		VI. Aéroport de Charleroi-Gosselies	
— Onteigening verlenging baan (3de fase)	7,5	7,5	— Expropriation pour le prolongement de la piste (3e phase).
— Vervanging V. A. S. I. door P. A. P. I. systeem	0,3	0,3	— Remplacement système V. A. S. I. par P. A. P. I.
— Electriciteitswerken	2,—	1,5	— Travaux d'électricité.
— Vellen van bomen in de as van de laan	0,3	0,3	— Abattre des arbres dans l'axe de la piste.
— Schrijnwerkerij voor S. A. B. C. A. (52)	1,8	1,8	— Menuiserie pour S. A. B. C. A. (52).
— Constructie van een ondergrondse watervergaarbak ...	2,—	2,—	— Construction d'une réserve d'eau souterrain.
— Inrichting zone voor brandstoffen	5,—	5,—	— Création d'une zone pétrolière.
— Brandweerceentrum	12,5	5,—	— Centre de secours.
— Groot onderhoud	1,—	1,—	— Gros entretien.
— Diverse werken (nota SV/LI 420 82 326 dd. 5 maart 1982)	3,—	3,—	— Travaux divers (note SV/LI 420 82 326 du 5 mars 1982).
	35,4	27,4	
VII. Luchthaven Luik		VII. Aéroport de Liège	
— Electriciteitswerken	2,5	1,4	— Travaux d'électricité.
— Technisch gebouw	80,—	40,—	— Bâtiment technique.
— Toegangsweg naar goniometrisch station	5,—	5,—	— Voie d'accès à la station goniométrique.
— Aanstellen van een videometer	2,—	2,—	— Installation d'un vidéomètre.
— Bouwen van een onderaardse opslagplaats	1,3	—	— Construction d'une cave pour abriter les réservoirs de carburants pour avions.
— uitbreiding luchtverkeer van 25 tot 30 m naar Noord	6,—	6,—	— Extension de l'aire de trafic de 25 à 30 m vers le Nord.
	96,8	54,4	

BIJLAGE V (vervolg)

ANNEXE V (suite)

	Uitgetrokken kredieten (in miljoenen F)	Vereffeningen (in miljoenen F)	
	Crédits prévus (en millions de F)	Paiements (en millions de F)	
VIII. Vliegveld St. Hubert			
— Electriciteitswerken	0,5	0,5	— Travaux d'électricité.
— Nivellering van een oppervlakte van ± 4 Ha ten Z.O. van de luchthaven	0,5	0,5	— Nivellement d'une superficie de ± 4 Ha au S. O. de l'aérodrome.
— Aanstelling van een hulpgroep 85 KVA	1,5	1,5	— Installation groupe de secours KVA 85.
— Drainering	2,5	2,5	— Drainage.
— Diverse werken (zie nota AGA/212 - 15/7107 dd. 15 maart 1982)	3,—	3,—	— Travaux divers (voir note AGA/212-15/7107 du 15 mars 1982).
— Goederenlicht Radar-Zuid	1,5	1,5	— Elévateur Radar-Sud.
	9,5	9,5	
IX. Vliegveld Spa			
— Electriciteitswerken	0,5	0,5	— Travaux d'électricité.
— Diverse werken (zie nota AGA dd. 15 maart 1982)	3,—	2,—	— Travaux divers (voir note AGA du 15 mars 1982).
— Inrichting van de doorbraak in het verlengde van de baan	5,—	5,—	— Aménagement de la percée dans le prolongement de la piste.
	8,5	7,5	
X. Installaties buiten de luchthavens			
— Radar Bertem	65,—	35,—	— Radar Bertem.
— Afsluitingen voor de provinciaaluchthavens (5 ^{de} fase)	8,—	8,—	— Clôtures pour les aéroports de province (5 ^e phase).
— Radar Bertem (luchtbehandelingsinstallaties - leveren en installeren van een diesel - hulpgroep - installeren H.S. kabine - elektrische kabels - installatie bliksem-afleiders	10,5	1,3	— Radar Bertem (installation de climatisation livraison et installation d'un diesel - groupe de secours - installation d'une cabine haute-tension - câbles électriques - installation de paratonnerres).
— D. V. O. R. - D. E. N. en G. A. T. A. - aanleggen toegangswegen en voedingskabels	2,—	2,—	— D. V. O. R. - D. E. N. et G. A. T. A. - construction voies d'accès et pose de cables conducteurs.
— Plaatsen van een platform op pyloon St. Hubert	0,3	0,3	— Placement d'une plate-forme sur le pylône St-Hubert.
— Verrekeningen, herzieningen en diversen	70,—	70,—	— Décomptes, révisions et divers.
	155,8	116,6	
Totaal 550.01	1 315,2	858,—	Total 550.01.
Art. 550.04 — Materieel			
I. Nationale luchthaven			
— Aankoop landbouwmaterieel	3,—	3,—	— Achat de matériel agricole.
— Aankoop borstelmachine « natte oppervlakten »	6,—	6,—	— Achat d'une balayeuse « surfaces humides ».
— Aankoop van speciale hydraulische rolsteiger voor onderhoud	2,5	2,5	— Achat d'un élévateur spécial hydraulique pour entretien.
— Aankoop warmwaterreiniger, groot formaat, voor garage	0,5	0,5	— Achat d'un appareil de nettoyage à eau chaude, grand format pour garage.
— Vervanging en aankoop voertuigen	7,67	7,07	— Remplacement et achat de véhicules.
	19,67	19,07	
II. Luchthaven Oostende			
— Vervanging voertuigen	2,75	2,75	— Remplacement de véhicules.
III. Luchthaven Antwerpen			
— Vervanging voertuigen	0,65	0,65	— Remplacement de véhicules.
IV. Luchthaven Grimbergen			
— Vervanging voertuigen	1,63	1,63	— Remplacement de véhicules.
V. Vliegveld Gent			
— Vervanging voertuigen	2,—	2,—	— Remplacement de véhicules.
VIII. Aéroport de Saint-Hubert			
IX. Aérodrome de Spa			
X. Installations en dehors des aéroports			
I. Aéroport de Bruxelles-National			
II. Aéroport d'Ostende			
III. Aéroport d'Anvers			
IV. Aéroport de Grimbergen			
V. Aérodrome de Gand			

BIJLAGE V (vervolg)

ANNEXE V (suite)

	Uitgetrokken kredieten (in miljoenen F)	Vereffeningen (in miljoenen F)	
	Crédits prévus (en millions de F)	Paiements (en millions de F)	
VI. Luchthaven Gosselies			VI. Aéroport de Gosselies
— Vervanging voertuigen	1,77	1,77	— Remplacement de véhicules.
VII. Luchthaven Luik			VII. Aéroport de Liège.
— Vervanging voertuigen	0,46	0,46	— Remplacement de véhicules.
VIII. Vliegveld St. Hubert			VIII. Aérodrome de Saint-Hubert
— Vervanging voertuigen	2,21	2,21	— Remplacement de véhicules.
IX. Vliegveld Spa			IX. Aérodrome de Spa
— Vervanging voertuigen	0,86	0,86	— Remplacement de véhicules.
X. Hoofbestuur			X. Administration centrale
— Vervanging voertuigen	0,6	0,6	— Remplacement de véhicules.
Totaal 550.04	32,60	32,—	Total 550.04.
Art. 550.09 — Technische installaties			Art. 550.09 — Installations techniques
1. Dienst meteo			1. Service météo
I. Nationale luchthaven			I. Aéroport de Bruxelles-National
— Uitbreiding ontvangst satellietwolkenfoto's	2,—	2,—	— Extension de la réception des photos des nuages émise par le satellite.
— Digitalisatie Radar van gegevens afkomstig van de meteorologische radar + uitbreiding van Repetitoren op scherm	15,—	5,—	— Digitalisation des données fournies par le radar météorologique et extension des répéteurs automatiques.
— Automatische videometers	17,—	6,—	— Vidéomètres automatiques.
— Detector zichtbaarheidsdrempels	1,5	1,—	— Détecteurs de seuils de visibilité.
— Digitale windmeter	0,6	0,6	— Anémomètre digital.
— Wolkentelemeter	1,5	1,5	— Télémètre à nuages.
— Gegevensverwervingsstation	5,—	2,—	— Station d'acquisition des données.
— Meting van horizontale windstoename « wind-shear » (F. A. A./L. L. W. S. A. S. system)	10,—	5,—	— Mesure du gradient du vent horizontal « wind-shear » (F. A. A./L. L. W. S. A. S.-system).
	52,6	23,1	
II. Luchthaven Antwerpen			II. Aéroport d'Anvers.
— Automatische videometers	3,5	1,5	— Vidéomètres automatiques.
III. Luchthaven Gosselies			III. Aéroport de Gosselies
— Automatische videometers	3,5	1,5	— Vidéomètres automatiques.
— Digitale windmeter	0,6	0,6	— Anémomètre digital.
IV. Luchthaven Luik			IV. Aéroport de Liège
— Wolkentelemeter	1,5	1,—	— Télémètres à nuages.
V. Vliegveld St. Hubert			V. Aérodrome de Saint-Hubert
— Verandering radiopeilingstation	3,—	1,—	— Modification station radiosondage.
VI. Kleine Brogel			VI. Kleine Brogel
— Wolkentelemeter	1,5	1,—	— Télémètres à nuages.
VII. Marine en landnet			VII. Réseau maritime et terrestre
— Afstandslezing bij middel van het systeem L. G. R. ...	1,5	1,—	— Lecture à distance au moyen du système L. G. R.
— Instrumenten, allerlei uitrusting	1,5	1,—	— Divers instruments d'équipement.
Totaal Meteo	69,2	31,7	Total météo.

BIJLAGE V (vervolg)

ANNEXE V (suite)

	Uitgetrokken kredieten (in miljoenen F)	Vereffeningen (in miljoenen F)	
	Crédits prévus (en millions de F)	Paielements (en millions de F)	
2. Dienst veiligheid			2. Service sécurité
Verkeersleiding			Contrôle de la circulation aérienne
— Procedures C. I. D. I. N.	5,—	5,—	— Procédures C. I. D. I. N.
— Statusinformatie voor navigatiehulpmiddelen	5,—	—	— Vérification aériennes et terrestres des aides radio-navigations.
— D. V. O. R. G. A. T. T. A.	13,—	13,—	— D. V. O. R. G. A. T. T. A.
	23,—	18,—	
1. Regionale verkeersleiding			1. Contrôle régional de la circulation aérienne
— Radar Bertem-R. A. B. M.-modems- S. S. R. decoder ...	12,—	7,3	— Radar Bertem — R. A. B. M. — modems — décodeurs S. S. R.
— Radar Ardenne — Hulpvoeding en aanpassingen ...	4,—	4,—	— Radar Ardenne — alimentation de secours et adaptations.
— Tempo A. C. C. aanpassingen	10,—	10,—	— Adaptations Tempo A. C. C.
— Flight progress strip system	30,—	3,—	— Flight progress trip system.
— Fan Marker O. N. T.	2,—	2,—	— Fan Marker O. N. T.
— C. A. N. A. C.	80,—	80,—	— C. A. N. A. C.
	138,—	106,3	
2. Plaatselijke verkeersleiding			2. Contrôle local de la circulation aérienne
I. Luchthaven Brussel-Nationaal			I. Aéroport de Bruxelles-National
— Topografische opmetingen	1,—	1,—	— Relevés topographiques.
— Inrichting van de A. D. P. toren, parkeer controle ...	4,—	4,—	— Aménagement de la A. D. P. tour, et du contrôle du parking.
	5,—	5,—	
II. Luchthaven Oostende			II. Aéroport d'Ostende
— Topografische opmetingen en videokaarten	1,5	1,5	— Relevés topographiques et cartes video.
— Verplaatsing Glide Path en Middle Marker	5,—	2,—	— Déplacement Glide Path et Middle Marker.
	6,5	3,5	
III. Luchthaven Gosselies			III. Aéroport de Gosselies
— Topografische opmetingen en videokaarten	1,—	1,—	— Relevés topographiques et cartes vidéo.
— Zenders-ontvangers	1,—	—	— Emetteurs-récepteurs.
— Verplaatsing Glide Path en Marker	2,—	1,—	— Déplacement Glide Path et Marker.
	4,—	2,—	
IV. Luchthaven Luik			IV. Aéroport de Liège
— Voorstelling radarinlichting aan toren	14,—	12,—	— Présentation information radar à la tour.
— Zenders-ontvangers	1,—	1,—	— Emetteurs-récepteurs.
	15,—	13,—	
V. Luchthaven Antwerpen			V. Aéroport d'Anvers
— Zenders-ontvangers	1,—	—	— Emetteurs-récepteurs.
VI. Luchthaven Grimbergen			VI. Aéroport de Grimbergen
— Inrichting van de toren	3,5	3,5	— Aménagement de la tour.
3. Dienst televerbindingen			3. Service télécommunications
I. Luchthaven Brussel Nationaal			I. Aéroport Bruxelles National.
— Informatietoestellen	4,—	4,—	— Appareils d'information.
— Verreschrijvers	2,—	2,—	— Téléschrijfs.
	6,—	6,—	

BIJLAGE V (vervolg)

ANNEXE V (suite)

	Uitgetrokken kredieten (in miljoenen F)	Vereffeningen (in miljoen F)	
	Crédits prévus (en millions de F)	Paiements (en millions de F)	
II. Luchthaven Oostende			II. Aéroport d'Ostende
— Verreschrijvers	1,—	1,—	— Téléschrijvers.
III. Luchthaven Antwerpen			III. Aéroport d'Anvers
— Verreschrijvers	1,—	1,—	— Téléschrijvers.
4. Dienst radio			4. Service radio
I. Luchthaven Brussel-Nationaal			I. Aéroport de Bruxelles-National
— Meettoestellen + gereedschap	4,—	2,—	— Appareils de mesure + outillage.
— Mobiele zenders-ontvangers	2,—	—	— Émetteurs-récepteurs mobiles.
— Oproepsysteem	5,—	5,—	— Système d'appel.
— Brandalarmsignalering	—	—	— Signalisation d'alarme contre le feu.
— Telefoontoestellen	1,—	1,—	— Appareils téléphoniques.
— Bagagix toestellen	1,—	1,—	— Appareils bagagix.
	16,—	12,—	
II. Luchthaven Oostende			II. Aéroport d'Ostende
— Telefooncentrale	5,—	5,—	— Central téléphonique.
— Meettoestellen	1,—	1,—	— Appareils de mesure.
	6,—	6,—	
III. Luchthaven Gosselies			III. Aéroport de Gosselies
— Meettoestellen	1,—	1,—	— Appareils de mesure
IV. Luchthaven Antwerpen			IV. Aéroport d'Anvers
— Meettoestellen	1,—	—	— Appareils de mesure
Totaal Dienst Veiligheid	228,—	178,3	Total service Sécurité.
Totaal art. 550.09	297,2	210,—	Total art. 550.09.
aArt. 550.10 — Werken in régie	50,—	50,—	Art. 550.10 — Travaux en régie
Algemeen totaal	1 695,—	1 150,—	Total général.

BIJLAGE VI

Regie der Luchtwezen
Werkenprogramma 1984
Art. 550.01 — Onroerende goederen

ANNEXE VI

Régie des voies aériennes
Programme des travaux 1984
Art. 550.01 — Immeubles

(in miljoenen frank)	Uitgetrokken kredieten — Crédits prévus	(en millions de francs)
I. LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL Programma voor normale expansie — Satelliet B + loopbruggen (PM 600 M) — Renovatieprogramma — stationsgebouw — Sabena-gebouwen — modernisatieplan (5 jaar) Catering-gebouw (PM 465 M) — Groot onderhoud gebouwen — Autobergplaats haveninspectie — Erelonen studiebureaus — Dranghekkens — Gebouwen voor onderbrengen van sneeuwruimers en andere zware voertuigen — Dienstencentrum (PM 240 M) — Verbouwingswerken meteo-gebouw (Haachtse Steenweg) (PM 2 M) — Concentratie en nieuwbouw van veiligheidsapparatuur — Vergroten van het lokaal 911 van het luchthavengebouw — Groot onderhoud + kleinere aanpassingswerken — Aanleg van zuiverheidsstroken langs taxiwegen E & D — Modernisatie van de vliegtuigverhardingen (voortzetting van het lopende programma). Meer bepaald: deel van de luchthaven ten zuiden van rolbanen Golf-Hotel — Uitbreiding van stationeervloer voor vliegtuigen (PM 30 M) (tussen loods 40 en satelliet A) — Dienstweg tussen de tunnel Brucargo en de huidige inschepingsvloer (PM 10 M) — Tunnel onder A2 (naar tunnel onder 25R-08L) (PM 150 M) — Verlenging van runway 02 — Allerhande electriciteitswerken: aanpassen kabelnet aan de uitbreidingen, afstandsbedieningen U en T; monitors in de brandweercentra — Aanpassen van de verlichting op aankomstniveau — Aankoop en installatie van een derde hulppaggregaat 1000 Kw in gebouw 38 + aanpassing hoofd hoogspanningskabine — Hernieuwen leidingen verwarming fingers N en Z — Vervangen van een 5 M Kcal stookketel door een 20 M Kcal ketel — Bebakeningswerken i.v.m. het renoveren van start- en rolbanen zuidelijk deel luchthaven (PM 30 M) — Toegangsloopbruggen satelliet B (PM 250 M) — Plaatsen van een koelgroep voor de bandopnemers — Onteigeningen 2 ^e fase (PM 150 M) — Verrekeningen, herzieningen en diversen Totaal 550.01	— 10,0 — 20,0 1,0 25,0 1,0 — 10,0 — — 20,0 0,5 37,0 3,0 — — — 30,0 — 5,0 5,0 20,0 15,0 — — 0,4 — 24,6 457,5	I. AEROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL Programme d'expansion normale — Satellite B + passerelles (PM 600 M). — Programme de rénovation — aérogare. — Bâtiments Sabena — plan de modernisation (5 années). Bâtiment catering (PM 465 M). — Gros entretien bâtiments. — Garage — autos du service d'inspection d'aérogare. — Honoraires bureaux d'étude. — Barrières de délimitation. — Bâtiments pour le matériel de déneigement et autres. — Centre de services (PM 240 M). — Travaux de transformation bâtiment météo (Chaussée de Haecht) (PM 2 M). — Concentration et construction nouvelle d'appareillage de sécurité. — Agrandissement du local 911 de l'aérogare. — Gros entretien et petits travaux d'adaptation. — Construction de bandes de propreté le long des taxis E & D. — Modernisation des revêtements pour avions (continuation de programme en cours). Plus détaillé: partie au sud des taxis Golf-Hotel. — Extension de l'aire de stationnement pour avions (PM 30 M) (entre le hangar 40 et le satellite A). — Route de service entre le tunnel Brucargo et l'aire d'embarquement actuelle (PM 10 M). — Tunnel sous A2 (vers tunnel sous 25R-08L) (PM 150 M). — Prolongation du runway 02. — Travaux divers d'électricité: adaptation du réseau de câbles aux extensions, commandes à distances U et T; monitors dans les centres du service d'incendie. — Aménagement de l'éclairage au niveau arrivée. — Achat et installation d'un 3 ^e groupe de secours 1000 Kw dans le bâtiment 38 + adaptation de la cabine principale d'électricité haute tension. — Renouvellement conduites de chauffage fingers N et S. — Remplacement chaudière 5 M Kcal par une chaudière de 20 M Kcal. — Travaux de balisage à propos de la rénovation des pistes d'envol et des taxis partie sud de l'aéroport (PM 30 M). — Passerelles d'accès satellite B (PM 250 M). — Placement d'une installation de refroidissement pour les enregistreurs. — Expropriations 2 ^e phase (PM 150 M). — Décomptes, révisions et divers . Total 550.01.
II. LUCHTHAVEN OOSTENDE — Groot onderhoud — Werken om de startbaan 26/08 over volle lengte bruikbaar te maken (PM 50 M) — Allerhande werken (zie nota AGA/212.15/8286 dd. 11 maart 1983 en nota SV/D1/420 dd. 3 maart 1983) Totaal 550.01	5,0 — 5,0 10,0	II. AEROPORT D'OSTENDE — Gros entretien. — Travaux afin de rendre utilisable la piste 26/08 sur toute sa longueur (PM 50 M). — Travaux divers (voir la note AGA/212.15/8286 du 11 mars 1983 et la note SV/D1/420 du 3 mars 1983). Totaal 550.01.

BIJLAGE VI (vervolg)

ANNEXE VI (suite)

	Uitgetrokken kredieten — Crédits prévus	
III. LUCHTHAVEN ANTWERPEN		III. AEROPORT D'ANVERS
— Allerhande electriciteitswerken	1,0	— Divers travaux d'électricité.
— Moderniseren van het interieur van het luchthavengebouw en van de verwarming	30,0	— Modernisation de l'intérieur de l'aérogare et du chauffage.
— Groot onderhoud	5,0	— Gros entretien.
— Toegangsweg naar localiser en Glide Path	1,0	— Voie d'accès vers localiser et Glide Path.
— Constructie van een gebouw voor kantoorruimten + magazijnen (PM 57 M)	—	— Construction d'un bâtiment pour bureaux + entrepôts (PM 57 M).
— Allerhande werken (zie nota AGA/212.15/8286 dd. 11 maart 1983)	3,0	— Travaux divers (voir la note AGA/212.15/8286 du 11 mars 1983).
	40,0	
IV. LUCHTHAVEN GRIMBERGEN		IV. AEROPORT DE GRIMBERGEN
— Allerhande electriciteitswerken	0,3	— Divers travaux d'électricité.
— Vervanging van de huidige verkeerstoren	5,0	— Remplacement de la tour de contrôle actuelle.
— Nieuwe startbaan en taxiweg + bijhorende werken	50,0	— Nouvelle piste d'envol et taxi + travaux accessoires.
— Renovatie van het luchthavengebouw en de bar ...	4,0	— Rénovation de l'aérogare et du bar.
— Loods lichte vliegtuigen (PM 10 M)	—	— Hangar avions légers (PM 10 M).
	59,3	
V. LUCHTHAVEN GENT		V. AEROPORT DE GAND
— Allerhande electriciteitswerken	0,5	— Divers travaux d'électricité.
— Constructie van een loods voor een 20-tal vliegtuigen	15,0	— Construction d'un hangar pour une vingtaine d'avions.
— Renovatie DERBY-gebouw	1,5	— Rénovation du bâtiment DERBY.
— Omvormen van bestaande brandweergarage (lokaal voor briefing, vergaderingen enz...)	1,0	— Transformation du garage existant du service d'incendie (local pour briefing, réunions, etc...).
— Verhogen van de voeding van de L. S. kabel	0,2	— Augmentation de l'alimentation du câble B.
	18,2	
VI. LUCHTHAVEN CHARLEROI-GOSSELIES		VI. AEROPORT DE CHARLEROI-GOSSELIES
— Elektriciteitswerken	2,0	— Travaux d'électricité.
— Inrichting van de zone voor het luchthavengebouw dat veranderd werd	3,0	— Aménagement de la zone devant l'aérogare modifiée.
— Constructie van een prefab hangar voor de garage van het vervoer	0,6	— Construction d'un hangar prefab. pour le garage du charroi.
— Groot onderhoud	5,0	— Grand entretien.
— Allerhande werken : aanleg van een zuiverheidstrook van 5 m breed aan de baandrempels en andere werken van minder belang (zie ook nota's SV/D1/420 83212 van 3 maart 1983 en AGA/212.15/8286 van 11 maart 1983)	5,0	— Travaux divers : aménagement d'une bande de propreté de 5 m de largeur aux seuils de piste et autres travaux de moindre importance (voir aussi notes SV/D2/420 83212 du 3 mars 1983 et AGA/212.15/8286 du 11 mars 1983).
— Herstelling van het verkeesterrein	50,0	— Remise en état de l'aire de trafic.
— Versterken taxi	30,0	— Renforcement taxi.
— Constructie van een hangar voor lichte vliegtuigen ...	15,0	— Construction d'un hangar pour avions légers.
— Onteigeningen voor verlenging baan (2 ^e faze totaal 281 M) (PM 181 M)	—	— Expropriations pour le prolongement de la piste (2 ^e phase total 281 M) (PM 181 M).
	110,6	
VII. LUCHTHAVEN LUIK		VII. AERODROME DE LIEGE
— Elektriciteitswerken	2,5	— Travaux d'électricité.
— Platform voor technisch gebouw + parking + toegangswegen	30,0	— Plate-forme pour bâtiment technique + parking + voies d'accès.
— Levering en installatie van een hulpgroep 300 KVA voor het technisch gebouw	3,5	— Fourniture et installation d'un groupe de secours 300 KVA pour le bâtiment technique.
— Werken voor de afvoer van stilstaand water na onweer en aanlegging van riolen	10,0	— Travaux d'évacuation des eaux bassins d'orage et pose d'égouts.
— Constructie van een verbindingsweg tussen het bestaande verkeersgebied en het begin van de baan 23L	—	— Construction d'une bretelle reliant l'aire de trafic existante et le début de la piste 23L.
— Constructie van een gebouw voor de controleurs van de R. L. W. (PM 5 M)	—	— Construction d'un bâtiment à l'usage des contrôleurs R. V. A.
— Allerhande werken (zie nota's AGA/212.15/8286 van 11 februari 1983 en SV/D1420-83/212 van 3 maart 1983)	5,0	— Travaux divers (voir notes AGA/212.15/8286 du 11 février 1983 et SV/D1 420-83/212 du 3 mars 1983).
	51,0	
VIII. LUCHTHAVEN ST. HUBERT		VIII. AERODROME DE ST. HUBERT
— Elektriciteitswerken	0,5	— Travaux d'électricité.

BIJLAGE VI (vervolg)

ANNEXE VI (suite)

	Uitgetrokken kredieten — Crédits prévus	
IX. LUCHTHAVEN SPA		IX. AERODROME DE SPA
— Elektriciteitswerken	0,5	— Travaux d'électricité.
— Constructie van een tweede hangar	15,0	— Construction d'un second hangar.
— Overlaging van de baan en de rolbanen	5,0	— Rechargement de la piste et des voies de circulation.
— Hulpcentrum in de garage C. N. V. V.	1,0	— Centre de secours dans garage C. N. V. V.
	21,5	
X. INSTALLATIES BUITEN DE LUCHTHAVENS		X. INSTALLATIONS EN DEHORS DES AERO-PORTS
— C. A. N. A. C.-gebouw	400,0	— Bâtiment C. A. N. A. C.
— Radar St. Hubert	—	— Radar St. Hubert.
— Inrichting van een bijkomend lokaal	0,4	— Aménagement d'un nouveau local.
— Verharden van de verbindingsweg van de shelter naar het hoofdgebouw	0,6	— Empièrrement de la voie d'accès vers le bâtiment central.
	401,0	
Totaal 550.01	1 196,6	Total 550.01.

Art. 550.04 — Materieel

Art. 550.04 — Matériel

I. LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL		I. AEROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL
— Landbouwmaterieel	3,5	— Matériel agricole.
— Aankoop van speciale hydraulische rolsteiger (expediteursgebouw Brucargo en luchthavenstation)	2,5	— Achat d'un élévateur spécial hydraulique pour entretien (bâtiment expéditeur Brucargo et aérogare).
— Vervanging en aankoop voor voertuigen	17,0	— Remplacement et achat de véhicules.
	23,0	
II. LUCHTHAVEN OOSTENDE		II. AEROPORT D'OSTENDE
— Vervanging voertuigen	1,2	— Remplacement de véhicules.
— Ruimpompwagen	4,5	— Vidangeuse.
	5,7	
III. LUCHTHAVEN ANTWERPEN		III. AEROPORT D'ANVERS
— Vervanging landbouwtractor	0,165	— Remplacement de véhicules.
— Vervanging voertuigen	0,660	— Remplacement d'un tracteur agricole.
	0,825	
IV. LUCHTHAVEN GRIMBERGEN		IV. AEROPORT DE GRIMBERGEN
— Vervanging voertuigen	0,475	— Remplacement de véhicules.
— Vrachtauto	3,5	— Benne.
	3,975	
V. VliegVeld GENT		V. AERODROME DE GAND
— Vervanging voertuigen	0,64	— Remplacement de véhicules.
VI. LUCHTHAVEN CHARLEROI-GOSSELIES		VI. AEROPORT DE CHARLEROI-GOSSELIES
— Aankoop van een reinigingstoestel voor voertuigen	0,3	— Achat d'un appareil de nettoyage de véhicules.
— Aankoop van een vork te monteren op tractor	1,3	— Achat d'une fourche à placer sur tracteur.
— Aankoop van een motorpomp voor het leegzuigen van kelders	0,2	— Achat d'une moto-pompe vide cave.
— Aankoop van een ureumsilo	0,5	— Achat d'un silo à urée.
— Vervanging autovoertuigen	0,525	— Remplacement voitures.
	2,525	
VII. VliegVeld LUIK		VII. AERODROME DE LIEGE
— Vervanging landbouwtractor	0,66	— Remplacement tracteur agricole.

BIJLAGE VI (vervolg)

ANNEXE VI (suite)

	Uitgetrokken kredieten — Crédits prévus	
VIII. Vliegveld Sint-Hubert		VIII. AERODROME DE SAINT-HUBERT
— Vervanging autovoertuigen	1,085	— Remplacement voitures.
— Vervanging landbouwtractor	0,66	— Remplacement tracteur agricole.
— Vervanging kipwagens	3,2	— Remplacement benne.
	4,945	
IX. Vliegveld SPA		IX. AERODROME DE SPA
— Vervanging ziekenwagen	0,490	— Remplacement ambulance.
— Vervanging landbouwtractor	0,66	— Remplacement tracteur agricole.
	1,150	
Totaal 550.04	43,72	Total 550.04.
C. Vliegveld Grimbergen		C. Aérodrome de Grimbergen
— Telefooncentrale	4,0	— Central téléphonique.
D. Vlaamse luchthavens		D. Aéroports flamands
— Mobiele zenders-ontvangers	0,5	— Emetteurs-récepteurs mobiles.
— Fac-simile toestellen	3,0	— Appareils fac-similé.
— Zenders-ontvangers	2,0	— Emetteurs-récepteurs.
— Meettoestellen en gereedschap	2,5	— Appareils de mesure et outillage.
— Verrekeningen, herzieningen en diversen	0,07	— Décomptes, révisions et divers.
E. Waalse luchthavens		E. Aéroports wallons
— Mobiele zenders-ontvangers	0,5	— Emetteurs-récepteurs mobiles.
— Meettoestellen en gereedschap	2,5	— Appareils de mesure et outillage.
— Zenders-ontvangers	2,0	— Emetteurs-récepteurs.
— Fac-simile apparatuur	3,0	— Appareils fac-similé.
— Verrekeningen, herzieningen en diversen	0,13	— Décomptes, révisions et divers.
Totaal dienst veiligheid	1.058,6	Total service sécurité.
Totaal art. 550.09	1.118,605	Total art. 550.09.
Art. 550.10 — Werken in regie	50,0	Art. 550.10 — Travaux en régie.
Algemeen totaal	2.381,925	Total général.

Art. 550.09 — Technische installaties

Art. 550.09 — Installations techniques

I. DIENST METEO		I. SERVICE METEO
I. NATIONALE LUCHTHAVEN		I. AEROPORT NATIONAL
— Ontvangst van wolkenfoto's via satellieten: modernisering en uitbreiding tot T. V.-briefing	3,5	— Réception de photos de nuages par satellites: modernisation et extension vers briefing télévisé.
— Meteo-radar: digitalisatie en uitbreiding tot A. T. S.-diensten, vermoedelijk noodzakelijke vervanging van de radar zelf	20,0	— Radar météorologique: digitalisation et extension vers services A. T. S.
— Een wolken telemeter	2,2	— Télémètre à nuages.
— Drie automatische videometers	9,975	— Trois vidéomètres automatiques.
— Aansluiting van de E. T. T.-telex op de M. E. T.-computer	0,5	— Raccordement du télex E. T. P. sur l'ordinateur M. E. T.
— Brandwerende kast voor het opslaan van de magneetbanden waarop de meteorologische gegevens zijn opgeslagen	0,15	— Armoire anti-feu pour stockage des bandes magnétiques contenant des données climatologiques.
— Uitrusting voor laboratorium en werkplaats (aerometrie)	2,25	— Equipement pour laboratoire et atelier (aérométrie).
— Vervangingsmaterieel voor meteorologische instrumenten, die op het vliegveld staan opgesteld	1,5	— Matériel de remplacement pour instruments météorologiques installés sur aéroport.
— Detectoren zichtbaarheidsdrempels	1,5	— Détecteurs de seuil de visibilité (détection des conditions de « pré-brouillard »).
	41,589	

BIJLAGE VI (vervolg)

ANNEXE VI (suite)

	Uitgetrokken kredieten — Crédits prévus	
II. LUCHTHAVEN ANTWERPEN		II. AEROPORT D'ANVERS
— Vervanging van de fac-simile apparatuur	0,5	— Remplacement des appareils fac-similé.
— Station : programma ter automatisering van de opne- ming van de meetbare gegevens bij waarneming ...	2,25	— Station : programme d'automatisation de la saisie des données mesurables de l'observation.
	2,75	
III. LUCHTHAVEN OOSTENDE		III. AEROPORT D'OSTENDE
— Vervanging van de fac-simile apparatuur	0,5	— Remplacement des appareils fac-similé.
IV. LUCHTHAVEN GOSSELIES		IV. AEROPORT DE GOSSELIES
— Vervanging van de fac-simile apparatuur	0,5	— Remplacement des appareils fac-similé.
— Een automatische videometer	3,325	— Un vidéomètre automatique.
— Een station : programma ter automatisering van de opneming van de meetbare gegevens bij waarneming	2,250	— Une station : programme d'automatisation de la saisie des données mesurables de l'observation.
	6,075	
V. LUCHTHAVEN LUIK		V. AEROPORT DE LIEGE
— Vervanging van de fac-simile apparatuur	0,5	— Remplacement des appareils fac-similé.
— Studie en installatie van de digitale anemometers	1,6	— Etude et installation d'un anémomètre digital.
	2,1	
VI. VliegVeld SINT-HUBERT		VI. AERODROME DE SAINT-HUBERT
— Nieuwe radiosonde RS 80 Vaisals	2,0	— Nouvelle radiosonde de RS 80 de Vaisala.
VII. VliegVeld SPA		VII. AERODROME DE SPA.
— Een wolken telemeter	2,2	— Un télémètre à nuages.
VIII. FLORENNES		VIII. FLORENNES
— Studie en installatie van een digitale anemometer ...	0,6	— Etude et installation d'un anémomètre digital.
IX. KLEINE BROGEL		IX. KLEINE BROGEL
— Een wolken telemeter	2,2	— Un télémètre à nuages.
Totaal dienst meteo	60,005	Total service météo.
II. DIENST VEILIGHEID		II. SERVICE SECURITE
1. Verkeersleiding		1. Contrôle de la circulation aérienne
— Tekstverwerkingssysteem voor A.I.S.	4,0	— Système de traitement de textes pour A.I.S.
— D.V.O.R. Gatta	20,0	— D.V.O.R. Gatta
	24,0	
1.1. Regionale verkeersleiding		1.1. Contrôle régional de la circulation aérienne
— Radarstation Bertem : R.A.B.M. — Modems — S.S.R. decoder — Kabels — intercom — meetappa- ratuurhoekverschuiving 180° van antennes	28,0	— Station Radar à Bertem : R.A.B.M. — Modems — S.S.R. décodeur — câbles — intercom — appa- reillage de mesure des décalages d'angle 180° des antennes.
— Digitalisering en verwerking van radargegevens van Meteoradar	20,0	— Digitalisation et traitement des données radar du radar météo.
— Radarstation Sint-Hubert — Geheugenoscilloscoop en uitbreiding Apple II — belichtings- en etsmachine	1,2	— Station radar à Saint-Hubert — oscilloscope à mé- moire et extension Apple II — bax à lumière U.V.
— Vervanging F.A.N. Marker O.N.T.	2,0	— Remplacement F.A.N. Marker O.N.T.
— Software aanpassingen Tempo A.C.C. en legal re- cording	10,0	— Adaptations au software Tempo A.C.C. et legal recording.
— C.A.N.A.C.	900,0	— C.A.N.A.C.
— F.I.R. zender-ontvanger-relais	10,0	— Emetteur F.I.R. — récepteur — relais.
	971,2	

BIJLAGE VI (vervolg)

ANNEXE VI (suite)

	Uitgetrokken kredieten — Crédits prévus	
1.2. Plaatselijke verkeersleiding		1.2. Contrôle local de la circulation aérienne
A. <i>Brussel-Nationaal</i>		A. <i>Bruxelles National</i>
— Inrichting toren, A.P.P. en parking controle	4,0	— Aménagement de la tour, A.P.P. et contrôle de parking.
— Verre-afstandsmonitoren I.L.S.	1,5	— Monitors à grande distance I.L.S.
	5,5	
B. <i>Vliegveld Grimbergen</i>		B. <i>Aérodrome de Grimbergen</i>
— Inrichting toren	3,5	— Aménagement de la tour.
— N.D.B. kabels — shelter — materiaal	2,0	— Câbles N.D.B. — shelter — matériel.
	5,5	
III. DIENST TELEVERBINDINGEN		III. SERVICE TELECOMMUNICATIONS
A. <i>Luchthaven Brussel-Nationaal</i>		A. <i>Aéroport de Bruxelles-National</i>
— Verreschrijvers	3,5	— Téléschrijvers.
B. <i>Vlaamse luchthavens</i>		B. <i>Aéroports flamands</i>
— Vervanging electromechanische verreschrijvers door elektronische	3,0	— Remplacement téléschrijvers électromécaniques par téléschrijvers électroniques.
C. <i>Waalse luchthavens</i>		C. <i>Aéroports wallons</i>
— Vervanging electromechanische verreschrijvers door elektronische	2,0	— Remplacement téléschrijvers électromécaniques par téléschrijvers électroniques.
IV. RADIODIENST		IV. SERVICE RADIO
A. <i>Luchthaven Brussel-Nationaal</i>		A. <i>Aéroport de Bruxelles-National</i>
— Grond radioverbinding	15,0	— Liaison radio sol.
— Brandalarmsignalering op telefooncentrale Unimat 4080	3,0	— Signalisation alerte incendie sur le centre téléphonique Unimat 4080.
— T.V. uitbreiding	1,0	— Extension télévision.
— Bagagix toestellen	1,0	— Appareils bagagix.
— Gereedschap en meetapparatuur	2,5	— Outillage et appareillage de mesure.
	22,5	
B. <i>Luchthaven Oostende</i>		B. <i>Aéroport d'Ostende</i>
— Locator O.O. en D.D.	1,2	— Locator O.O. et D.D.

BIJLAGE VII

Regie der Luchtwezen

Werkenprogramma 1983-1984-1985
(in miljoen F)

ANNEXE VII

Régie des Voies aériennes

Programme des travaux 1983-1984-1985
(en millions de F)

	Uitgetrokken kredieten — Crédits prévus			
	1983	1984	1985	
Art. 550.01. — Onroerende goederen				Art. 550.01. — Biens immeubles
1. Luchthaven Brussel-Nationaal				I. Aéroport de Bruxelles-National
Programma voor normale expansie				Programme d'expansion normale
— Renovatieprogramma-stationsgebouw (eerste fase)	10,0	—	—	— Rénovation aérogare (1 ^{re} phase).
— Werkhuis 32 (Sabena gebouwen)	* 350,0	—	—	— Atelier 32 (Sabena).
— Onderhoud gebouwen en terreinen	20,0	20,0	20,0	— Entretien bâtiments et terrains.
— Autobergplaats haveninspectie	P2 1,0	—	—	— Garage-autos du service d'inspection d'aéroport.
— Verplaatsen controleposten	4,0	—	—	— Déplacement poste de contrôle.
— Erelonen studiebureaus	5,0	—	20,0	— Honoraires bureaux d'étude.
— Investerings voor energiebesparingen	5,0	—	—	— Investissements pour l'économie d'énergie.
— Modernisatie Hall F	10,0	—	—	— Modernisation Hall F.
— schuilmuisjes voor busreizigers	0,5	—	—	— Abris pour voyageurs par bus.
— Dranghekkens	P2 1,0	—	—	— Barrière de délimitation.
— Diverse uitrustingen	1,5	—	—	— Equipements divers.
— Gebouwen voor onderbrengen van sneeuwruimers en andere	10,0	—	—	— Bâtiment pour le matériel de déneigement et autres.
— Onderhoudscontract O.E.-T.G.	33,0	—	—	— Contrat d'entretien O.E.-T.G.
— Modernisatie van de vliegtuigverhardingen (overlading) deel van de luchthaven ten zuiden van rolbanen Golf-Hotel	* 300,0	—	—	— Modernisation des revêtements pour avions (rechargement) partie de l'aéroport au sud des taxis Golf-Hôtel.
— Overlading platform voor « General Aviation »	10,0	—	—	— Rechargement plate-forme devant « General Aviation ».
— Vernieuwen van de V.A.S.I. en aanpassing volgens annexe 14 van I.C.A.O.	3,5	—	—	— Renouvellement et adaptation V.A.S.I. suivant l'annexe de l'O.A.C.I.
— Onderhoud verhardingen	—	33,0	33,0	— Entretien revêtement.
— Allerhande electriciteitswerken	5,0	* 600,0	—	— Satellite B avec passerelle d'accès.
— Aankoop en installatie hulpaggregaat 1 000 kW in gebouw 38	20,0	—	—	— Travaux divers d'électricité.
— Hernieuwingen leidingen verwarming fingers N en Z	P2 15,0	—	—	— Achat et installation cabine d'électricité 1 000 kW bâtiment 38.
— Hernieuwen verwarmingsinstallaties in verschillende onderstations van het technisch complex Sabena	10,0	—	—	— Renouvellement conduites de chauffage fingers N et Z.
— Vervangen stookketel (van 5 Kcal - 20 M Kcal)	30,0	—	—	— Remplacement installations chauffage des différentes sous-stations du complexe technique Sabena.
— Bebakeningswerken start- en rolbanen zuidelijk deel luchthaven	P2 20,0	—	—	— Remplacement chaudière (de 5 M Kcal - 20 M Kcal).
— Verplaatsing inschepingsbruggen	4,0	—	—	— Balisage de la piste d'atterrissage et taxis partie sud de l'aéroport.
— Bebakeningswerken taxi U	1,5	—	—	— Déplacement de passerelles d'embarquement.
— Modernisatie van de naderingsverlichting banen 20 07 B en 07 G	5,0	—	—	— Balisage taxi U.
— Vervangen van de luchtbehandelingsinstallaties Sarca 7 ^{de} verdieping meteo	3,0	—	—	— Modernisation de l'éclairage d'approche pistes 20 07 B et 07 G.
— Aanpassing verlichting, rijweg op peil aankomst (Esplanade)	2,0	—	—	— Remplacement de la climatisation Sarca 7 ^e étage météo.
— Verkeerssignalisatie voor het wegverkeer op taxi A ter hoogte van de tunnel naar Brucargo	5,0	—	—	— Aménagement de l'éclairage de traverse au niveau arrivée (Esplanade).
— Verlichting inschepingsvloer	15,0	—	—	— Signalisation routière du carrefour taxi à hauteur tunnel vers Brucargo.
— Aanpassingswerken onderdrukkamer	2,0	—	—	— Eclairage de l'aire d'embarquement.
— Cateringsgebouw Sabena	—	—	* 465,0	— Travaux d'aménagement de la chambre de décompression.
— Taxis (200 m ten zuiden van 07 L-25 R)	—	—	* 115,0	— Bâtiment catering Sabena.
— Verlenging runway 02	—	30,0	—	— Taxis (200 m au sud du 07 L-25 R).
— Allerhande kleine werken	—	10,0	10,0	— Prolongement runway 02.
— Aanpassingswerken oud vrachtgebouw	—	10,0	—	— Menus travaux divers.
— Renovatieprogramma stationsgebouw 2 ^{de} + 3 ^{de} fase	—	10,0	10,0	— Travaux d'adaptation ancien bâtiment fret.
— Uitbreiding tarmac tussen Sat. A en H.B. ...	—	—	30,0	— Plan de rénovation aérogare 2 ^e + 3 ^e phase.
	902,0	713,0	703,0	— Extension tarmac entre Sat. A et H.B.

N. B. :

1 = 1983 — P2 - Prioriteiten 2^e rang.

2 = 1983-1985 * - Projecten waarvoor verantwoording werd gegeven.

N. B. :

1 = 1983 — P2 - Priorités de 2^e rang.

2 = 1983 - 1985 * - Projets qui ont fait l'objet d'une justification.

BIJLAGE VII (vervolg)

ANNEXE VII (suite)

	Uitgetrokken kredieten — Crédits prévus			
	1983	1984	1985	
V. Vliegveld Gent				V. Aéroport de Gand
— Diverse electriciteitswerken	0,5	—	—	— Divers travaux d'électricité.
— Constructie van een loods (voor een twintigtal vliegtuigen)	P2 15,0	—	—	— Construction d'un hangar (pour une vingtaine d'avions).
— Aanpassingswerken en groot onderhoud	5,0	—	—	— Travaux d'aménagement et gros entretien.
— Constructie van een garage	0,6	—	—	— Construction d'un garage.
	21,1	—	—	
VI. Luchthaven Charleroi-Gosselies				VII. Aéroport de Charleroi-Gosselies
— Onteigening verlenging baan (3de faze)	P2 * 55,0	—	—	— Expropriation pour le prolongement de la piste (3e phase).
— Electriciteitswerken	2,0	—	—	— Travaux d'électricité.
— Verlenging baan en taxi West deel van 750 m	* 250,0	—	—	— Prolongement de la piste et du taxi côté Est de 750 m.
— Constructie van een ondergrondse watervergaarbak	2,0	—	—	— Construction d'un réservoir d'eau souterrain.
— Oprichting zone voor brandstoffen	5,0	—	—	— Création d'une zone pétrolière.
— Aanpassing van de zone vóór het luchthavengebouw, dat vergroot werd	3,0	—	—	— Aménagement de la zone devant l'aérogare agrandi.
— Groot onderhoud	5,0	5,0	5,0	— Gros entretien.
— Diverse werken (nota SV/LI 420 82 326 dd. 5 maart 1982)	3,0	—	—	— Travaux divers (note S. V./L. I. 420 82 326 du 5 mars 1982).
— Versteving taxi	—	30,0	—	— Renforcement taxi.
— Loods voor lichte vliegtuigen	—	15,0	—	— Hangars pour avions légers.
— Herstellen verkeerszone	—	50,0	—	— Remise en état de l'aire de trafic.
	325,0	100,0	5,0	
VII. Luchthaven Luik				VII. Aéroport de Liège
— Electriciteitswerken	2,5	—	—	— Travaux d'électricité.
— Platform vóór technische gebouw + parking + toegangsweg	30,0	—	—	— Plate-forme devant le bâtiment technique + parking + voies d'accès).
— Toegangsweg naar goniometrisch station	5,0	—	—	— Voies d'accès à la station goniométrique.
— Aanstellen van een videometer	2,0	—	—	— Installation d'un vidéomètre.
— Levering en aanstelling van een hulpgroep	3,5	—	—	— Fourniture et installation d'un groupe de secours.
— Bouwen van een onderaardse opslagplaats voor vliegtuigbrandstoffen	1,3	—	—	— Construction d'une cave pour abriter les réservoirs de carburants pour avions.
— Uitbreiding luchtverkeer van 25 tot 30 m naar Noord	6,0	—	—	— Extension de l'aire de trafic de 25 à 30 m vers le N.
— Waterafvoerwerken, stormgaas	—	10,0	—	— Travaux d'évacuation des eaux, tamis d'orage.
	50,3	10,0	—	
VIII. Vliegveld Saint-Hubert				VIII. Aéroport de Saint-Hubert
— Electriciteitswerken	0,5	—	—	— Travaux d'électricité.
— Nivellering van een oppervlakte van ± 4 Ha ten Z. O. van de luchthaven	0,5	—	—	— Nivellement d'une superficie de ± 4 Ha au S. E. de l'aéroport.
— Aanstelling van een hulpgroep 85 KVA	1,5	—	—	— Installation d'un groupe de secours KVA 85.
— Drainering	2,5	—	—	— Drainage.
— Diverse werken (zie nota A. G. A./212-15/7107 dd. 15 maart 1982)	3,0	—	—	— Travaux divers (voir note A. G. A./212-15/7107 du 15 mars 1982).
	8,0	—	—	
IX. Vliegveld Spa				IX. Aéroport de Spa
— Electriciteitswerken	0,5	—	—	— Travaux d'électricité.
— Diverse werken (zie nota A. G. A. dd. 15 maart 1982)	3,0	—	—	— Travaux divers (voir note A. G. A. du 15 mars 1982).
— Bouwen van een tweede loods	P2 15,0	—	—	— Construction d'un second hangar.
— Inrichting van de doorbraak in het verlengde van de baan	5,0	—	—	— Aménagement de la percée dans le prolongement de la piste.
	23,5	—	—	
X. Installaties buiten de luchthaven				X. Installations en dehors des aéroports
— Afsluitingen voor de provincieluchthavens (5e faze)	8,0	—	—	— Clôtures pour les aéroports de province (5e phase).

BIJLAGE VII (vervolg)

ANNEXE VII (suite)

	Uitgetrokken kredieten — Crédits prévus			
	1983	1984	1985	
— Radar Bertem (luchtbehandelingsinstallaties — leveren en installeren van een diesel-hulpaggregaat — installeren H. S. kabine — elektrische kabels — installatie bliksemafleiders)	10,5	—	—	— Radar Bertem (installation de climatisation — livraison et installation d'un diesel-groupe de secours — installation d'une cabine haute tension — câbles électriques — installation de paratonnerres).
— D. V. O. R. - D. E. N. en G. A. T. A.-aanleggen toegangswegen en voedingskabels	2,0	—	—	— D. V. O. R. - D. E. N. et G. A. T. A. — construction voies d'accès et pose de câbles conducteurs.
— Plaatsen van een platform op pyloon Saint-Hubert	0,3	—	—	— Placement d'une plat-forme sur le pylône Saint-Hubert.
— Verrekeningen, hezingen en diversen	61,74	—	—	— Décomptes, révisions et divers.
— C. A. N. A. C.	82,54	* 100,0	330,0	— C. A. N. A. C.
Totaal 550.01	1 449,74	1 023,0	1 108,0	Total 550.01.
Art. 550.04. — Materieel				
1. Nationale Luchthaven				
— Aankoop landbouwmaterieel	3,0	—	—	— Achat de matériel agricole.
— Aankoop borstelmachine « natte oppervlakten »	6,0	—	—	— Achat d'une balayeuse « surfaces humides ».
— Aankoop van speciale hydraulische rolsteiger voor onderhoud	2,5	—	—	— Achat d'un élévateur spécial hydraulique pour entretien.
— Aankoop warmwaterreiniger, groot formaat, voor garage	0,5	—	—	— Achat d'un appareil de nettoyage à eau chaude, grand format pour garage.
— Vervanging en aankoop voertuigen	7,67	19,67	19,67	— Remplacement et achat de véhicules.
	19,67	19,67	19,67	
II. Luchthaven Oostende				
— Vervanging voertuigen	2,75	2,75	2,75	— Remplacement de véhicules.
III. Luchthaven Antwerpen				
— Vervanging voertuigen	0,65	0,65	0,65	— Remplacement de véhicules.
IV. Luchthaven Grimbergen				
— Vervanging voertuigen	1,63	1,63	1,63	— Remplacement de véhicules.
V. Vliegveld Gent				
— Vervanging voertuigen	2,0	2,0	2,0	— Remplacement de véhicules.
VI. Luchthaven Gosselies				
— Vervanging voertuigen	1,77	1,77	1,77	— Remplacement de véhicules.
VII. Luchthaven Luik				
— Vervanging voertuigen	0,46	0,46	0,46	— Remplacement de véhicules.
VIII. Vliegveld Saint-Hubert				
— Vervanging voertuigen	2,21	2,21	2,21	— Remplacement de véhicules.
IX. Vliegveld Spa				
— Vervanging voertuigen	0,86	0,86	0,86	— Remplacement de véhicules.
X. Hoofdbestuur				
— Vervanging voertuigen	0,6	0,6	0,6	— Remplacement de véhicules.
Totaal 550.04	32,60	32,60	32,60	Total 550.04.

BIJLAGE VII (vervolg)

ANNEXE VII (suite)

Art. 550.09. — Technische installaties	Uitgetrokken kredieten — Crédits prévus			Art. 550.09. — Installations techniques
	1983	1984	1985	
1. Dienst meteo				1. Service météo
I. Nationale luchthaven				I. Aéroport de Bruxelles-National
— Laboratorium en werkplaatsen	—	2,5	1,0	— Laboratoire et ateliers.
— Uitbreiding ontvangst satellietwolkenfoto's ...	2,0	1,5	1,5	— Extension de la réception des photos des nuages émises par le satellite.
— Digitalisatie radar van gegevens afkomstig van de meteorologische radar + uitbreiding van repetitoren op scherm	15,0	—	—	— Digitalisation des données fournies par le radar météorologique et extension des répéteurs sur écran.
— Automatische videometers	17,0	—	—	— Vidéomètres automatiques.
— Detectoren zichtbaarheidsdrempels	1,5	1,0	1,0	— Détecteurs de seuils de visibilité.
— Digitale	0,6	—	—	— Anémomètre digital.
— Wolkentelemeter	1,5	—	2,0	— Télémètre à nuages.
— Gegevensverwervingsstation	5,0	—	—	— Station d'acquisition des données.
— Meting van horizontale windtoename « wind-shear » (F. A. A./L. L. W. S. A. S.-systeem) ...	10,0	—	—	— Mesure du gradient du vent horizontal « wind-shear » (F. A. A./L. L. W. S. A. S.-system).
— A. C. D. A. R.-geluidsuitrusting	—	2,5	—	— A. C. D. A. R.-équipement de bruits.
— lage luchtlagen	—	—	2,0	— Sondages inférieurs des couches d'air.
— Aankoop meteorologische toestellen allerlei ...	—	1,0	4,0	— Achat de certains appareils météorologiques.
	52,6	8,5	8,0	
II. Luchthaven Antwerpen				II. Aéroport d'Anvers
— Automatische videometers	3,5	—	—	— Vidéomètres automatiques.
— Digitale anemometer	—	0,6	—	— Anémomètre digital.
— Verwerving en automatisering van weerkundige gegevens	—	2,0	—	— Acquisition et automatisation des données météorologiques.
— Zichtbaarheidsmetingen	—	0,5	—	— Mesure de visibilité.
— Minicomputer voor conversatie met de centrale computer	—	10,0	—	— Mini-ordinateur pour conversation avec l'ordinateur central.
	3,5	13,1	—	
III. Luchthaven Oostende				III. Aéroport d'Ostende
— Digitale anemometer	—	0,6	—	— Anémomètre digital.
— Verwerving en automatisering van weerkundige gegevens	—	2,0	—	— Acquisition et automatisation des données météorologiques.
— Zichtbaarheidsmetingen	—	0,5	—	— Mesure de visibilité.
— Minicomputer voor conversatie met de centrale computer	—	—	10,0	— Mini-ordinateur pour conversation avec l'ordinateur central.
	—	3,1	10,0	
IV. Luchthaven Gosselies				IV. Aéroport de Gosselies
— Automatische videometers	3,5	—	—	— Vidéomètres automatiques.
— Digitale windmeter	0,6	—	—	— Anémomètre digital.
— Verwerving en automatisering van weerkundige gegevens	—	2,0	—	— Acquisition et automatisation des données météorologiques.
— Zichtbaarheidsmetingen	—	0,5	—	— Mesures de visibilité.
— Minicomputer voor conversatie met de centrale computer	—	10,0	—	— Mini-ordinateur pour conversation avec l'ordinateur central.
	4,1	12,5	—	
V. Luchthaven Luik				V. Aéroport de Liège
— Wolkentelemeter	1,5	—	—	— Télémètres à nuages.
— Digitale anemometer	—	0,6	—	— Anémomètre digital.
— Verwerving en automatisering van weerkundige gegevens	—	2,0	—	— Acquisition et automatisation des données météorologiques.
— Zichtbaarheidsmetingen	—	—	3,5	— Mesures de visibilité.
— Automatische videometer	—	—	—	— Vidéomètre automatique.
	1,5	2,6	3,5	
VI. Luchthaven Spa				VI. Aéroport de Spa
— Wolkentelemeter	—	—	1,5	— Télémètres à nuages.
— Digitale anemometer	—	—	0,6	— Anémomètre digital.
	—	—	2,1	

BIJLAGE VII (vervolg)

ANNEXE VII (suite)

	Uitgetrokken kredieten — Crédits prévus			
	1983	1984	1985	
VII. Vliegveld Saint-Hubert				VII. Aéroport de Saint-Hubert
— Verandering radiopeilingstation	3,0	—	—	— Modification station radiosondage.
— Uitrusting aërologisch station	—	2,5	2,5	— Equipement gare aérologique.
— Wolkentelemeter	—	1,5	—	— Télémètres à nuages.
— Digitale anemometer	—	—	0,6	— Anémomètre digital.
— Verwerving en automatisering van weerkundige gegevens	—	—	2,0	— Acquisition et automatisation des données météorologiques.
— Zichtbaarheidsmetingen	—	—	0,6	— Mesures de visibilité.
	3,0	4,0	5,7	
VIII. Kleine Brogel				VIII. Kleine Brogel
— Wolkentelemeter	1,5	—	—	— Télémètre à nuages.
— Digitale anemometer	—	—	0,7	— Anémomètre digital.
— Verwerving en automatisering van weerkundige gegevens	—	—	3,0	— Acquisition et automatisation des données météorologiques.
	1,5	—	3,7	
IX. Vliegveld Florennes				IX. Aéroport de Florennes
— Zichtbaarheidsmetingen	—	—	0,5	— Mesures de visibilité.
— Verwerving en automatisering van weerkundige gegevens	—	—	2,0	— Acquisition et automatisation des données météorologiques.
X. Marine en landnet				X. Réseau maritime et terrestre
— Afstandslezing bij middel van het systeem L. G. R.	1,5	1,5	1,5	— Lecture à distance au moyen du système L. G. R.
— Instrumenten, allerlei uitrusting	1,5	—	—	— Divers instruments d'équipement.
Totaal meteo	69,2	45,3	37,0	Total météo.
2. Dienst Veiligheid				2. Service Sécurité
Verkeersleiding				Contrôle de la circulation aérienne
— Procedures C. I. D. I. N.	(10,0)	—	—	— Procédures C. I. D. I. N.
— Statusinformatie voor navigatiehulpmiddelen ...	P2 15,5	—	—	— Vérification aérienne et terrestre des aides radionavigations.
— Verwerking van luchtvaartinformatie	5,0	—	25,0	— Traitement des informations aéronautiques.
— D. V. O. R. G. A. T. T. A.	13,0	—	—	— D. V. O. R. G. A. T. T. A.
— Aanpassing systeem ATIS VOLMET	—	6,0	—	— Adaptation du système ATIS VOLMET.
— Telefooncentrale gebouw C. C. N.	—	2,0	1,0	— Central téléphonique C. C. N.
— Software procedure X 25	—	5,0	10,0	— Procédure Software X 25.
— Huur van telegraaf- en telefoonkringen	—	2,0	—	— Location circuits télégraphiques et téléphoniques.
— Extractor S. S. R.	—	40,0	—	— Extracteur S. S. R.
— Verbindingen Haren-Brussel-Nationaal	—	30,0	—	— Jonctions Haren-Bruxelles-National.
— Status radioelektrische hulpmiddelen	—	5,0	10,0	— Etat des aides radioélectriques.
	33,0	90,0	46,0	
1. Regionale verkeersleiding				1. Contrôle régional de la circulation aérienne
— Radar Bertem — R. A. B. M. — modems — S. S. R. decoder	12,0	—	—	— Radar Bertem — R. A. B. M. — modems — décodeurs S. S. R. relais.
— Radar Ardennen — Hulpvoeding en aanpassingen	4,0	—	—	— Radar Ardennes — Alimentation de secours et adaptations.
— Tempo A. C. C. aanpassingen	10,0	—	—	— Adaptations Tempo A. C. C.
— Flight progress strip system	30,0	—	—	— Flight progress strip system.
— Fan Marker O. N. T.	2,0	—	—	— Fan Marker O. N. T.
— C. A. N. A. C.	* 80,0	600,0	600,0	— C. A. N. A. C.
— Radar Saint-Hubert	—	—	10,0	— Radar Saint-Hubert.
	138,0	600,0	610,0	
2. Plaatselijke verkeersleiding				2. Contrôle local de la circulation aérienne
I. Luchthaven Brussel-Nationaal				I. Aéroport de Bruxelles-National
— Topografische opmetingen	1,0	—	1,0	— Relevés topographiques.
— Radarscherm toren	4,0	—	—	— Ecran radar tour.
	5,0	—	1,0	

BIJLAGE VII (vervolg)

ANNEXE VII (suite)

	Uitgetrokken kredieten — Crédits prévus			
	1983	1984	1985	
II. Luchthaven Oostende				II. Aéroport d'Ostende
— Topografische opmetingen en videokaarten ...	1,5	—	1,0	— Relevés topographiques et cartes vidéo.
— Verplaatsing Glide-Path en Middle-Marker ...	5,0	—	—	— Déplacement Glide-Path et Middle-Marker.
	6,5	—	1,0	
III. Luchthaven Gosselies				III. Aéroport de Gosselies
— Topografische opmetingen en videokaarten ...	1,0	1,0	—	— Relevés topographiques et cartes vidéo.
— Zenders-ontvangers ...	1,0	—	—	— Émetteurs-récepteurs.
— Verplaatsing Glide-Path en Marker ...	2,0	—	—	— Déplacement Glide-Path et Marker.
	4,0	1,0	—	
IV. Luchthaven Luik				IV. Aéroport de Liège
— Voorstelling radarinlichting aan toren ...	14,0	—	—	— Présentation information radar à la tour.
— Zenders-ontvangers ...	1,0	—	—	— Émetteurs-récepteurs.
— Topografische opmetingen voor procedures I. L. S. ...	—	1,0	1,0	— Relevés topographiques pour procédures I. L. S.
	15,0	1,0	1,0	
V. Luchthaven Antwerpen				V. Aéroport d'Anvers
— Zenders-ontvangers ...	1,0	—	—	— Émetteurs-récepteurs.
— Topografische opmetingen voor procedures I. L. S. ...	—	—	1,0	— Relevés topographiques pour procédures I. L. S.
VI. Luchthaven Grimbergen				VI. Aéroport Grimbergen
— Inrichting van de toren ...	3,5	—	—	— Aménagement de la tour.
3. Dienst televerbindingen				3. Service Télécommunications
I. Luchthaven Brussel-Nationaal				I. Aéroport Bruxelles-National
— Informatietoestellen ...	4,0	—	—	— Appareils d'information.
— Verreschrijvers ...	2,0	2,0	—	— Téléschrijvers.
	6,0	2,0	—	
II. Luchthaven Oostende				II. Aéroport d'Ostende
— Verreschrijvers ...	1,0	—	—	— Téléschrijvers.
III. Luchthaven Antwerpen				III. Aéroport d'Anvers
— Verreschrijvers ...	1,0	—	—	— Téléschrijvers.
4. Dienst Radio				4. Service radio
I. Luchthaven Brussel-Nationaal				I. Aéroport de Bruxelles-National
— Meettoetellen + gereedschap ...	4,0	—	—	— Appareils de mesure + outillage.
— Mobiele zenders-ontvangers ...	2,0	2,0	2,0	— Émetteurs-récepteurs mobiles.
— Oproepsysteem ...	5,0	—	—	— Système d'appel.
— Brandalarmsignalering ...	3,0	—	—	— Signalisation d'alarme contre le feu.
— Telefoonstoestellen ...	1,0	—	—	— Appareils téléphoniques.
— Bagagix toestellen ...	1,0	—	—	— Appareils bagagix.
— Afficheersysteem ...	—	2,0	6,0	— Système d'affichage.
— Radio- en telefoonuitrusting ...	—	30,0	200,0	— Equipements radio et téléphone.
— Grondradar ...	—	75,0	—	— Radar au sol.
	16,0	109,0	208,0	

BIJLAGE VII (vervolg)

ANNEXE VII (suite)

	Uitgetrokken kredieten — Crédits prévus			
	1983	1984	1985	
II. Luchthaven Oostende				II. Aéroport d'Ostende
— Telefooncentrale	5,0	25,0	—	— Central téléphonique.
— Meettoestellen	1,0	—	—	— Appareils de mesure.
— Decoder S. S. R.	—	15,0	—	— Décodeurs S. S. R.
	6,0	40,0	—	
III. Luchthaven Gosselies				III. Aéroport de Gosselies
— Meettoestellen	1,0	—	—	— Appareils de mesure.
IV. Luchthaven Antwerpen				IV. Aéroport d'Anvers
— Meettoestellen	1,0	—	—	— Appareils de mesure.
Totaal Dienst Veiligheid	238,0	843,0	868,0	Total Service Sécurité.
Totaal art. 550.09	307,2	888,3	905,0	Total Art. 550.09.
Art. 550.10. — Werken in Regie	50,0	50,0	50,0	Art. 550.10. — Travaux en Régie.
Algemeen totaal	1 839,54	1 993,9	2 095,6	Total général.

BIJLAGE VIII

Sabena
(in miljoenen F)

Jaar	Tekort jaar	Rijkstege- moetkoming
1973	759,7	825,0
1974	1 857,8	858,0
1975	2 473,0	1 150,9
1976	1 480,6	1 181,3
1977	2 201,9	1 202,5
1978	2 316,2	1 140,7
1979	1 790,4	1 119,5
1980	2 825,6	1 242,4
1981	3 695,4	1 357,9
Totaal	19 401,0	10 078,4
		9 322,5 — 5 000,0 (1)
		4 322,5 + 277,7 (2)
		4 600,2

(1) Wet van 9 februari 1981, artikel 2.
(2) Tekort vóór 1972.

ANNEXE VIII

Sabena
(en millions de F)

Année	Déficit annuel	Intervention de l'Etat
1973	759,7	825,0
1974	1 857,8	858,0
1975	2 473,0	1 150,9
1976	1 480,6	1 181,3
1977	2 201,9	1 202,5
1978	2 316,2	1 140,7
1979	1 790,4	1 119,5
1980	2 825,6	1 242,4
1981	3 695,4	1 357,9
Total	19 401,0	10 078,4
		— 5 000,0 (1) 9 322,5
		4 322,5 + 277,7 (2)
		4 600,2

(1) Loi du 9 février 1981, article 2.
(2) Déficit antérieur à 1972.

BIJLAGE VIII/2

Sabena
Kredieten (in miljoenen F)

A = Begroting; B = Aanpassing; C = Beslissing n° ... van; D = Overgedragen verlies; S = Saldo.

(*) Wet van 9 februari 1982, artikel 2, sub. 3 (*Belgisch Staatsblad* van 11 maart 1981).

ANNEXE VIII/2

Sabena
Crédits (en millions de F)

A = Budget; B = Feuilleton; C = Délibération n° ... du; D = Perte reportée; S = Solde.

(*) Loi du 9 février 1982, article 2, sub 3 (*Moniteur belge* du 11 mars 1981).

	Maatschappelijk boekjaar Exercice social	Tekort van het boekjaar Déficit de l'exercice	Afschrijvingen Amortissements	Niet gedekt tekort van het boekjaar Déficit de l'exercice non couvert	Ministeriële besluiten tot vaststelling van de Rijkstegegemoetkoming Arrêtés ministériels fixant l'intervention de l'Etat			Kredieten Crédits		
					Bedragen Montants	Datum M. B. Date A. M.	Datum publicatie B. St. Date publ. Mon. belge	Begroting Budget	Aanpassing Feuilleton	Totaal Total
	1971		942,3					A.72 (32.01) 900,0	B.+ 42,3	942,3
	1972		966,8					A.73 (32.03) 900,0	B.+ 66,8	966,8
1 037,4	1973	759,7	825,0	D.72 277,7 — 65,2				A.74 (32.34) 825,0	—	825,0
2 070,3	1974	1 857,8	858,0	D.73 212,4 999,8					B.+ 858,0 (art. 32.36) (cfr. Besl. Min.R. / déc. Cons. Min., n°/n° 2349, 13.12.74)	858,0
3 685,3	1975	2 473,0	1 150,9	D.74 1 212,3 1 322,0	1 150,9	24.6.76	17.8.76	A.75 (32.33) 858,0	B.+ 192,0	1 050,0
4 015,0	1976	1 480,6	1 181,3	D.75 2 534,3 299,3	1 181,3	27.6.77	2.8.77	A.76 (32.37) 1 145,0 C. 2 445 (24.12.75)		1 145,0
5 035,6	1977	2 201,9	1 202,5	D.76 2 833,7 999,3	1 102,5	31.5.78	17.8.78	A.77 (32.31) 1 316,8 C. 2 510 (24.12.76)	S.75 1 150,9 — 1 050,0 B.77 + 100,9	
								750,0 C. 2 519 (14.4.77) 450,0	→ S.76 1 181,3 — 1 145,0 B.77 + 36,3	
								Tot. 1 200,0	R.77 1 316,8 — 1 200,0	
									— 116,8 B.78 + 2,5 (CA)	
6 149,3	1978	2 316,2	1 140,7	D.77 3 833,0 1 175,5 5 008,6	1 140,7	31.5.79	18.8.79	A.78 (32.34) 1 000,0 →	B.78 + 148,5 1 148,5 (krediet-overschot van / excédent de crédit de : 7 788 434 F)	

BIJLAGE IX

Brussel-Nationaal

ANNEXE IX

Bruxelles-National

Jaar Année	Ontvangsten Recettes (F)	Uitgaven Dépenses (F)	Exploitatie- coëfficiënt Coefficient d'exploitation	Bewegingen Mouvements	Passagiers Passagers	Vracht (in T) Frêt (en T)	Post (in T) Poste (en T)
1947	4 349 029	17 233 618	25,23	8 778	73 955	1 268	286
1948	10 408 079	28 299 516	36,77	11 419	121 846	3 306	981
1949	20 710 255	46 191 742	44,84	23 673	233 010	5 765	1 295
1950	29 877 961	41 692 097	71,66	25 115	239 551	7 804	1 363
1951	32 444 229	49 015 402	66,20	32 109	298 211	8 273	1 768
1952	37 984 531	53 298 242	68,70	43 000	320 847	8 804	2 304
1953	42 933 116	63 656 804	67,44	47 902	402 622	9 796	2 393
1954	58 208 299	73 656 092	79,02	48 154	400 643	9 627	2 112
1955	54 890 062	89 185 640	61,67	50 994	471 012	10 997	2 478
1956	65 494 929	92 735 933	70,63	65 455	540 392	12 559	2 399
1957	75 168 812	96 682 429	77,74	71 752	654 606	15 160	2 786
1958	93 768 277	110 177 513	85,10	74 394	1 097 221	18 274	2 765
1959	104 628 118	141 831 663	73,76	60 901	714 958	18 309	2 361
1960	111 421 973	166 772 797	66,81	57 897	898 989	22 956	2 460
1961	111 122 764	185 089 446	60,03	61 204	898 730	25 031	2 456
1962	131 872 922	209 049 267	63,—	61 031	1 043 205	26 938	2 480
1963	174 957 200	245 442 975	71,27	57 140	1 115 577	30 003	2 463
1964	153 244 604	283 712 040	54,—	57 735	1 260 099	34 610	2 615
1965	213 291 399	298 276 221	71,50	65 857	1 456 080	42 491	3 249
1966	328 714 350	316 118 678	103,92	69 399	1 634 494	52 137	4 323
1967	348 509 213	334 189 316	104,—	71 605	1 925 640	60 065	4 960
1968	446 878 204	346 680 842	128,80	81 283	2 233 412	76 659	5 803
1969	481 433 552	364 461 248	132,—	91 245	2 599 239	102 675	7 173
1970	558 927 159	373 273 673	149,70	96 404	2 931 075	115 223	6 590
1971	607 488 978	413 443 500	146,93	96 443	3 109 501	112 299	7 005
1972	656 714 278	470 770 180	139,50	97 759	3 303 623	104 439	6 608
1973	808 303 318	535 726 757	150,88	103 333	3 790 841	105 051	6 297
1974	883 810 232	638 194 862	138,50	101 716	3 937 532	105 701	5 498
1975	1 025 382 206	797 869 024	128,52	98 291	4 105 757	119 382	5 847
1976	1 248 880 534	937 834 672	133,10	103 795	4 313 911	140 401	6 864
1977	1 422 661 878	1 065 437 408	133,50	107 407	4 562 927	138 916	7 666
1978	1 464 685 322	1 117 041 372	131,10	111 085	4 884 921	143 022	8 328
1979	1 666 406 734	1 138 253 212	147,—	114 661	5 148 081	156 600	6 995
1980	2 286 975 172	1 249 974 038	182,96	112 425	5 105 366	165 520	7 930
1981	2 592 715 182	1 399 946 222	185,20	105 066	5 256 998	164 766	9 651
1982	2 887 198 324	1 469 430 314	196,48	101 897	5 229 429	157 385	9 155

BIJLAGE X

Analyse van de begroting 1983 van het Ministerie
van Verkeerswezen door het RekenhofTOELICHTENDE NOTA
BIJ DE ANALYSE VAN DE BEGROTING 1983

1. De kredieten worden verdeeld per ordonnancerende dienst, belast met de uitvoering van een gedeelte van de begroting. Niet alle kredietposten van de begroting zijn, in hun geheel, direct toewijsbaar aan één dienst of bestuur. Deze laatste worden dan volgens een interne verdelingsregeling, onder het gezag van de Minister of de Staatssecretaris, omgeslagen over verscheidene diensten of besturen.

2. Per dienst (indien mogelijk, zo niet per bestuur) wordt een eenvormige tabel aangelegd, die rekening houdt met volgende beginselen :

a) de bedragen « 1983 » steunen op ontwerpen of voorontwerpen van begroting;

b) voor de vergelijking met 1982 werden de cijfers van dat begrotingsjaar aangepast in functie van de ontwerpen of voorontwerpen van bijbladen; de vermelde percentages (% in + of -) zijn afgerond tot de eenheid, de schommelingen van minder dan 1 % zijn aangeduid door nul (0), terwijl het gelijkheidsteken (=) op een onveranderd krediet wijst;

c) de cijfers vertegenwoordigen de uitgavenmachtigingen : daartoe wordt voor de gesplitste kredieten alleen rekening gehouden met de vastleggingsplafonds;

d) in zover de uitgavenramingen van de afzonderlijke sectie niet samenvallen met de eigenlijke kredieten (= transferten) worden ze eveneens verwerkt in de tabellen (mits opsplitsing volgens de aard ervan, zoals hierna vermeld);

e) de lopende uitgaven voor goederen en diensten (consumptieve bestedingen) omvatten de rubrieken 11 en 12 van de begrotingen; de inkomens- en vermogensoverdrachten (toelagen) worden bepaald door de rubrieken 20, 30, 40, 50 en 60; tenslotte de investeringen, door de rubrieken 70 en 80. De economisch niet-verdeelde kredieten worden toch opgesplitst volgens de aard;

f) elke tabel geeft een bondige toelichting bij de opdracht van de dienst (of het bestuur).

3. Behalve de analyses per dienst (of per bestuur) omvat elk werkstuk nog een recapitulatie van de diensten (totalen per dienst).

* * *

Codenummer van de dienst : I.

Benaming : Algemeen Secretariaat.

Toelichting bij de opdracht : Benevens het Kabinet van de Secretaris-Generaal groepeerde deze dienst het « Bevorderen en coördineren van de Verbindingen » en de « Rechtskundige Dienst ».

(Kredieten in duizenden frank)

Finaliteit kredieten — Finalité des crédits	Lopende uitgaven voor goederen en diensten (consumptieve bestedingen) — Dépenses courantes pour biens et services (dépenses de consommation)		Inkomens- en vermogensoverdrachten (toelagen) — Transferts de revenus et de capitaux (subsidies)		Investerings- — Investissements		Totaal — Total	
	1983	% + of/ou -	1983	% + of/ou -	1983	% + of/ou -	1983	% + of/ou -
Nat.	3 700	+ 9	—	=	=	=	3 700	+ 9

Commentaar :

Lopende uitgaven : De verhoging is te wijten aan de prijsverhoging voor de inbinding van officiële stukken, werken en tijdschriften door het documentatiecentrum (Titel I, sectie 35, artikel 12.02).

ANNEXE X

Analyse du budget 1983 du Ministère des Communications
par la Cour des comptesNOTE EXPLICATIVE
CONCERNANT L'ANALYSE DU BUDGET POUR 1983

1. Les crédits sont répartis par service ordonnateur chargé de l'exécution d'une partie du budget. Tous les postes de crédits budgétaires ne sont pas, dans leur ensemble, directement attribuables à un seul service ou administration. Ces crédits sont alors, de l'autorité du Ministre ou du Secrétaire d'Etat, répartis sur plusieurs services ou administrations en fonction d'une clé de répartition interne.

2. Il est établi un tableau uniforme par service (dans la mesure du possible, sinon par administration) qui tient compte des principes suivants :

a) les montants « 1983 » sont basés sur des projets ou des avant-projets de budget;

b) pour la comparaison avec l'année précédente, les chiffres de 1982 ont été adaptés en fonction des projets ou avant-projets de feuilleton; les pourcentages indiqués (% en + ou en -) sont arrondis à l'unité, les variations de moins de 1 % sont indiquées par un zéro (0) tandis que le signe « égale » (=) indique un crédit inchangé;

c) les chiffres représentent les autorisations de dépenses : à cet effet, il n'est tenu compte, pour les crédits dissociés, que des plafonds d'engagement;

d) pour autant que les évaluations de dépenses de la section particulière ne fassent pas double emploi avec les crédits proprement dits (transferts), elles figurent également dans les tableaux (moyennant répartition en fonction de la nature, comme il est indiqué ci-dessous);

e) les dépenses courantes de biens et de services (dépenses de consommation) comportent les rubriques 11 et 12 des budgets; les rubriques 20, 30, 40, 50 et 60 concernent les transferts de revenus et de capitaux (subventions); enfin les rubriques 70 et 80 représentent les investissements. Les crédits non répartis sur une base économique sont néanmoins dissociés selon leur nature;

f) chaque tableau donne un bref aperçu de la mission du service (ou de l'administration).

3. Outre les analyses par service (ou par administration), chaque document contient une récapitulation des services (totaux par service).

* * *

Numéro de code du service : I.

Dénomination : Secrétariat général.

Exposé de la mission : Outre le Cabinet du Secrétaire général, ce service groupe la « Promotion et coordination des communications » et le « Service juridique ».

(Crédits en milliers de francs)

Commentaires :

— Dépenses courantes : Augmentation due à la hausse du prix des reliures utilisées par le Centre de Documentation (Titre I, section 35, article 12.02).

BIJLAGE X (vervolg)

Codenummer van de dienst : II.

Benaming : Personeelsdienst.

Toelichting bij de opdracht : Deze dienst regelt de personeelszaken voor het hele departement, behoudens voor het Bestuur van het Zeewezzen en van de Binnenvaart; statuten, aanwerving, bevordering, dienst-aanwijzingen, wedden, toelagen en vergoedingen (met inbegrip van de bezoldigingen van de leden van het ministeriële kabinet).

(Kredieten in duizenden frank)

ANNEXE X (suite)

Numéro de code du service : II.

Dénomination : Service du personnel.

Exposé de la mission : Ce service règle les questions relatives au personnel de l'ensemble du Département, à l'exception de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure : statuts, recrutement, avancement, affectation, traitements, allocations et indemnités (y compris les rémunérations des membres du Cabinet ministériel).

(Crédits en milliers de francs)

Finaliteit kredieten — Finalité des crédits	Lopende uitgaven voor goederen en diensten (consumptieve bestedingen) — Dépenses courantes pour biens et services (dépenses de consommation)		Inkomens- en vermogensoverdrachten (toelagen) — Transferts de revenus et de capitaux (subsidies)		Investerings- en investissements		Totaal — Total	
	1983	% + of/ou -	1983	% + of/ou -	1983	% + of/ou -	1983	% + of/ou -
Nat.	828 000	- 2	5 000	=	—	=	833 000	- 2

* * *

Codenummer van de dienst : III.

Benaming : Dienst organisatie.

Toelichting bij de opdracht : Deze dienst omvat :

— de directie « Organisatie en informatica » die de structuur van het departement organiseert, de arbeidsnormen vastlegt en belast is met het beheer van de gebouwen en het meubilair, de personeelsformatie en het centrum voor informaticaverwerking;

— de directie « Algemene en Sociale Zaken » die het Economaat (materieel, meubilair, kantoorbenodigdheden, onderhoud der lokalen van de algemene diensten, van het Bestuur van het Vervoer, van het Commissariaat-generaal voor toerisme en van het kabinet), de algemene zaken (opstellen en bekendmaken van de reglementen; deurwachters, typisten, chauffeurs), de sociale zaken (bijstand en betrekkingen met de sociale dienst) en de vertaaldienst omvat.

(Kredieten in duizenden frank)

Numéro de code du service : III.

Dénomination : Service d'organisation.

Exposé de la mission : Ce service comprend :

— la Direction « Organisation et informatique » qui organise la structure du département ainsi que les normes de travail et assure la gestion des bâtiments et mobiliers, des cadres du personnel et du centre de traitement de l'informatique;

— la Direction « Affaires générales et sociales » qui groupe l'Economaat (matériel, mobilier, fournitures de bureau, entretien des locaux des services généraux, de l'Administration des Transports, du Commissariat général au Tourisme et du Cabinet), les affaires générales (élaboration et publication des règlements, huissiers, dactylos, chauffeurs), les affaires sociales (secours et relations avec le Service social) et la Traduction.

(Crédits en milliers de francs)

Finaliteit kredieten — Finalité des crédits	Lopende uitgaven voor goederen en diensten (consumptieve bestedingen) — Dépenses courantes pour biens et services (dépenses de consommation)		Inkomens- en vermogensoverdrachten (toelagen) — Transferts de revenus et de capitaux (subsidies)		Investerings- en investissements		Totaal — Total	
	1983	% + of/ou -	1983	% + of/ou -	1983	% + of/ou -	1983	% + of/ou -
Nat.	150 626	- 6	—	=	26 400	- 1	177 026	- 6

* * *

Codenummer van de dienst : IV.

Benaming : Financedienst.

Toelichting bij de opdracht : Deze dienst houdt toezicht over het opmaken en het uitvoeren van de begroting van het departement;

— houdt zich bezig met het nazien van de schuldvorderingen ten laste van de Staat en het uitschrijven van de betalingsordonnanties;

— stelt de tegemoetkomingen voor ten bate van de rechthebbenden die niet onder het toezicht staan van de andere diensten en besturen van het departement;

— verzorgt de betrekkingen met het Rekenhof en het Ministerie van Financiën.

Numéro de code du service : IV.

Dénomination : Services des Finances.

Exposé de la mission : Ce service supervise l'élaboration et l'exécution du budget du département :

— procède à la vérification des créances à charge de l'Etat et à l'émission des ordonnances de paiement;

— propose les interventions au profit des bénéficiaires ne relevant pas de la tutelle des autres services et administrations du département;

— assure les relations avec la Cour des comptes et le Ministère des Finances.

BIJLAGE X (vervolg)

(Kredieten in duizenden frank)

ANNEXE X (suite)

(Crédits en milliers de francs)

Finaliteit kredieten — Finalité des crédits	Lopende uitgaven voor goederen en diensten (consumptieve bestedingen) — Dépenses courantes pour biens et services (dépenses de consommation)		Inkomens- en vermogensoverdrachten (toelagen) — Transferts de revenus et de capitaux (subsidies)		Investerings- en investissements		Totaal — Total	
	1983	% + of/ou -	1983	% + of/ou -	1983	% + of/ou -	1983	% + of/ou -
Nat.	5 300	+ 8	2 845 000	+ 26	3 000 000	=	5 850 300	+ 11

Commentaar :

— *Overdrachten* : de verhoging met 26 % is in hoofdzaak het gevolg van de tegemoetkoming ten voordele van het Bijzonder fonds van de Regie der Luchtwegen (+ 20 % — Titel II — deel I — artikel 61.01) en in de interesten van de lening van SABENA (+ 84 % — Titel I — sectie 31 — artikel 31.01), alsook van de opname van een krediet van 258 miljoen ten voordele van SABENA als tegemoetkoming in de lasten tot afschrijving van het vliegend materieel, van de wisselstukken en de uitrusting van de werkplaatsen (Titel I — sectie 31 — artikel 32.36).

* * *

Codenummer van de dienst : V.

Benaming : Bestuur van het vervoer.

Toelichting bij de opdracht : Dit bestuur stelt de reglementeringen op in verband met het vervoer per spoor en over de weg alsmede betreffende het wegverkeer en de verkeersveiligheid; het zorgt voor de uitvoering ervan of waakt over de nauwgezette toepassing ervan; het oefent de statutaire tarieven- en economische controle uit op de openbare vervoerondernemingen en de instellingen die belast zijn met de erkenning en de technische controle van motorvoertuigen; tenslotte leidt het de acties die noodzakelijk zijn voor de bevordering van het openbaar vervoer en de verkeersveiligheid.

(Kredieten in duizenden frank)

Commentaires :

— *Transferts* : La majoration de 26 % est due essentiellement à l'augmentation de l'intervention au profit du Fonds spécial de la Régie des Voies aériennes (+ 20 % — Titre II — partie I — article 61.01) et des interventions dans les intérêts des emprunts de la SABENA (+ 84 % — Titre I — section 31 — article 31.01), ainsi qu'à l'inscription d'un crédit de 258 millions au profit de la SABENA pour prise en charge de l'amortissement du matériel volant, et des rechanges et équipements y afférents (Titre I — section 31 — article 32.36).

* * *

Numéro de code du service : V.

Dénomination : Administration des Transports.

Exposé de la mission : Cette administration élabore les réglementations relatives aux transports par rail et par route ainsi qu'à la circulation et la sécurité routière; elle en assure l'exécution ou veille à leur application correcte; elle exerce le contrôle statutaire, tarifaire et économique des entreprises de transport publics et des organismes chargés de l'agrément et du contrôle technique des véhicules automobiles; enfin, elle mène les actions nécessaires à la promotion des transports publics et de la sécurité routière.

(Crédits en milliers de francs)

Finaliteit kredieten — Finalité des crédits	Lopende uitgaven voor goederen en diensten (consumptieve bestedingen) — Dépenses courantes pour biens et services (dépenses de consommation)		Inkomens- en vermogensoverdrachten (toelagen) — Transferts de revenus et de capitaux (subsidies)		Investerings- en investissements		Totaal — Total	
	1983	% + of/ou -	1983	% + of/ou -	1983	% + of/ou -	1983	% + of/ou -
Nat.	126 860	+ 13	76 484 600	+ 9	17 224 500	- 3	93 835 960	+ 7

Commentaar :

— *Overdrachten* : De stijging met 9 % vloeit in het bijzonder voort uit de verhoging van de tegemoetkomingen ten voordele van de N.M.B.S. (Titel I — sectie 31 — artikelen 32.01 en 32.02), van de N.M.V.B. en de M.I.V. (Titel I — sectie 31 — artikel 22.01 en Titel II — deel II — sectie 31 — artikel 51.12).

* * *

Commentaires :

— *Transferts* : L'augmentation de 9 % provient en ordre principal de l'accroissement des subventions au profit de la S.N.C.B. (Titre I — section 31 — articles 32.01 et 32.02), de la S.N.C.V. et des Sociétés de Transports intercommunaux (Titre I — section 31 — article 22.01 et Titre II — partie II — section 31 — article 31.12).

* * *

BIJLAGE X (vervolg)

ANNEXE X (suite)

Codenummer van de dienst : VI.
Benaming : Bestuur der Luchtvaart.

Toelichting bij de opdracht : Dit bestuur stelt de reglementering op inzake luchtvaart, veiligheid en vervoer in de lucht en waakt over de toepassing ervan; het controleert voorts de steunverlening van de luchtvaart en neemt deel aan de homologatie van het vliegend materieel alsmede aan de opleiding van het vliegend personeel.

(Kredieten in duizenden frank)

Numéro de code du service : VI.
Dénomination : Administration de l'Aéronautique.

Exposé de la mission : Cette administration élabore la réglementation en matière de navigation, sécurité et transports aériens et en surveille l'application; elle contrôle en outre les aides à la navigation et participe à l'homologation du matériel volant ainsi qu'à la formation du personnel navigant.

(Crédits en milliers de francs)

Finaliteit kredieten — Finalité des crédits	Lopende uitgaven voor goederen en diensten (consumptieve bestedingen) — Dépenses courantes pour biens et services (dépenses de consommation)		Inkomens- en vermogensoverdrachten (toelagen) — Transferts de revenus et de capitaux (subsides)		Investerings- en investissements		Totaal — Total	
	1983	% + of/ou -	1983	% + of/ou -	1983	% + of/ou -	1983	% + of/ou -
Nat.	37 914	- 15	1 928 100	- 16	40 300	+ 96	2 006 314	- 15

Commentaar :

— *Lopende uitgaven* : De vermindering met 15 % vindt haar oorsprong in het feit dat het krediet voor de huurgelden van deze administratie (Titel I — sectie 31 — artikel 12.06) vastgesteld werd op basis van de berekeningen door de Regie der Gebouwen waarbij rekening gehouden werd met de huurkosten in verband met administratie (Titel I — sectie 31 — artikel 12.06) vastgesteld het World Trade Center I en niet met het Communicatiecentrum.

— *Overdrachten* : De vermindering met 16 % vindt in hoofdzaak haar oorsprong in het aandeel van België in de werkingskosten van « Eurocontrol » (Titel I — sectie 31 — artikel 34.02) alsook in de vergoedingen voor het gebruik van het luchtruim (Titel IV — sectie I — artikel 66.02).

— *Investerings* : Verhoging van de vastleggingskredieten bestemd voor de aankoop van een vluchtsimulator en van wisselstukken voor de instructievliegtuigen (Titel II — deel I — sectie 33 — artikel 74.11).

* * *

Codenummer van de dienst : VII.
Benaming : Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart.

Toelichting bij de opdracht : Dit bestuur regelt alle vraagstukken inzake koopvaardij en binnenvaart; het neemt deel aan het uitstippelen en het voeren van het nationaal havenbeleid en van het beleid betreffende het vervoer te water; tenslotte houdt het zich bezig met het beheer van zijn personeel alsmede van zijn huisbestuur.

(Kredieten in duizenden frank)

Commentaires :

— *Dépenses courantes* : La diminution de 15 % est due au fait que le crédit destiné à supporter les loyers de l'Administration précitée (Titre I — section 31 — article 12.06) a été fixé sur base des calculs de la Régie des Bâtiments qui prenaient en compte les coûts de location afférents au World Trade Center I et non au Centre de Communication Nord occupé depuis 1982 par cette Administration.

— *Transferts* : La réduction de 16 % a pour origine principale la diminution de la quote-part belge dans les frais de fonctionnement de l'Agence « Eurocontrol » (Titre I — section 31 — article 34.02), ainsi que des redevances pour utilisation de l'espace aérien (Titre IV — section I — article 66.02).

— *Investissements* : Augmentation due à l'accroissement du crédit d'engagement destiné à l'acquisition d'un simulateur de vol et de pièces de rechange pour les avions d'écolage (Titre II — partie I — section 33 — article 74.11).

* * *

Numéro de code du service : VII.
Dénomination : Administration de la Marine et de la Navigation intérieure.

Exposé de la mission : Cette administration règle l'ensemble des problèmes relatifs à la marine marchande et à la navigation intérieure; elle participe à l'élaboration et à la réalisation de la politique portuaire nationale et de celle des transports par eau; enfin, elle assure la gestion de son personnel ainsi que de son économe.

(Crédits en milliers de francs)

Finaliteit kredieten — Finalité des crédits	Lopende uitgaven voor goederen en diensten (consumptieve bestedingen) — Dépenses courantes pour biens et services (dépenses de consommation)		Inkomens- en vermogensoverdrachten (toelagen) — Transferts de revenus et de capitaux (subsides)		Investerings- en investissements		Totaal — Total	
	1983	% + of/ou -	1983	% + of/ou -	1983	% + of/ou -	1983	% + of/ou -
Nat.	2 143 000	+ 6	7 712 400	- 9	2 987 800	+ 510	12 843 200	+ 15

Commentaar :

— *Overdrachten* : De daling met 9 % wordt veroorzaakt door de vermindering van de kredieten voor het fonds ter verzekering van het behoud en de ontwikkeling van de handelsvloot en de zeevisserij (Titel II — deel II — artikel 61.02 en Titel IV — sectie I — artikel 62.02 A).

— *Investerings* : De gevoelige verhoging (+ 510 %) vindt in hoofdzaak haar oorsprong in de verhoging van de vastleggingskredieten in Titel II — deel I — sectie 32, met het oog op :

Commentaires :

— *Transferts* : La régression de 9 % est due à la diminution des crédits attribués au Fonds destiné à assurer le maintien et le développement de la marine marchande et de la pêche maritime (Titre II — partie II — article 61.02 et Titre IV — section I — article 60.02 A).

— *Investissements* : L'augmentation importante (+ 510 %) a essentiellement pour origine la majoration des crédits d'engagement du Titre II — partie I — section 32, en vue de :

BIJLAGE X (vervolg)

- de aanpassingswerken in het oud gebouw voor het Belgisch loodsenpersoneel te Vlissingen (artikel 73.01);
- de bouw van een nieuw hydrografisch vaartuig voor de diensten te Oostende (artikel 74.11);
- de oprichting van een radarketen langs de Westerschelde (artikel 74.17).

Deze verhogingen worden gecompenseerd door de verdwijning van het terugvorderbaar voorschot aan de R.M.T. (Titel II — deel II — sectie 32 — artikel 81.01).

* * *

Codenummer van de dienst: VIII.

Benaming: Commissariaat-generaal voor toerisme.

Toelichting bij de opdracht: Dit bestuur voert alle acties met het oog op de bevordering van het Belgische toerisme, via toeristische bureaus in het buitenland, propagandacampagnes en steunverlening aan nationale of gewestelijke instellingen met toeristische opdracht; het stelt de reglementeringen op ten aanzien van het hotelwezen, de reisagentschappen en het kampeerwezen en ziet toe op de nauwgezette toepassing ervan; tenslotte zorgt het voor de toeristische voorzieningen, door middel van rechtstreekse investeringen of toelagen aan openbare of particuliere instellingen die belast zijn met het verwezenlijken ervan.

(Kredieten in duizenden frank)

ANNEXE X (suite)

- l'aménagement de l'immeuble hébergeant le personnel pilote à Flessingue (article 73.01);
- la construction d'un nouveau bateau hydrographique pour les services d'Ostende (article 74.11);
- et l'établissement d'une chaîne de radars sur l'Escaut occidental (article 74.17).

Ces augmentations sont toutefois compensées par la disparition de l'avance récupérable à la Régie des Transports maritimes (Titre II — partie II — section 32 — article 81.01).

* * *

Numéro de code du service: VIII.

Dénomination: Commissariat général au Tourisme.

Exposé de la mission: Cette administration assume l'ensemble des actions visant à la promotion du tourisme belge, par le biais des bureaux touristiques à l'étranger, de campagnes de propagande et d'aides aux organismes nationaux ou régionaux à vocation touristique; elle élabore les réglementations relatives à l'hôtellerie, aux agences de voyage et au camping et veille à leur application correcte; elle assure enfin la mise en place des équipements touristiques, au moyen d'investissements directs ou de subventions aux organismes publics ou privés qui les réalisent.

(Crédits en milliers de francs)

Finaliteit kredieten — Finalité des crédits	Lopende uitgaven voor goederen en diensten (consumptieve bestedingen) — Dépenses courantes pour biens et services (dépenses de consommation)		Inkomens- en vermogensoverdrachten (toelagen) — Transferts de revenus et de capitaux (subsides)		Investerings- en investissements		Totaal Total	
	1983	% + of/ou -	1983	% + of/ou -	1983	% + of/ou -	1983	% + of/ou -
Nat.	0	- 100	—	=	—	=	0	- 100

Commentaar:

— *Lopende uitgaven*: Het deel van de kredieten van artikel 12.02 van Titel I, sectie 36, beheerd door het Commissariaat-generaal voor toerisme werd in deze begroting geschrapt en overgedragen naar de Gemeenschappen.

* * *

Algemeen overzicht van de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1983.

RECAPITULATIE VAN DE DIENSTEN

(Kredieten in duizenden frank)

Commentaires:

— *Dépenses courantes*: La partie du crédit de l'article 12.02 du Titre I — section 36, gérée par le Commissariat, a été supprimée dans le présent budget et transférée aux Communautés.

* * *

Aperçu général du budget du Ministère des Communications pour l'année budgétaire 1983.

RECAPITULATION DES SERVICES

(Crédits en milliers de francs)

Nat. Codenummer diensten — No de code des services	Lopende uitgaven voor goederen en diensten (consumptieve bestedingen) — Dépenses courantes pour biens et services (dépenses de consommation)		Inkomens- en vermogensoverdrachten (toelagen) — Transferts de revenus et de capitaux (subsides)		Investerings- en investissements		Totaal Total	
	1983	% + of/ou -	1983	% + of/ou -	1983	% + of/ou -	1983	% + of/ou -
I	3 700	+ 9	—	=	—	=	3 700	+ 9
II	828 000	- 2	5 000	=	—	=	833 000	- 2
III	150 626	- 6	—	=	26 400	- 1	177 026	- 6
IV	5 300	+ 8	2 845 000	+ 26	3 000 000	=	5 850 300	+ 11
V	126 860	+ 13	76 484 600	+ 9	17 224 500	- 3	93 835 960	+ 7
VI	37 914	- 15	1 928 100	- 16	40 300	+ 96	2 006 314	- 15
VII	2 143 000	+ 6	7 712 400	- 9	2 987 800	+ 510	12 843 200	+ 15
VIII	0	- 100	—	=	—	=	0	- 100
Nat.	3 295 400	+ 3	88 975 100	+ 10	23 279 000	+ 8	115 549 500	+ 7