

SENAT DE BELGIQUE**BELGISCHE SENAAT****SESSION DE 1981-1982****ZITTING 1981-1982**

13 OCTOBRE 1982

13 OKTOBER 1982

**Projet de loi contenant le budget du Ministère
des Communications de l'année budgétaire
1982**

**Ontwerp van wet houdende de begroting van het
Ministerie van Verkeerswezen voor het begro-
tingsjaar 1982**

RAPPORT

**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE
PAR M. CLAEYS**

VERSLAG

**NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR UITGEBRACHT
DOOR DE HEER CLAEYS**

SOMMAIRE**INHOUD**

	Pages
I. Exposé du Ministre	2
1. Politique économique	2
2. Politique d'investissements	6
II. Discussion générale	10
1. Les communications en général	10
2. Le département des Communications	21
3. SNCB	22
4. Autobus et transports urbains	30
5. Marine et navigation intérieure	35
6. Espace aérien	38
7. Commissariat général au Tourisme	47
III. Votes	47

Ont participé aux travaux de la Commission :

Membres effectifs : MM. De Bondt, président; Bascour, Dalem, Decléty, De Seranno, Donnay, Eicher, Jandrain, R. Maes, Seeuws, Tilquin, Van Daele, Vanderborcht, Vandermarliere, Van Ooteghem, Windels et Claeys, rapporteur.

Membres suppléants : MM. Clerdent, Daems, De Baere, De Kerpel, Gerits et Lagneau.

R. A 12548*Voir :***Document du Sénat :**

5-XIV (1981-1982) : N° 1 : Projet de loi.

	Bladz.
I. Uiteenzetting van de Minister	2
1. Economisch beleid	2
2. Investeringsbeleid	6
II. Algemene bespreking	10
1. Verkeerswezen in het algemeen	10
2. Het departement van Verkeerswezen	21
3. NMBS	22
4. Bus- en stadsvervoer	30
5. Zeewezen en binnenvaart	35
6. Luchtruim	38
7. Commissariat-generaal voor Toerisme	47
III. Stemmingen	47

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren De Bondt, voorzitter; Bascour, Dalem, Decléty, De Seranno, Donnay, Eicher, Jandrain, R. Maes, Seeuws, Tilquin, Van Daele, Vanderborcht, Vandermarliere, Van Ooteghem, Windels en Claeys, verslaggever.

Plaatsvervangers : de heren Clerdent, Daems, De Baere, De Kerpel, Gerits en Lagneau.

R. A 12548*Zie :***Gedr. St. van de Senaat :**

5-XIV (1981-1982) : N° 1 : Ontwerp van wet.

I. — EXPOSE DU MINISTRE

Tout d'abord, le Ministre rappelle dans quelles circonstances difficiles a dû être élaboré le budget. Il ajoute que celui-ci a un caractère transitoire, du fait qu'il comporte quantité d'orientations nouvelles. Enfin, il s'agit plutôt d'un budget de régies et autres sociétés de transport que de celui du département des Communications proprement dit.

Aux sociétés et régies dépendant des Communications le Ministre a donné comme directive de planifier davantage et d'assumer de plus larges responsabilités, tant en ce qui concerne le fonctionnement que les investissements; cela s'impose dans la conjoncture actuelle.

1. Politique économique**1. Introduction**

La situation des finances publiques a amené le Gouvernement à retenir un programme fondamental qui doit constituer une étape dans la voie de leur assainissement.

Tout gestionnaire des deniers publics est contraint à mener une action en profondeur tournée vers la recherche et l'application de mesures engendrant des économies et des rationalisations.

La gestion des organismes dépendant du département des Communications ne peut échapper à cet aspect fondamental de la politique gouvernementale. Les moyens budgétaires que l'Etat peut mettre à la disposition de cette gestion ne permettent d'ailleurs pas qu'il en soit autrement.

Comme par le passé, l'essentiel des crédits alloués au ministère des Communications est consacré au fonctionnement et à la promotion des transports en commun : transports ferroviaires (SNCB), d'une part, transports urbains et régionaux (STI et SNCV), d'autre part.

Alors que le budget des dépenses courantes de l'Etat pour 1982 est en progression de plus de 9 p.c. par rapport à 1981, celui du ministère des Communications n'augmente que d'un peu plus de 2 p.c. Etant donné que les dépenses des sociétés de transport en commun ont tendance à croître plus vite que les autres, puisqu'il s'agit en grande partie de dépenses de personnel et de consommation énergétique, on conçoit immédiatement l'important effort d'économie et de rationalisation qui a dû être entrepris dans le secteur des transports publics.

Nonobstant cette considération de portée générale qui est en quelque sorte imposée par les faits, il ne peut être question d'envisager une politique de récession des transports en commun, compte tenu du rôle majeur qu'ils jouent dans l'activité économique nationale et de l'apport qu'ils ont au point de vue économique, social, de la protection de l'environnement et de la conservation des énergies.

I. — UITEENZETTING VAN DE MINISTER

Vooreerst schetst de Minister de moeilijke omstandigheden waarin de begroting tot stand is moeten komen. Dan wijst hij erop dat het om een overgangsbegroting gaat die veel bijsturing inhoudt. Tenslotte is dit meer een begroting van regies en andere vervoermaatschappijen dan van het departement Verkeerswezen zelf.

De maatschappijen, en de regies die van Verkeerswezen afhangen heeft hij als gedragslijn voorgeschreven meer te plannen en meer verantwoordelijkheid op te nemen zowel inzake werking als inzake investering; de omstandigheden verplichten ertoe.

1. Economisch beleid**1. Inleiding**

De toestand van de staatsfinanciën heeft de Regering ertoe gebracht een fundamenteel programma uit te werken dat een stap moet vormen in het saneringsproces.

Elke beheerder van de overheidsmiddelen is ertoe gebonden een diepgaande actie te voeren gericht op het uitwerken en toepassen van maatregelen tot besparing en tot rationalisering.

Het beheer van de instellingen die afhangen van het ministerie van Verkeerswezen kan aan dit fundamentele aspect van het regeringsbeleid niet ontsnappen. De budgettaire middelen die de Staat voor dit beheer ter beschikking kan stellen, laten geen andere oplossing toe.

Net zoals vroeger wordt het merendeel van de kredieten, die aan het ministerie van Verkeerswezen worden toegekend, besteed aan de werking en de bevordering van het vervoer in het algemeen : spoorwegvervoer (NMBS) enerzijds, stedelijk en regionaal vervoer (MIV en NMVB) anderzijds.

Alhoewel de begroting der lopende uitgaven voor 1982 in vergelijking met 1981 is toegenomen met meer dan 9 pct. is de begroting van het ministerie van Verkeerswezen slechts met iets meer dan 2 pct. verhoogd. Aangezien de uitgaven van de maatschappijen van openbaar vervoer de tendens vertonen sneller toe te nemen dan de andere daar het grotendeels gaat om personeelsuitgaven en energieverbruik, is het zeker duidelijk dat men in de sector van het openbaar vervoer belangrijke inspanningen tot bezuiniging en rationalisering heeft moeten ondernemen.

Niettegenstaande deze algemene overweging die als het ware door de feiten wordt opgedrongen, mag men in geen geval een recessiebeleid op het vlak van het openbaar vervoer overwegen, rekening houdend met de belangrijke rol die het speelt in de nationale economische bedrijvigheid en de bijdrage die het levert, gezien vanuit economisch en sociaal standpunt, tot de bescherming van het leefmilieu en het energiebehoud.

2. Les transports ferroviaires (SNCB)

Les nécessités budgétaires ont imposé une révision du projet du budget de la SNCB pour 1982.

Afin d'atteindre l'objectif budgétaire global et de compresser au maximum le déficit d'exploitation de la Société, diverses mesures ont dû être prises. Le choix de ces mesures vise à ne toucher que le moins possible à la qualité et à la quantité des services rendus aux usagers.

Quelques suppressions de trains très faiblement occupés par les usagers (en particulier certains trains du dimanche et des jours fériés) sont intervenues là où, notamment, des services parallèles d'autobus de la SNCV existent. Ces suppressions de services doivent permettre une rationalisation du personnel d'exploitation par le non-remplacement de certains agents admis à la retraite.

Par ailleurs, l'augmentation tarifaire qui avait été envisagée dès 1981 est intervenue en réalité le 1^{er} avril 1982. Il est à noter qu'elle est moins élevée que l'augmentation correspondante du coût de la vie, et donc notablement inférieure encore à l'évolution du prix de revient de la prestation. L'adaptation tarifaire concerne aussi bien les services des voyageurs que le trafic des marchandises.

Enfin, une action est entreprise tendant à assurer une meilleure coordination entre la SNCB et la SNCV afin d'éviter les parcours parallèles et d'organiser un trafic complémentaire entre les deux sociétés.

3. Les transports urbains et régionaux (STI et SNCV)

La poursuite de l'amélioration des transports en commun urbains, suburbains et régionaux est un objectif qui est recherché avec la même priorité que par le passé.

Ainsi, la volonté de séparer au niveau de la voirie les flux de trafic des véhicules des transports en commun de ceux de la circulation automobile privée (couloirs réservés, sites indépendants, établissement d'une infrastructure appropriée là où un tel investissement est justifié), la mise en service de nouveaux véhicules adaptés aux besoins à satisfaire et la construction de nouvelles installations fixes restent les moyens par lesquels une plus grande productivité pourra être atteinte. Ces moyens permettent également d'accroître l'attractivité des réseaux.

Comme les investissements réalisés en faveur des transports publics ont une profonde répercussion sur le niveau des dépenses d'exploitation des sociétés et sur le budget de l'Etat, notamment en raison du niveau des taux d'intérêt, une attention beaucoup plus grande est accordée à toutes les actions tendant à promouvoir des investissements peu coûteux. Dans cet ordre d'idées, il est envisagé de déposer devant les Chambres un projet de loi permettant au Ministre qui a les transports en commun dans ses attributions de prendre des mesures donnant aux véhicules des transports publics des priorités et des facilités de circulation. De telles mesures

2. Spoorwegvervoer (NMBS)

De budgettaire toestand heeft een herziening van het begrotingsontwerp van de NMBS voor 1982 noodzakelijk gemaakt.

Ten einde de globale begrotingsdoelstelling te kunnen verwezenlijken en het exploitatietekort van de maatschappij maximaal te drukken dienden verschillende maatregelen genomen. De keuze van deze maatregelen is erop gericht de kwaliteit en de kwantiteit van de aan het publiek geleverde diensten zo weinig mogelijk aan te tasten.

Enkele diensten met een laag reizigersaantal (meer bepaald sommige treinen die op zon- en feestdagen rijden) werden afgeschaft daar waar gelijklopende autobusdiensten van de NMVB beschikbaar zijn. De opheffing van deze diensten moet ook een rationalisering mogelijk maken op het vlak van het personeel van de exploitatie door het niet- vervangen van sommige werknemers die met pensioen gaan.

De tariefverhoging, die reeds in 1981 werd overwogen, trad in werkelijkheid in voege op 1 april 1982. Er dient te worden opgemerkt dat deze lager ligt dan de overeenkomstige stijging van de levensduurte en bijgevolg belangrijk lager is dan de evolutie van de kostprijs van de prestatie. De tariefaanpassing geldt zowel voor het reizigers- als het goederenvervoer.

Tenslotte wordt een actie ondernomen om tot een betere coördinatie te komen tussen de NMBS en de NMVB ten einde parallelle lijnen te vermijden en een aanvullende trafiek te organiseren tussen beide maatschappijen.

3. Stedelijk en regionaal vervoer (MIV en NMVB)

Het verder verbeteren van het stedelijk, voorstedelijk en regionaal openbaar vervoer is een doelstelling die met evenveel prioriteit wordt nagestreefd als in het verleden.

De wil om het verkeer van de voertuigen van openbaar vervoer op wegniveau te scheiden van het privé-autoverkeer (door voorbehouden verkeersstroken of eigen beddingen, hetzij door de aanleg van een aangepaste infrastructuur waar een dergelijke investering gerechtvaardigd blijkt), het in dienst stellen van nieuwe voertuigen die zijn aangepast aan de behoeften en de bouw van nieuwe vaste installaties, dit alles zijn mogelijkheden om een grotere produktiviteit te bereiken. Ze dragen er eveneens toe bij de aantrekkelijkheid van de netten te verhogen.

Daar de doorgevoerde investeringen ten gunste van het openbaar vervoer een grote weerslag hebben op het vlak van de exploitatiekosten van de maatschappijen en op het Staatsbudget, met name door het niveau van de intrestvoeten, wordt veel meer aandacht besteed aan initiatieven die geen grote investeringen met zich brengen. In deze gedachten-gang wordt voorgenomen om bij de Kamers een wetsontwerp in te dienen, dat de Minister die het openbaar vervoer in zijn bevoegdheid heeft in staat zal stellen maatregelen te nemen om de voertuigen van het openbaar vervoer verkeers-prioriteiten en -faciliteiten te verschaffen. Dergelijke maat-

permettent d'accroître la vitesse commerciale des véhicules, c'est-à-dire qu'elles sont de nature à diminuer les dépenses tout en augmentant la qualité (vitesse, régularité) des services prestés.

En matière tarifaire, une adaptation est intervenue le 1^{er} avril 1982, comme en ce qui concerne la SNCB. Elle a pour objectif d'ajuster les tarifs à l'augmentation du prix de revient de la prestation et de stabiliser, dans un premier temps, le taux de couverture des dépenses par les recettes provenant du trafic. Dans un stade ultérieur, il sera nécessaire que ce taux soit plus élevé afin de limiter les interventions financières des pouvoirs publics. Pour ce faire, il s'agira d'agir tant sur le niveau des dépenses que sur celui des recettes d'exploitation des sociétés.

Une grande importance est accordée aux quatre expériences de tarification zonale qui sont actuellement menées.

Il n'est pas douteux qu'elles indiqueront des possibilités d'améliorer l'harmonisation et l'intégration tarifaire. C'est en tout cas une étape importante en vue de l'instauration d'une tarification « nationale » de tous les transports publics secondaires.

Les avantages qui pourraient en découler sont escomptés dans les domaines suivants :

- la structure tarifaire devient plus simple, tant pour les usagers que pour les sociétés exploitantes;
- les tarifs pratiqués en zone urbaine et suburbaine sont mieux harmonisés;
- les correspondances sont devenues gratuites entre les sociétés concernées;
- les cartes de voyage multiples peuvent être employées en dehors des agglomérations, ce qui permet d'accélérer les opérations de perception et d'améliorer la vitesse commerciale des véhicules par une réduction du temps d'arrêt.

4. Le contrôle technique des véhicules et les centres d'examen du permis de conduire

Le protocole d'accord entre le Ministre des Communications et les organismes d'inspection automobile, établi le 30 avril 1970 et modifié principalement le 18 mai 1978, a été dénoncé en date du 24 novembre 1981.

Un groupe de travail s'attache à mettre au point une révision de certaines dispositions du protocole dénoncé, avec le souci constant d'améliorer le service rendu.

Il est d'ores et déjà acquis que l'inspection automobile et l'organisation des examens relatifs au permis de conduire continueront à se faire sur la base de l'agrément d'entreprises privées.

5. La marine marchande

Les efforts faits par le Gouvernement en vertu de la loi du 23 août 1948 en matière de crédit maritime en vue de la

regeler laten toe de commerciële snelheid van de voertuigen te verhogen, en zijn zelfs van die aard dat ze de uitgaven doen afnemen en de kwaliteit van de gepresteerde diensten (snelheid, regelmatigheid) verbeteren.

Op tarifair vlak werd, zoals voor de NMBS, op 1 april 1982 een verhoging doorgevoerd. Deze aanpassing heeft tot doel de tarieven in overeenstemming te brengen met de verhoging van de kostprijs van de prestatie en in een eerste periode de verhouding van de ontvangsten ten opzichte van de uitgaven te stabiliseren. In een later stadium zal het noodzakelijk zijn deze dekkingsgraad te verhogen teneinde de financiële tussenkomsten van de overheid te verminderen. Hiervoor zal het nodig zijn zowel maatregelen te nemen op het vlak van de uitgaven als op het vlak van de ontvangsten van de maatschappijen.

Veel belang wordt gehecht aan de vier experimenten met het zonetarief die momenteel plaatsvinden.

Het is niet ondenkbaar dat ze de mogelijkheden aanwijzen om de tariefharmonisatie en -integratie te verbeteren. Het is in ieder geval een belangrijke stap om tot een nationale tarifiering te komen van heel het secundair openbaar vervoer.

De voordelen die daaruit kunnen voortvloeien situeren zich op de volgende gebieden :

- de tariefstructuur wordt eenvoudiger, zowel voor de reizigers als voor de exploitatiemaatschappijen;
- er komt een betere harmonisatie tot stand tussen de tarieven in stedelijke en buitenstedelijke regio's;
- het overstappen tussen de betrokken maatschappijen is gratis geworden;
- de meerrittenkaarten kunnen ook worden gebruikt buiten de agglomeraties, wat inhoudt dat betalingen vlugger kunnen geschieden en de commerciële snelheid van de voertuigen wordt verbeterd door een kortere haltetijd.

4. Technische controle van de voertuigen en de examencentra voor het rijbewijs

Het protocol-akkoord tussen de Minister van Verkeerswezen en de Automobieliinspecties, opgemaakt op 30 april 1970 en in hoofdzaak gewijzigd op 18 mei 1978 werd opgezegd op 24 november 1981.

Een werkgroep houdt zich bezig met het oppuntstellen van een herziening van enkele bepalingen van het opgeheven protocol met de constante zorg de geleverde diensten te verbeteren.

Er werd reeds besloten dat de automobieliinspectie en de organisatie van examens tot het verkrijgen van een rijbewijs verder door erkende private ondernemingen zullen worden verzekerd.

5. Zeewezen

De inspanningen die, krachtens de wet van 23 augustus 1948 op het scheepskrediet, door de Regering werden onder-

sauvegarde et de l'extension de la marine marchande continuent de produire résultats favorables.

Au 31 décembre 1981, la flotte marchande belge comptait plus de 200 unités. 26 navires sont actuellement commandés.

Bien que la loi relative au crédit maritime vise en tout premier lieu à rajeunir et à diversifier notre flotte maritime, les effets bénéfiques qu'elle entraîne pour le secteur de la construction navale ne sont plus à démontrer.

Dans ce but, un projet de loi portant le plafond des dotations annuelles du Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes à 40 milliards de francs a été déposé au Parlement.

6. *La Régie des Transports maritimes*

Par rapport à l'année précédente, la Régie des Transports maritimes a enregistré une baisse dans son trafic des passagers et des voitures particulières et une hausse dans son trafic des véhicules utilitaires.

Malgré ces diminutions de trafic, qui résultent pour l'essentiel de l'augmentation des prix au Royaume-Uni et de la réévaluation de la livre sterling par rapport au franc belge, et malgré une forte concurrence d'autres opérateurs, la Régie parvient à maintenir sa position dans le trafic transmanche.

Afin d'assurer le transport des passagers dans les meilleures conditions, principalement pour les voyageurs sans véhicule, un certain nombre des traversées sont effectuées depuis la mi-1981 au moyen d'hydroptères; ce nombre varie de trois en hiver à six en été. Le voyage Ostende-Douvres est effectué en 1 h 40 m et Ostende-Londres en 3 h 30 m, y compris les formalités douanières. Sur le continent, des trains de et vers Bruxelles-Cologne et Gand-Roosendaal circulent en correspondance avec les hydroptères.

7. *La navigation intérieure*

Dans le domaine des transports par voies navigables intérieures, l'assainissement de la cale sera poursuivi en 1982 par l'octroi de primes de déchirage qui permettront l'élimination supplémentaire d'une cinquantaine de vieux bateaux de petit tonnage.

Parallèlement, il importe de favoriser une utilisation optimale de la capacité de la cale existante, tout en assurant la rentabilité des entreprises. A cet effet, la réglementation des transports par eau devra être adaptée aux exigences du marché. C'est notamment à cette condition que les aptitudes naturelles de la navigation intérieure à réaliser certains trafics pourront être mises en évidence.

8. *La Régie des Voies aériennes*

En raison des répercussions que la crise économique provoque sur les mouvements aériens, une baisse des recettes provenant des redevances d'atterrissage et des redevances

nomen met het oog op de bescherming en de uitbreiding van de koopvaardij leveren nog steeds gunstige resultaten op.

Op 31 december 1981 telde de Belgische koopvaardijvloot meer dan 200 eenheden en 26 schepen zijn momenteel besteld.

Ofschoon de wet op het scheepskrediet er in de eerste plaats op gericht is om onze zeevloot te verjongen en te diversifiëren moeten de gunstige gevolgen voor de scheepsbouw niet meer bewezen worden.

Daarom werd een wetsontwerp tot verhoging van het plafond van de jaarlijkse toelagen van het Fonds voor de aanbouw en het uitreden van zeeschepen tot 40 miljard frank bij het Parlement neergelegd.

6. *Regie voor Maritiem Transport*

In vergelijking met het vorig jaar nam de Regie voor Maritiem Transport een daling waar in het vervoer van passagiers en van personenwagens, terwijl zich in het vervoer van bedrijfsvoertuigen een stijging voordeed.

Ondanks de vermindering van het verkeer dat hoofdzakelijk het gevolg is van de verhoging der prijzen in het Verenigd Koninkrijk en de herwaardering van het pond sterling tegenover de Belgische frank en niettegenstaande de sterke concurrentie slaagt de Regie erin haar positie in het verkeer over het kanaal te behouden.

Ten einde het passagiersvervoer optimaal te verzekeren, in het bijzonder voor de reizigers zonder voertuig, wordt een aantal van de overtochten sinds de tweede helft van 1981 door draagvleugelboten verzorgd; het aantal varieert van drie in de winter tot zes in de zomer. De overtocht Oostende-Dover duurt 1 u. 40 en Oostende-Londen 3 u. 30, de douaneformaliteiten inbegrepen. Op het continent zijn de treinritten van en naar Brussel-Keulen en Gent-Roosendaal afgestemd op de draagvleugelboten.

7. *Binnenvaart*

Op het gebied van de binnenvaart zal in 1982 worden voortgegaan met de sanering van de vloot door het toekennen van slooppremies die de bijkomende uitschakeling van een vijftigtal oude schepen met kleine tonnenmaat mogelijk maken.

Daarnaast is het noodzakelijk het optimaal gebruik van de bestaande vlootcapaciteit te bevorderen en de rentabiliteit van de ondernemingen te verzekeren. In dit kader zal de reglementering inzake het vervoer te water moeten worden aangepast aan de vereisten van de markt. Het is met name onder deze voorwaarde dat de natuurlijke geschiktheid van de binnenvaart, om bepaalde trafieken te verwezenlijken, tot haar recht kan komen.

8. *Regie der Luchtwegen*

Wegens de weerslag van de economische crisis op de luchtvaart werd door de Regie rekening gehouden met een vermindering van de ontvangsten voortvloeiend uit de lan-

d'embarquement a été prévue par la Régie. Cette diminution sera certainement compensée partiellement par une augmentation des recettes procurées par la mise en service, dans sa totalité, de la zone de fret Brucargo; celle-ci offre une surface de 50 000 m² et se compose d'un bâtiment fret Sabena, d'un bâtiment fret à usage commun, d'un bâtiment pour expéditionnaires et d'un bâtiment administratif, qui font d'elle un centre attractif de toute première importance.

La préfiguration du budget d'exploitation 1982 de la RVA reflète un boni de quelque 6,8 millions.

9. La Sabena

La Sabena est aux prises avec de graves difficultés financières. Elles se situent à deux niveaux :

- tout d'abord au niveau de la perte cumulée, provenant des déficits des exercices antérieurs;
- ensuite au niveau des charges financières grevant la Société.

L'objectif poursuivi par le Gouvernement est d'arriver à moyen terme à ce que la situation soit assainie et équilibrée.

Pour ce faire, la Sabena a été invitée à présenter un éventail de mesures susceptibles d'équilibrer ses comptes annuels, en tenant compte de l'impossibilité qu'il y a pour l'Etat de continuer à intervenir financièrement pour couvrir certaines charges d'amortissement. Comme dans d'autres entreprises, qu'elles soient privées ou publiques, des sacrifices devront être consentis pour limiter les dépenses de personnel.

Le Gouvernement est disposé à appuyer l'effort qui est à réaliser en premier lieu par la Société elle-même en lui apportant des moyens nouveaux. A ce titre, un crédit de 3 milliards est inscrit au budget de 1982 pour permettre une participation supplémentaire de l'Etat à valoir sur l'augmentation de capital de la Sabena. Un milliard a déjà été versé. Deux milliards seront mis à la disposition de la Sabena dans la mesure où les actions à décider par la Société entreraient dans une phase concrète.

2. Politique d'investissements

1. SNCB

Pour des raisons de qualité de service, mais aussi pour des raisons se rapportant à la situation énergétique, les investissements de la SNCB sont axés depuis plusieurs années principalement sur l'électrification des lignes. Le recours à la traction électrique permet en effet une diversification des sources d'énergie primaire et entraîne une moins grande dépendance du lieu d'approvisionnement pétrolier. A moyen terme, il est prévu que près de 60 p.c. des lignes du réseau de la SNCB seront électrifiées; ces lignes supporteront environ

dingsrechten en inschepingsrechten. Deze vermindering zal zeker gedeeltelijk gecompenseerd worden door een verhoging van de ontvangsten voortvloeiend uit de volledige ingebruikstelling van het vrachtencentrum Brucargo, met een oppervlakte van 50 000 m², dat bestaat uit het vrachtgebouw van Sabena, een gemeenschappelijk vrachtgebouw, een gebouw voor verzenders en een administratief gebouw, waardoor dit centrum een aantrekkingskracht bezit van eerste orde.

De prefiguratie van de exploitatiebegroting van de RLW voor 1982 geeft een boni weer van ongeveer 6,8 miljoen.

9. Sabena

Sabena heeft te kampen met ernstige financiële problemen op twee vlakken :

- in de eerste plaats op het vlak van het gecumuleerd verlies, te wijten aan tekorten van vorige boekjaren;
- vervolgens op het vlak van de financiële lasten die de maatschappij bezwaren.

De doelstelling die door de Regering wordt nagestreefd bestaat erin, op middellange termijn de situatie te saneren en in evenwicht te brengen.

Om dit doel te bereiken werd Sabena verzocht een ruim aantal maatregelen uit te werken die er moeten toe leiden de jaarlijkse rekeningen in evenwicht te brengen, rekening houdend met het feit dat het voor de Staat onmogelijk is verdere financiële steun te blijven verlenen om zekere afschrijvingslasten te dekken. Zoals in andere ondernemingen, private of openbare, moeten offers worden gebracht om de personeelsuitgaven te beperken.

De Regering is bereid de inspanningen, die in de eerste plaats door de maatschappij zelf moeten worden geleverd, te steunen door nieuwe middelen ter beschikking te stellen. In dit verband werd op de begroting van 1982 een krediet van 3 miljard ingeschreven om een bijkomende staatsparticipatie mogelijk te maken bij wege van een kapitaalverhoging van Sabena. Eén miljard werd reeds gestort. Twee miljard zal ter beschikking van Sabena gesteld worden wanneer de actieprogramma's van de Maatschappij in de uitvoeringsfase zullen treden.

2. Investeringsbeleid

1. NMBS

Omwille van de kwaliteit van de dienst maar tevens om redenen die in verband staan met de energiesituatie worden de investeringen van de NMBS sedert verschillende jaren hoofdzakelijk gericht op de elektrificatie van de lijnen. De elektrische tractie maakt inderdaad een diversifiëring van de primaire energiebronnen mogelijk en vermindert de afhankelijkheid van de plaats van petroleumbevoorrading. Op middellange termijn is voorzien dat zowat 60 pct. van de lijnen van het NMBS-net zullen worden geëlektrificeerd; op

80 p.c. du trafic. Les besoins en énergie de la SNCB seront couverts à ce moment pour plus de la moitié par de l'énergie non pétrolière.

Pour le reste, les points forts de l'activité de la SNCB en matière de renouvellement et d'investissement ont été :

— L'électrification du réseau avec notamment l'engagement des travaux sur les lignes Zottegem-Courtrai, Herentals-Turnhout, Willebroek-Saint-Nicolas et Ottignies-Charleroi et la poursuite des travaux entre Gand et Malines et sur la dorsale wallonne entre Mons et Charleroi;

— La continuation de grands travaux tels que ceux pour l'équipement de la darse Delwaide à Anvers et de la mise au gabarit électrique du tunnel entre Seraing et Ougrée;

— L'amélioration de la desserte des grandes agglomérations avec la continuation des travaux à la troisième voie entre Bruxelles et Ottignies et à un croisement à niveaux différents à Hal, la continuation des travaux à une nouvelle cabine de signalisation à Bruxelles Midi et le chauffage des aiguillages de cette dernière gare;

— La continuation de la réception des « breaks » et la commande de trois portiques pour des transbordements en trafic combiné de conteneurs et de remorques routières.

L'exécution du programme d'acquisition de nouveau matériel roulant, adapté à la structure du réseau, se poursuivra. Une attention particulière a été réservée au développement du transport combiné rail/route des marchandises. Progressivement, il est en effet apparu indispensable que la Belgique prenne une part plus active à l'action qui est menée depuis plusieurs années dans les milieux internationaux en vue de la promotion de cette technique de transport.

Les arguments avancés en sa faveur se situent principalement sur les plans suivants : économie d'énergie, respect de la législation sociale dans les transports routiers, meilleure utilisation des capacités des transports ferroviaires et désencombrement des routes.

Compte tenu des situations géographiques, ces problèmes concernent principalement les grands pays voisins, mais la Belgique ne peut rester à l'écart de ce mouvement, à défaut de quoi elle risquerait de perdre du trafic tant portuaire que ferroviaire et routier.

C'est pourquoi un programme a été élaboré à cet effet par le département des Communications, en collaboration étroite avec la SNCB et la Société Transport Route Wagon.

Les efforts ont été orientés vers l'acquisition de matériel ferroviaire spécialisé et l'aménagement de trois centres de transbordement (Anvers-Schijnpoort, Bruxelles-Josaphat et Liège-Bressoux).

Le programme mis au point représente dans son ensemble un investissement de quelque 630 millions, à répartir sur plusieurs exercices.

deze lijnen wordt ongeveer 80 pct. van het verkeer verwezenlijkt. In de energiebehoeften van de NMBS zal op dat ogenblik voor meer dan de helft worden voorzien door niet van petroleum afkomstige energie.

Voor het overige waren de belangrijkste punten in de activiteit van de NMBS wat de vernieuwing en de investering betreft :

— De elektrificatie van het net met ondermeer de vastlegging van de werken op de lijnen Zottegem-Kortrijk, Herentals-Turnhout, Willebroek-Sint-Niklaas en Ottignies-Charleroi en de voortzetting van de werken tussen Gent en Mechelen en op de Waalse dwarsverbinding tussen Bergen en Charleroi;

— De voortzetting van grote werken zoals deze in verband met de uitrusting van het Delwaidedok te Antwerpen en het aanpassen van de tunnel tussen Seraing en Ougrée ten behoeve van de elektrificatie;

— De verbetering van de bediening van de grote agglomeraties met de voortzetting der werken op het derde spoor tussen Brussel en Ottignies en op een kruispunt met verschillende niveau's te Halle, de voortzetting van de werken aan het nieuwe seinhuis te Brussel-Zuid en de verwarming van de wissels van laatstgenoemd station.

— De voortzetting van de oplevering van de breaks en de bestelling van drie portalen voor de verscheping in gecombineerd verkeer van containers en van aanhangwagens.

De verwezenlijking van het programma tot de aankoop van nieuw rollend materieel, aangepast aan de netstructuur, zal worden voortgezet. Bijzondere aandacht wordt besteed aan de ontwikkeling van het gecombineerd weg/spoor vervoer van goederen. Het is meer en meer noodzakelijk gebleken dat België een actieve rol zou gaan spelen in de actie die reeds verscheidene jaren op internationaal vlak wordt gevoerd om deze vervoertechniek te bevorderen.

De argumenten die in het voordeel pleiten van dit gecombineerd weg/spoorvervoer van goederen kunnen voornamelijk worden gesitueerd op het vlak van de energiebesparing, het naleven van de sociale wetgeving in het wegvervoer, een betere aanwending van de capaciteit van het spoorwegvervoer en het ontlasten van de wegen.

Rekening houdend met de geografische situaties belangen deze problemen hoofdzakelijk de grote buurlanden aan. België mag zich echter niet afzijdig houden van deze ontwikkeling, zoniet zou ons land het gevaar kunnen lopen zowel het haven- als spoorweg- en wegverkeer te verliezen.

Hiertoe werd dan ook een programma opgesteld door het Departement van Verkeerswezen, in nauwe samenwerking met de NMBS en de vennootschap Transport Rail Weg.

De inspanningen werden gericht op de aankoop van gespecialiseerd spoorwegmaterieel en de aanleg van drie overslagcentra (Antwerpen-Schijnpoort, Brussel-Josaphat en Luik-Bressoux).

Het opgestelde programma vereist in haar geheel een investering van zowat 630 miljoen, te spreiden over verscheidene boekjaren.

La situation des finances publiques a imposé une limitation du budget des investissements ferroviaires de quelque 3 milliards. Sans que le contenu du plan soit fondamentalement remis en cause, il sera procédé à un étalement des commandes sur sept ans en lieu et place de cinq ans.

2. Sociétés des transports intercommunaux et SNCV

2.1. Afin de présenter une solution de rechange efficace à l'utilisation des véhicules privés, la politique de promotion des transports en commun urbains, se concrétisant par une amélioration de la qualité des réseaux et par la recherche de la séparation des trafics, sera poursuivie.

Sur le plan des investissements, la réalisation de cette politique se traduira plus spécialement :

1° dans l'agglomération bruxelloise :

— par la mise en service en 1982 de plusieurs tronçons supplémentaires prolongeant la ligne de métro tant vers l'est en direction de Woluwe-Saint-Lambert et Auderghem que vers l'ouest en direction d'Anderlecht et de Laeken; fin 1982, la longueur exploitée de l'axe métro passera ainsi de 13,5 km à 22,6 km;

— par la poursuite des travaux sur la petite ceinture en direction de la gare du Midi et de la place Simonis et sur l'axe Nord-Midi en direction de Saint-Gilles.

2° dans l'agglomération anversoise, par le prolongement en direction de Borgerhout, d'un côté, de Deurne et Merksem, de l'autre côté.

3° dans l'agglomération liégeoise :

— par l'aménagement de la gare souterraine place Saint-Lambert et l'accès en direction des carrefours Cadran et Hocheporte;

— par la poursuite et l'achèvement du dépôt de Robermont.

4° dans l'agglomération de Charleroi :

— par la poursuite des travaux sur les antennes vers Châtelineau, vers Fontaine-l'Évêque via Marchienne et vers Gosselies;

— par l'achèvement des travaux de la station Beaux-Arts sur la ceinture de Charleroi.

5° dans l'agglomération gantoise, par le prolongement de la ligne de tramways en direction de Melle; la mise en souterrain du trafic place Marie-Henriette est en cours d'études et de discussion.

En ce qui concerne les investissements des sociétés de transport en commun urbain, réalisés sur fonds propres, l'effort portera principalement sur le renouvellement et l'extension du parc des véhicules de tramways et d'autobus, et secondairement sur l'aménagement de dépôts et d'ateliers.

2.2. Le programme pour 1982 de la Société nationale des chemins de fer vicinaux prévoit quant à lui l'aménagement de

De l'état de l'ouverture des finances publiques a une limitation du budget pour les investissements ferroviaires avec quelque 3 milliards nécessairement réalisés. Sans que le contenu du plan soit fondamentalement remis en cause, il sera procédé à un étalement des commandes sur sept ans en lieu et place de cinq ans.

2. Maatschappijen van intercommunaal vervoer en NMVB

2.1. Ten einde een afdoende alternatief voor te leggen voor het gebruik van de eigen wagen, zal het beleid tot bevordering van het stedelijk openbaar vervoer gerealiseerd door de kwaliteitsverbetering van de netten en door het nastreven van een scheiding van het verkeer, worden voortgezet.

Op het vlak van de investeringen, zal dit beleid meer in het bijzonder worden gekoncretiseerd :

1° in de Brusselse agglomeratie :

— door het in dienst stellen in 1982 van verschillende bijkomende vakken ter verlenging van de metrolijn, zowel in oostelijke richting, naar Sint-Lambrechts-Woluwe en Oudergem als in westelijke richting, naar Anderlecht en Laken. Eind 1982 zal de metro-as van 13,5 km worden verlengd tot 22,6 km;

— door het voortzetten van de werken op de kleine ring in de richting Zuidstation en Simonisplein en op de Noord-Zuidas in de richting Sint-Gillis.

2° in de Antwerpse agglomeratie, door de verlenging richting Borgerhout enerzijds en richting Deurne en Merksem anderzijds.

3° in de Luikse agglomeratie :

— door de aanleg van het ondergrondse station aan de Place Saint-Lambert en de toegang in de richting van de kruispunten Cadran en Hocheporte;

— door de verdere verwezenlijking en de afwerking van de stelplaats Robermont.

4° in de agglomeratie van Charleroi :

— door het verderzetten van de werken op de zijlijnen naar Châtelineau, naar Fontaine-l'Évêque via Marchienne en naar Gosselies;

— door het beëindigen van de werken aan het station Beaux-Arts op de ring van Charleroi.

5° in de Gentse agglomeratie, door het verlengen van de tramlijn in de richting Melle. Het al dan niet ondergronds leiden van het verkeer op het Koningin Maria-Hendrikaplein is in studie en bespreking.

Wat betreft de investeringen van de maatschappijen van openbaar stedelijk vervoer, verwezenlijkt op eigen fondsen, zal men vooral trachten het park van trams en bussen te vernieuwen en uit te breiden en vervolgens aandacht te besteden aan het aanleggen van stelplaatsen en werkplaatsen.

2.2. Het programma van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen voor 1982 voorziet in de aanleg van de

l'infrastructure appropriée à la mise en service de motrices articulées sur la ligne du littoral (tronçon Ostende-La Panne), d'une part, et sur le réseau vicinal du Hainaut (section La Louvière-Charleroi via Trazegnies et Gosselies), d'autre part, et l'acquisition de nouveaux autobus standard.

3. Régie des Voies aériennes

Privilegiée par sa situation géographique centrale, la Belgique constitue un pôle d'attraction important pour le trafic aérien des marchandises, qui reste en expansion malgré la crise économique.

Afin de remplir ce rôle, un nouveau centre de fret « Brucargo » a été construit et mis en service récemment sur le terrain de l'Aéroport national. Dans sa première phase, ce centre peut traiter environ 500 000 tonnes de fret par an. A moyen terme il est prévu d'accroître la capacité de ce centre et de le porter à plus de un million de tonnes de fret par an.

De nombreux travaux d'amélioration de l'infrastructure et des bâtiments sont programmés à l'Aéroport national. Il s'agit entre autres de la construction du hangar 41 pour la Sabena (80 millions) et du placement du tarmac attenant (60 millions), de l'aménagement des voies d'accès à l'aéroport (38 millions) et de la construction de l'atelier 31 (265 millions). Les travaux de construction d'un nouveau hangar pour la réparation et l'entretien des avions viennent de débiter.

D'une manière générale, l'infrastructure de tous les aéroports sera entretenue, complétée et adaptée pour tenir compte des prescriptions en matière de sécurité et des besoins d'exploitation. Divers crédits sont inscrits à ces fins.

Enfin, une somme de l'ordre de 225 millions sera consacrée à améliorer la sécurité aérienne.

4. La Régie des Transports maritimes

Le programme d'investissements de la Régie des Transports maritimes pour 1982 comporte la construction d'installations d'embarquement, l'acquisition de matériel roulant et divers petits achats.

**

Il convient encore de souligner qu'à ce stade, en matière d'investissements, le département des Communications émarquera à la tranche sélective pour un montant de 779 millions (SNCB - système électronique de régulation : 100 millions; Métro léger de Charleroi - équipement des postes de transformation et des ouvrages connexes : 650 millions; MIVA - système électronique pour l'annonce des trams à l'arrêt : 29 millions).

**

Ensuite, le Ministre ajoute les remarques suivantes.

aangepaste infrastructuur met het oog op de inzet van gelede voertuigen op de kustlijn (vak Oostende-De Panne) enerzijds en op het buurtnet van Henegouwen (sectie La Louvière-Charleroi via Trazegnies en Gosselies) anderzijds, en in de aankoop van nieuwe standaardbussen.

3. Regie der Luchtwegen

Bevoordeeld door zijn centrale ligging is België een belangrijke aantrekkingspool voor het luchtvervoer van goederen, dat ondanks de economische crisis blijft toenemen.

Om deze rol te vervullen werd een nieuw vrachtcentrum « Brucargo » gebouwd en recent in werking gesteld op het terrein van de Nationale Luchthaven. In zijn eerste fase kan dit centrum zowat 500 000 ton vracht per jaar behandelen. Op middellange termijn is een uitbreiding voorzien van de capaciteit van dit centrum om deze te verhogen tot meer dan 1 miljoen ton vrachten per jaar.

Op de Nationale Luchthaven zijn tal van werken gepland voor de verbetering van de infrastructuur en de gebouwen. Het gaat hier onder meer om de bouw van loods 41 voor Sabena (80 miljoen) en het aanbrengen van de bijhorende tarmac (60 miljoen), de aanleg van de toegangswegen tot de luchthaven (38 miljoen) en de bouw van de werkplaats 31 (256 miljoen). Het bouwen van een nieuwe loods voor de herstelling en het onderhoud van de vliegtuigen heeft zopas een aanvang genomen.

De infrastructuur van alle vliegvelden zal worden onderhouden, vervolledigd en aangepast om tegemoet te komen aan de vereisten van de veiligheid en de behoeften van de exploitatie. Verschillende kredieten zijn hiervoor ingeschreven.

Tenslotte zal een bedrag van 225 miljoen worden besteed aan de verbetering van de luchtveiligheid.

4. De Regie voor Maritiem Transport

Het investeringsprogramma van de Regie voor Maritiem Transport houdt voor 1982 de bouw in van inschepingsinstallaties, de aankoop van rollend materieel en verschillende kleinere aankopen.

**

Daarenboven dient nog onderlijnd te worden dat, op dit ogenblik, wat de investeringen betreft, het departement van Verkeerswezen nog een deel zal ontvangen van de selectieve schijf ten bedrage van 779 miljoen (NMBS - elektronisch regelingssysteem : 100 miljoen; lichte metro van Charleroi - uitrusting van transformatieposten en aanverwante werken : 650 miljoen; MIVA - elektronisch systeem om de gestopte trams te melden : 29 miljoen).

**

Hierna maakt de Minister nog de volgende opmerkingen.

Il a demandé aux sociétés qui n'étaient pas encore déficitaires, mais sur le point de le devenir (Régie des Voies aériennes et Régie des Transports maritimes), de ne pas s'engager dans la voie du recours aux subventions.

Il ne faut évidemment jamais perdre de vue qu'il s'agit de services publics, dont on ne peut attendre une couverture à 100 p.c. L'on s'efforcera néanmoins d'y arriver à une couverture atteignant quelque 30 p.c.

Il est nécessaire de maintenir un minimum d'activité dans les chantiers navals belges. Il y va de l'intérêt général, y compris celui de la Wallonie, d'où proviennent 40 p.c. des commandes.

Un point important est la sécurité de la circulation routière. Une réadaptation du Code de la route s'impose, car la Belgique se trouve dans une situation qui pourrait avoir pour conséquence de la faire condamner par les autorités européennes, et ce à maints égards. Depuis mars dernier, un groupe de travail de composition très diverse s'emploie à élaborer un certain nombre de propositions pratiques, par exemple, en ce qui concerne les dos d'âne artificiels.

II. — DISCUSSION GENERALE

1. Les communications en général

Un commissaire admet qu'il est souhaitable de relever le coefficient de couverture des sociétés de transport, mais il constate que cela fait partie de bonnes intentions qu'il a déjà entendu formuler précédemment. Or, les arguments fondamentaux qui plaident en faveur de cette solution se sont heurtés à l'opposition des milieux intéressés, ce qui fait que ces bonnes intentions sont restées lettre morte. Pourquoi donc a-t-on perdu au moins trois ans et pourquoi ferait-on preuve, cette fois, de détermination ? Ces remarques concernent aussi bien la SNCB que la Sabena.

Le Ministre comprend le scepticisme de l'intervenant, mais relève malgré tout un certain nombre de points positifs.

Il fait observer que des crédits antérieurement alloués à la Sabena ont été supprimés et que toute une série de mesures ont été prises pour que celle-ci soit rentable. Il signale que les rémunérations du personnel ont subi des réductions, allant parfois jusqu'à 17 p.c. En outre, les lignes vont être réorganisées et il faudra arriver à améliorer la coopération entre la Sabena et la Régie des Voies aériennes. Le Ministre constate que les recettes de la Sabena sont déjà en progrès, mais que les dépenses sont encore excessives. Il rappelle que les organismes relevant du département des Communications ont deux sources de recettes, qui sont, d'une part, le prix payé par l'utilisateur et d'autre part, les interventions de l'Etat.

Le coût des transports publics se compose de 80 p.c. de rémunérations, 10 p.c. d'investissements et 10 p.c. pour l'énergie. Les investissements deviennent beaucoup plus oné-

Aan die maatschappijen die nog niet deficitair waren maar op het punt stonden het te gaan worden (de Regie der Luchtwegen en de Regie voor Maritiem Transport) werd gevraagd het pad van de betoelaging niet op te gaan.

Men moet natuurlijk steeds voor ogen houden dat het hier gaat om openbare diensten van welke geen 100 pct. dekking kan worden verwacht. Dit neemt niet weg dat gestreefd zal worden naar een dekking van nagenoeg 30 pct. voor de openbare vervoerdiensten.

Een minimale scheepswerfactiviteit dient in België gehandhaafd. Dit is in het belang van iedereen, ook van Wallonië waaruit 40 pct. van de bestellingen worden betrokken.

Een belangrijk punt is het veilig wegverkeer. De wegcode moet aangepast worden omdat België zich in een toestand bevindt die een veroordeling vanwege Europese instanties tot gevolg zou kunnen hebben en dit op heel wat punten. Sedert maart l.l. werkt een werkgroep van zeer verscheiden samenstelling aan een aantal praktische voorstellen, b.v. verkeersdrempels.

II. — ALGEMENE BESPREKING

1. Verkeerswezen in het algemeen

Een commissielid beaamt de wenselijkheid de vervoermaatschappijen tot een hoger dekkingscoëfficiënt te brengen, maar heeft dergelijke voornemens al eerder gehoord. Tegen de grondige argumenten die hiervoor pleiten is echter een tegenwind opgekomen vanuit de getroffen hoek zodat van de goede bedoelingen niets in huis kwam. Waarom heeft men ten minste drie jaren aldus verloren en zou men deze keer doortasten ? Deze opmerkingen gelden voor de NMBS en Sabena.

De Minister begrijpt zulke sceptische taal. Daar stelt hij toch enkele gegevens tegenover.

Hij doet opmerken dat gelden vroeger toegekend aan de Sabena geschrapt werden en dat er een reeks maatregelen werden getroffen om de Sabena renderend te maken. Hij wijst erop dat het loon van de personeelsleden in sommige gevallen tot maximum 17 pct. verminderd werden. Er zal ook een reorganisatie van de lijnen doorgevoerd worden terwijl men tot een betere samenwerking tussen Sabena en de Regie van de Luchtwegen moet komen. Hij stelt vast dat de Sabena reeds betere inkomsten heeft maar nog te veel uitgaven doet. Hij wijst erop dat de instellingen van Verkeerswezen twee bronnen van inkomsten hebben. Enerzijds de kostprijs die de gebruiker moet betalen en anderzijds de Staatssubsidie.

De kost van het openbaar vervoer bestaat voor 80 pct. uit lonen, 10 pct. uit investeringen en 10 pct. uit energie. De investeringen worden veel duurder. De energie ook (aard-

reux. Il en va de même de l'énergie (pétrole). La masse salariale est, elle aussi, en augmentation, encore que celle-ci soit un peu moins importante cette année, en raison de la non-indexation.

En regard de ces dépenses, il y a les recettes provenant du prix payé par les usagers et des subventions de l'Etat. L'on peut certes se demander pour quelle raison le transport de marchandises par rail devrait être subventionné (le taux de couverture y est de 85 p.c.). Il ne s'agit pas là d'un service social !

Quant à l'énergie, c'est un poste où il n'est guère possible de faire des économies : ainsi, par exemple, les bus articulés et qui consomment donc moins d'énergie, obligent à des investissements plus importants.

Il serait tout aussi difficile d'économiser sur les investissements eux-mêmes, ne fût-ce que parce que les commandes de pièces de rechange moins coûteuses à l'étranger auraient une répercussion défavorable sur l'emploi dans notre pays.

Une fusion de la SNCB et de la SNCV, pour ne citer que ce cas, nous permettrait-elle de réaliser des économies ? Certains experts sont d'un avis contraire.

Un membre souligne le caractère particulier du budget à l'examen, qui concerne, d'une part, des services traditionnels de l'Etat et, d'autre part, des services à caractère commercial. Aussi les raisons de leur procurer des moyens financiers devront-elles différer des uns aux autres. Et c'est tellement vrai que le Parlement lui-même a opté pour un mode de gestion distinct, qui présente en outre des variantes d'après les diverses sociétés.

Sur quels éléments est basée une estimation concernant des entreprises aussi différentes ? Quelles directives le Gouvernement a-t-il données pour l'établissement de leur budget et quelles considérations les régies intéressées ont-elles émises au sujet de ces directives ?

Il arrive que la Cour des comptes donne des avis sur les projets de budget. La Commission pourrait-elle connaître celui qui a trait au présent budget ?

Enfin, l'intervenant souhaiterait disposer d'un état prévisionnel des comptes de la Sabena et d'autres sociétés de transport.

Le Ministre reconnaît que ces remarques concernant les deux types d'activité du département des Communications sont très pertinentes. Il abonde dans leur sens et fait observer qu'autrefois, certaines régies étaient des services ordinaires du département.

C'est ce qui explique qu'ils portent encore l'empreinte de leurs origines, contrairement aux régies de création toute récente.

La société des chemins de fer vicinaux et les sociétés de transports communaux ont toute une histoire longue et complexe. D'où leur évolution dans des sens très différents. Mais quoi qu'il en soit, elles présentent un inconvénient majeur : ceux qui les gèrent ne sont pas ceux qui les financent (les

olie). Ook het lonenpakket stijgt, ofschoon dit jaar iets minder wegens de niet-aanpassing aan de index.

Tegenover deze uitgaven staan als inkomsten : de kostprijs voor de verbruikers en toelagen van de Staat. Men kan zich afvragen om welke reden goederenvervoer over het spoor zou moeten betaald worden (de dekkingsgraad is 85 pct.). Dit is geen sociale dienst.

Op energie besparen is niet gemakkelijk : b.v. gelede, dus energie-armere, bussen vragen een hogere investering.

Op investeringen kan ook moeilijk worden bespaard b.v. omdat het bestellen van goedkopere onderdelen in het buitenland nadelig zou uitvallen voor onze tewerkstelling.

Zouden we een besparing verrichten door b.v. NMBS en NMBV samen te smelten ? Deskundigen betwisten dit.

Een lid onderstreept het bijzonder karakter van deze begroting die immers handelt over enerzijds traditionele staatsdiensten en anderzijds diensten met een handelskarakter. De motieven ter verschaffing van werkmiddelen zullen dus verschillend moeten zijn van de ene tot de andere. Dit is zo waar dat het Parlement zelf gekozen heeft voor een verschillende beheersvorm die bovendien voor de diverse maatschappijen nog uiteenloopt.

Welke elementen liggen aan de basis voor een raming ten behoeve van die zo verschillende bedrijven ? Welke richtlijnen heeft de Regering gegeven voor het opmaken van hun begroting en welke bedenkingen werden door de betrokken regies geopperd tegenover die richtlijnen ?

Het gebeurt dat het Rekenhof adviezen uitbrengt voor ontwerpen van begroting. Mag de Commissie deze voor dit geval kennen ?

Tenslotte wenst spreker de voorafbeelding te bekomen van de rekeningen van Sabena en andere vervoermaatschappijen.

De Minister geeft toe dat deze opmerkingen over de twee verschillende soorten van activiteiten van Verkeerswezen zeer ter zake doende zijn. Hij gaat hierop verder in. Een aantal regies waren vroeger gewone diensten van Verkeerswezen.

Dit verklaart dat zij van deze oorsprongen nog steeds sporen dragen in tegenstelling tot volslagen nieuwe regies.

De buurtspoorwegenmaatschappij en de stedelijke vervoermaatschappijen hebben een lange ingewikkelde geschiedenis achter zich. Deze verklaart hun grote ontwikkelingsverschillen. Een groot bezwaar kleeft er in elk geval aan : zij die deze maatschappijen beheren zijn anderen dan die welke

usagers et l'Etat, celui-ci n'étant représenté aux conseils d'administration que par un commissaire du Gouvernement).

Le recrutement du conseil d'administration des chemins de fer se fait dans des milieux fort divers, mais certainement pas comme il conviendrait pour une entreprise commerciale.

La Sabena, qui n'a elle non plus d'autre lien avec l'Etat qu'un chargé de mission du Gouvernement, se comporte comme une société commerciale qui présente la note à la collectivité; et l'on pourrait poursuivre de la même manière.

Le Ministre se demande comment il pourrait bien exercer une influence sur tous ces conseils d'administration. Il retourne l'argument en faisant observer qu'en droit, c'est tout de même le Parlement qui, au sommet, est le conseil d'administration de l'ensemble de ces sociétés. Il ajoute qu'il n'a reçu jusqu'ici aucun avis de la Cour des comptes au sujet du budget en discussion.

Un membre aimerait connaître le montant des dettes et des charges annuelles d'intérêt des sociétés de transport, car ces dépenses ne figurent pas au budget sous la rubrique de la dette publique.

Il définit ainsi le rôle du Ministre des Communications : mettre à la disposition de la collectivité des moyens de transport peu coûteux, de qualité (sécurité), rapides (surtout pour les transports publics, moins pour les transports privés) et nombreux.

L'intervenant souhaiterait obtenir un état comparatif de la dette en 1970 et aujourd'hui.

Sur ce dernier point, il constate que la part des transports publics est en diminution.

Dans sa réponse, le Ministre traite des points suivants :

Sécurité :

A ce sujet, une commission a présenté un certain nombre de propositions. Il subsiste cependant toute une série de problèmes; ainsi, pour ne prendre qu'un exemple, il souhaiterait connaître la définition exacte de l'expression « rangées de maison », qui apparaît fréquemment dans la réglementation routière. Le nombre d'accidents aux 100 km est deux fois plus élevé sur les routes à quatre bandes que sur les autoroutes. Cela est dû à la présence des carrefours et au fait que les cyclistes y sont admis. Le Ministre rappelle les vitesses maximales autorisées aux Pays-Bas, en France, en Allemagne et en Suisse. Il trouve angoissant que l'on puisse prédire avec une certitude quasi mathématique où se produira le prochain accident mortel, et aussi à quel moment : le vendredi soir, le samedi et le dimanche sont les plus mauvaises périodes. Il rappelle qu'un de ses prédécesseurs avait déjà envisagé d'interdire aux jeunes de circuler certains jours et heures. En outre, il craint que l'abrogation de la loi sur l'alcool ne crée des problèmes supplémentaires. Il songe à instaurer le permis de conduire pour les motocyclistes; il y a actuellement en Belgique quelque 150 000 motocyclistes pour lesquelles aucun permis n'est requis. L'on envisage d'organiser deux examens différents selon la cylindrée : le

ervoor betalen (de verbruikers en de Staat welke laatste alleen via een regeringscommissaris in de raden van beheer vertegenwoordigd is).

De raad van beheer van de spoorwegen wordt gerecruiteerd uit zeer uiteenlopende kringen maar zeker niet zoals past voor een handelsvennootschap.

De Sabena die ook met de Staat als enige band een opdracht gelastigde heeft, gedraagt zich als een handelsmaatschappij die de gemeenschap de rekeningen aanbiedt; en zo zou men verder kunnen gaan.

De Minister vraagt zich af hoe hij wel kan inwerken op al die raden van beheer. Met de opmerking dat niettemin de overkoepelende raad van beheer voor al die maatschappijen rechtens het Parlement is, kaatst hij de bal terug. Hij voegt eraan toe dat hij tot nu toe met betrekking tot onderhavige begroting geen advies ontvangen heeft vanwege het Rekenhof.

Een lid zou graag de schulden en de jaarlijkse rentelasten kennen van de vervoermaatschappijen. Deze staan namelijk niet vermeld als rijksschuld in de begroting.

Hij typeert de rol van de Minister van Verkeerswezen aldus : de gemeenschap inzake verkeer te dienen, goedkoop, goed (veilig), snel (in het openbaar vervoer, minder in het privé) en veel.

Hij wenst een vergelijking tussen de schuldenlast in 1970 en nu.

Met betrekking tot dit laatste punt merkt hij op dat het openbaar vervoer afneemt.

De Minister haakt hierop in als volgt :

Veilig :

Een commissie heeft in dit verband een aantal voorstellen voorgelegd. Ter zake bestaan er evenwel een ganse reeks problemen, om er één te noemen hij zou de exacte definitie van huizenrij een term die menigvuldig gebruikt wordt in de verkeersreglementering, nu willen kennen. Wat de vierstrokenwegen betreft, is het aantal ongevallen per 100 km het dubbele van op autowegen. Dit komt door de kruisingen en door het feit dat de fietsers toegelaten zijn op deze wegen. Hij verwijst naar de toegelaten maximum-snelheid in Nederland, Frankrijk, Duitsland en Zwitserland. Hij vindt het benauwend dat men bijna met mathematische zekerheid kan zeggen waar het volgende dodelijk ongeval zal geschieden. Ook wanneer : vrijdagavond, zaterdag en zondag zijn de slechtste periodes. Hij herinnert eraan dat een van zijn voorgangers er reeds aan gedacht heeft een rijverbod voor jongeren op te leggen op bepaalde dagen en uren. Hij vreest ook dat het afschaffen van de drankwet bijkomende problemen zal scheppen. Hij denkt eraan een rijbewijs voor motoren in te voeren; momenteel bestaan er in België ongeveer 150 000 motorrijwielen waarvoor geen rijbewijs noodzakelijk is. Men denkt eraan twee examens in te richten naar de cylinderinhoud; een eerste examen zou afgelegd worden

premier examen autoriserait à conduire des motocyclettes de petite cylindrée, tandis que le second, pour les engins plus puissants, ne pourrait être passé que deux ans plus tard.

Fréquence :

Les statistiques démontrent qu'au cours des dernières années, la SNCB a accru le nombre de trains-km offerts aux usagers.

Les suppressions de trains intervenues cette année ne sont rien d'autre qu'une simple renonciation à augmenter l'offre au même rythme que les années précédentes.

Prix :

Ce point laisse effectivement à désirer.

Les investissements sont passés de 6 milliards en 1970 à 31 milliards en 1981. Ils ont donc quintuplé.

On voudra bien se reporter également aux annexes 1 à 8.

Un membre s'inquiète du maintien de l'équilibre entre transports publics et privés; il aimerait savoir quelles mesures concrètes d'économie ont été prises quant aux dépôts d'agents, quel pourcentage cela représente et, en outre, si ces agents du secteur public ont également été soumis à la modération salariale; dans l'affirmative, pour quel montant et quels postes bénéficieront des économies ainsi réalisées.

— L'intervenant constate que le nombre de CST et de stagiaires est en diminution. Est-ce là une politique ?

— Il aimerait avoir des précisions chiffrées concernant les investissements. Quelles sont les économies prévues, quelle sera leur incidence sur l'emploi ? Quels résultats faut-il escompter d'un freinage des renouvellements de matériel et d'autres mesures similaires ?

— Quelle économie représente une réduction des transports publics quant à la consommation d'énergie et dans quelle mesure permettra-t-elle d'autres investissements en faveur des transports privés qui, de ce fait, n'en prendront que plus d'importance ?

— L'intervenant aimerait savoir pour quels motifs précis il a été décidé de laisser exclusivement au secteur privé le soin d'organiser les examens pour l'obtention du permis de conduire.

— Quels ont été, au cours des cinq dernières années, les investissements réalisés dans les cinq villes où était prévue la construction d'un métro ?

— Pourrait-on connaître les données correspondantes pour les différentes zones portuaires ?

Le Ministre admet que les transports publics ont beaucoup d'importance pour l'emploi. Mais cela ne doit pas nous faire oublier que celui-ci n'en est qu'un corollaire. Le but primordial des transports publics n'est autre que le transport. Le Ministre communiquera au rapporteur des chiffres qui feront apparaître combien les charges salariales grèvent davantage le budget des chemins de fer que les dépenses d'énergie et qu'en dix ans, les prix-index ont triplé, les

pour moteurs met beperkte cilinderinhoud, terwijl het tweede examen voor zwaardere motoren pas twee jaar later toegankelijk zou zijn.

Veel :

De cijfers tonen aan dat de NMBS de laatste jaren een verhoogd aantal treinkilometers heeft aangeboden.

De afschaffing van treinen in dit jaar stemt overeen met het niet-verhogen van het aanbod tegen het tempo van de vorige jaren.

Goedkoop :

Dit laat inderdaad te wensen over.

De investeringen zijn gestegen van 6 miljard in 1970 tot 31 miljard in 1981. Dit staat gelijk met een vervijfvoudiging.

Men raadplege verder de bijlagen 1 tot 8.

Een lid dat bezorgd is om het evenwicht tussen het openbaar en het privé-vervoer, vraagt welke concrete besparingsmaatregelen genomen werden in verband met de afvloeiing van het personeel, welk percentage dit uitmaakt, of ook dit overheidsperoneel ingeleverd heeft, zo ja, hoeveel en aan welke posten de besparingen ten goede zullen komen.

— Hij stelt vast dat het aantal BTK-ers en stagiairs daalt. Is dit een politiek ?

— Graag kent hij cijfers in verband met de investeringen. Welke besparingen worden voorzien, wat is hun weerslag op de tewerkstelling ? Op welke resultaten moet men rekenen als gevolg van een vertraging van de materieelvernieuwing en dergelijke meer ?

— Wat betekent een bezuiniging aan openbaar vervoer voor het energieverbruik en in welke mate volgen hieruit andere investeringen bestemd voor het daardoor toegenomen privé-vervoer ?

— Hij wenst de precieze motivering te kennen van de beslissing de rijexamens uitsluitend in privé-handen te laten.

— Welke investeringen werden de laatste vijf jaren verricht in de vijf steden waar een metro gepland was ?

— Kunnen dezelfde gegevens verschaft worden met betrekking tot de verschillende havengebieden ?

De Minister erkent dat het openbaar vervoer zeer belangrijk is voor de tewerkstelling. Dit mag ons niet uit het oog doen verliezen, zegt hij, dat deze slechts een gevolg is. Het openbaar vervoer heeft als eerste taak te vervoeren. Hij zal aan de verslaggever cijfers mededelen waaruit zal blijken hoeveel zwaarder bij de spoorwegen de loonkosten wegen tegenover de energiekosten en ook dat op tien jaar tijd de indexprijzen verdriedubbeld zijn terwijl de uitgaven

frais de personnel triplant aussi, tandis que les dépenses d'énergie se multiplient par 3,4 (voir annexe 9).

La SNCB emploie actuellement 12 000 personnes de plus qu'en 1970.

Le nouveau système de remplacement limité entraînera le départ d'un certain nombre d'agents à partir de 1982. Le Ministre souligne que l'ensemble des personnes et des marchandises transportées est en diminution par rapport à 1970. A cela s'ajoute le fait que la SNCB a son propre régime de pension, qui permet la mise à la retraite à un âge moins avancé qu'ailleurs. Le Ministre a l'intention de réduire les effectifs, mais sans descendre au-dessous du niveau de sécurité minimum. Quant à la modération salariale, il n'y en a pas eu d'autre que la modération générale prévue pour les agents de l'Etat.

En ce qui concerne la Sabena, il existe deux mesures : la prépension à partir de 55 ans et une réduction graduelle des rémunérations pouvant aller jusqu'à 17 p.c. pour les traitements excédant un plafond déterminé.

Un membre ayant demandé à quels postes les fonds économisés seront affectés, le Ministre répond qu'ils serviront à apurer le déficit général de l'Etat. Il fait également observer que la réduction des pertes d'exploitation aura pour effet favorable de réduire aussi les montants à emprunter et les intérêts des emprunts.

En ce qui concerne la politique relative au personnel des transports par bus, il faut également attirer l'attention sur le système de concession de certaines lignes à des sociétés privées. Le Ministre considère que la répartition entre les lignes concédées (dont le coût est moins élevé) et celles exploitées en régie propre devrait être de 40/60, alors que la proportion actuelle est 36/64.

L'on s'efforcera à nouveau d'atteindre cet objectif. Quant à la société bruxelloise, on envisage d'y instaurer le système de concession pour des lignes desservant la périphérie.

Le Ministre fournit alors des indications chiffrées en réponse à une question relative aux départs de personnel en 1982, pour le département et pour les diverses sociétés de transport (annexe 10).

En ce qui concerne la SNCB, l'ancien plan quinquennal a été porté à sept ans, sans qu'on ait dû pour cela modifier les contrats passés avec les entreprises de sous-traitance. C'est surtout la « Brugeoise et Nivelles » qui effectue des livraisons aux chemins de fer. Par ailleurs, le Maroc vient de passer des commandes qui fourniront du travail pour un an, tandis que de nouvelles négociations sont également en cours avec l'Espagne en vue de la fourniture de matériel ferroviaire, de sorte que l'extension du plan quinquennal à sept ans n'aura pas d'effet négatif pour les entreprises.

Il est difficile d'évaluer l'incidence que ces économies auront sur le niveau de l'emploi. Ainsi, par exemple, à la SNCB, les travaux d'entretien sur les lignes principales sont toujours effectués en régie propre; toutefois, les passages rapprochés de trains entraînent une augmentation corrélative

pour le personnel verdriedubbelden en die voor energie vermenigvuldigd werden met 3,4 (zie bijlage 9).

De NMBS heeft van 1970 tot nu 12 000 personen meer tewerkgesteld.

Het nieuwe stelsel van beperkte vervanging zal vanaf 1982 enig personeel doen afvloeien. Hij onderstreept dat het geheel van de vervoerde personen en goederen in dezelfde periode gedaald is. Daar komt nog bij dat de NMBS een eigen pensioenregeling heeft die strekt tot vroegere opruststelling. Hij neemt zich voor het personeelsbestand te verminderen zonder onder het veiligheidspeil te dalen. Wat de inlevering betreft, er is geen geweest buiten de algemene, zoals voorzien voor het Rijkspersoneel.

Voor de Sabena bestaan er twee maatregelen : een prepensionering vanaf 55 jaar en een geleidelijke vermindering van de lonen tot maximum 17 pct. van de wedden die een bepaalde grens overschrijden.

Op de vraag voor welke posten het gespaarde geld moet dienen antwoordt hij : tot aanzuivering van het algemene staatsdeficit. Hij geeft ook ter overweging dat een geringer exploitatieverlies geringere leningen en geringere leningsinteressen als gunstig gevolg hebben.

In verband met de personeelspolitiek voor het busvervoer moet ook gewezen worden op het stelsel van verpachting van vervoerlijnen aan privé-maatschappijen. Een gezonde verhouding tussen de beterkope pachterslijnen en lijnen in eigen beheer lijkt hem de verhouding 40/60, terwijl ze nu 36/64 bedraagt.

Hiernaar zal opnieuw gestreefd worden. Voor de Brusselse vervoermaatschappij wordt overwogen het pachtstelsel in te voeren voor lijnen die de rand bedienen.

De Minister verstrekt dan becijferde antwoorden op de vraag naar de personeelsafvloeiing in 1982 voor het departement en voor de verschillende vervoermaatschappijen (bijlage 10).

Wat de NMBS betreft werd het vroegere vijfjarenplan uitgebreid tot zeven jaren, zonder dat daardoor de contracten met toeleveringsbedrijven moesten gewijzigd worden. Voornamelijk die van « Brugeoise et Nivelles » levert aan de spoorwegen. Nu werd voor één jaar werk besteld door Marokko terwijl er ook nieuwe onderhandelingen aan de gang zijn met Spanje in verband met de levering van spoorwegmaterieel zodat de verschuiving naar 7 jaar van het 5-jarenplan geen negatief gevolg zal hebben voor de ondernemingen.

Het is niet gemakkelijk het effect van die besparingen op de tewerkstelling te meten. Zo wordt b.v. voor de NMBS het onderhoudswerk op de hoofdlijnen steeds in eigen beheer gedaan, maar hoe meer treinen er voorbijrijden, hoe meer onderbrekingen in het werk. De bijsporen echter worden voor

des interruptions des travaux. En principe, les réparations et l'entretien des lignes secondaires sont cependant confiées à des entreprises privées.

Le Ministre estime que la question relative aux conséquences pour la consommation d'énergie est presque d'ordre philosophique. Il signale que la capacité de transport d'un train peut être considérée comme égale à celle de vingt-huit voitures. L'utilisation de l'énergie nucléaire permettrait de réduire le coût de l'électricité. Par ailleurs, le covoiturage prend de l'extension, ce qui réduit également la consommation énergétique du parc automobile. Il n'en reste pas moins évident qu'un train consomme beaucoup moins d'énergie que vingt-huit voitures. Le Ministre signale aussi que le nombre moyen de voyageurs par train est tombé de 130 en 1970 à 93 en 1981.

Pour ce qui est des examens de conduite et de l'inspection automobile, on a le choix entre trois solutions :

- ou bien les confier à un organisme privé;
- ou bien à un organisme parastatal;
- ou bien — comme aux Pays-Bas — à des garages agréés à cet effet.

La Belgique est divisée en zones dont chacune est desservie par une SPRL, certaines étant elles-mêmes subdivisées en sous-zones. Les quelques SPRL qui font des bénéfices équilibrent, par un système de compensation, les pertes des nombreuses SPRL en déficit.

Il y a un contrat qui vient à échéance à la fin de 1982. Le prédécesseur du Ministre a résilié ce contrat. Personnellement, le Ministre a préféré entamer de nouveaux pourparlers. Ceux-ci ont duré des mois, mais ils auront pour effet d'offrir quelques avantages tangibles aux usagers :

1. Le nombre d'heures d'ouverture par semaine serait porté de 40 à 45;
2. Des interventions seraient consenties en faveur des transports lourds et professionnels;
3. Quelques améliorations matérielles sont également prévues pour les examens;
4. Les subventions à Via Secura et à des organismes similaires seront majorées.

Enfin, le Ministre tient à signaler que la prise en charge de ces services par l'Etat est beaucoup plus onéreuse, comme le démontre l'exemple suédois.

Un membre constate que le nombre d'élèves des auto-écoles diminue, tandis que le nombre d'accidents de voiture provoqués par de jeunes conducteurs pendant les week-ends est en augmentation. Il suppose qu'un certain nombre de jeunes estiment que les prix pratiqués par ces écoles sont trop élevés. Ne pourrait-on instaurer des prix plus sociaux pour l'obtention du permis de conduire ? Ce que l'intervenant reproche aux éducateurs privés, c'est que ceux-ci n'enseignent pratiquement aucune éthique de la circulation.

herstellingen en onderhoud principieel toevertrouwd aan privé-bedrijven.

De vraag naar de gevolgen voor het energieverbruik bestempelt de Minister als bijna van filosofische aard. Hij brengt in het midden dat een trein kan gelijkgesteld worden met 28 personenwagens. Indien men kernenergie aanwendt, kost de elektriciteit minder. Anderzijds neemt het gemeenschappelijk benutten van personenwagens toe. Dit verlaagt ook het energieverbruik van het autopark. Het is niettemin duidelijk dat een trein veel minder energie opsloort dan 28 personenwagens. Hij deelt mede dat het gemiddelde aantal reizigers per trein gedaald is van 130 in 1970 op 93 in 1981.

Voor de rijexamens en automobielschouwing kan men drie richtingen uit :

- ofwel ze toevertrouwen aan een privé-instelling;
- ofwel aan een parastatale;
- ofwel — zoals in Nederland — aan daartoe erkende garages.

België is ingedeeld in zones waarin telkens een PVBA werkt, met daarbij nog subzones. De enkele PVBA's die winst maken houden via een compensatiestelsel de vele verlieslatende in evenwicht.

Er is een contract dat einde 1982 vervalt. De voorganger van de Minister heeft het contract opgezegd. Zelf heeft hij verkozen nieuwe onderhandelingen aan te vatten. Ze hebben maanden geduurd en zullen enkele tastbare voordelen voor de gebruiker opbrengen :

1. Het aantal openingsuren per week zou opgedreven worden van 40 tot 45;
2. Aan zwaar en beroepsvervoer zouden tegemoetkomingen toegestaan worden;
3. Er zijn ook enkele materiële verbeteringen voor de examens;
4. De bijdragen voor Via Secura en dergelijke worden verhoogd.

Hij wenst tenslotte te melden dat het op zich nemen van deze diensten door de Staat veel duurder uitvalt, wat uit het Zweedse voorbeeld blijkt.

Een lid stelt vast dat het aantal leerlingen in de auto-rij scholen daalt en dat anderzijds het aantal weekeindauto-ongevallen veroorzaakt door jonge bestuurders toeneemt. Hij vermoedt dat een aantal jongeren die rij scholen te duur vinden. Zou men het rijbewijs niet socialer kunnen maken ? Zijn bezwaar tegen de privé-opleiders is namelijk dat deze zo goed als geen verkeersethiek meegeven.

Le Ministre promet que la réglementation sera modifiée. L'on a constaté que les élèves des auto-écoles disposent généralement de beaucoup moins de moyens financiers que ceux qui se présentent à l'examen en ayant suivi la filière privée. Or, le chômage a pour effet de réduire encore davantage le taux de fréquentation des auto-écoles, alors que son incidence est beaucoup moindre en ce qui concerne les élèves optant pour l'écolage privé. Les auto-écoles ont demandé au Ministre de supprimer la possibilité de recourir à cette filière. Il n'a pas accédé à cette demande, parce que le choix du type de formation doit rester libre. Par contre, il a donné suite à certaines demandes des auto-écoles ayant pour but de promouvoir la sécurité routière. D'autre part, le nombre d'heures a été quelque peu réduit, ce qui a permis de diminuer les frais.

Un membre fait état d'un incident provoqué récemment par un convoi spécial autorisé par les Travaux publics sans que les bourgmestres des communes concernées en aient été informés et moins encore consultés. Il déplore le fait qu'une telle demande d'avis est systématiquement négligée, alors qu'elle est prescrite par la loi.

Le Ministre répond que cette matière relève de la compétence de son collègue des Travaux publics.

Un autre membre, partageant en cela l'avis du Ministre, estime souhaitable que les régions et autres sociétés de transport soient informées en temps utile du montant des subventions de l'Etat sur lesquelles elles pourront compter, et ce afin qu'elles puissent définir leur politique en conséquence.

Comme en l'occurrence il faut s'attendre à une réduction de l'intervention de l'Etat, la première réaction de ces sociétés sera certainement de voir sur quels postes elles pourront faire des économies. La solution la plus facile est de les réaliser en frais de personnel. Mais il faut être prudent à cet égard, car si l'offre des services se détériore, ce sera là une mesure mal calculée. L'on pourrait aussi faire des économies en réajustant les recettes et les tarifs. L'intervenant estime que la politique tarifaire suivie par lesdites sociétés n'est guère rationnelle. Il fait observer que, dans le secteur privé, un tarif n'est fixé qu'après une étude scientifique tenant compte de l'élasticité de la consommation.

A l'Etat, on a l'habitude déplorable de considérer les hausses de tarifs comme une majoration des taxes, sans vérifier quelle est la part de l'augmentation du prix de revient. L'intervenant souhaiterait que ces sociétés décident des hausses périodiques automatiques pour ajuster les tarifs aux prix de revient, plutôt que de décider d'appliquer ces hausses au coup par coup, généralement trop tard, après un marchandage et après les avoir reportées pour des raisons politiques. Il va de soi que le conseil d'administration devra également analyser de plus près les services offerts compte tenu des besoins de la population qui ne cessent d'évoluer.

Enfin, il suggère que certains services déficitaires, par exemple, des lignes ferroviaires, puissent éventuellement être financés ou cofinancés par la Région ou par la Ville, de sorte que l'Etat ne doive pas supporter seul ces charges.

De Minister zegt toe dat de reglementering zal gewijzigd worden. Gebleken is dat de autoschoolleerlingen meestal veel minder gegoed zijn dan die welke zich via privé-opleiding aanbieden voor hun examen. Welnu, de werkloosheid drukt nog het bezoek van de autoscholen, heeft daarentegen veel minder invloed op de privé-leerlingen. De autoscholen vroegen de Minister de privé-opleiding als mogelijkheid af te schaffen. Daar is hij niet op ingegaan omdat de opleiding vrij moet blijven. Wel is hij ingegaan op sommige vragen van de autorisatiescholen, die de bevordering van de verkeersveiligheid beoogden. Anderzijds werd het aantal uren wat verminderd zodat ook de kosten verlagen.

Een lid maakt gewag van een incident dat zich onlangs heeft voorgedaan in verband met een uitzonderlijk konvooi dat toegelaten werd door Openbare Werken zonder dat de burgemeesters van de betrokken gemeenten op de hoogte werden gebracht, laat staan om advies gevraagd. Hij klaagt aan dat dit nalaten van adviesaanvraag, nochtans wettelijk voorgeschreven, stelselmatig gebeurt.

De Minister antwoordt dat deze aangelegenheid tot de bevoegdheid behoort van zijn collega van Openbare Werken.

Een ander lid vindt het net zoals de Minister wenselijk dat regio's en andere vervoermaatschappijen tijdig weten op welke staatstoelagen ze kunnen rekenen ten einde hun beleid daarnaar te richten.

Aangezien in dit geval met een verminderde staatsinstroom moet rekening gehouden worden, zal de eerste reactie van die maatschappijen wel zijn na te gaan waar kan bezuinigd worden. Het gemakkelijkst kan dit op het personeel. Men dient hiermee voorzichtig te zijn want als het aanbod van de diensten verslecht, is het een verkeerd berekende besparing. Het kan ook besparen via inkomsten en tarieven. De tarievenpolitiek van de bedoelde maatschappijen vindt hij niet erg rationeel. Hij wijst erop dat in de privé-sector aan een tarief een wetenschappelijke studie voorafgaat die rekening houdt met de elasticiteit van het verbruik.

Men heeft in de Staat de verwerpelijke gewoonte de verhoging van de tarieven te aanzien als een verhoging van belastingen zonder na te gaan wat in die verhoging het aandeel is van de kostprijsstijging. Hij raadt aan tot automatische periodische stijgingen te besluiten als aanpassingen aan de kostprijs, liever dan telkens weer, gewoonlijk te laat, in de vorm van een koehandel en na uitstel om politieke redenen hiertoe over te gaan. Het spreekt vanzelf dat de raad van beheer ook de aangeboden diensten van dichterbij zal moeten bekijken, rekening houdende met de behoeften van de bevolking.

Tenslotte suggereert hij dat sommige deficitaire diensten, b.v. spoorlijnen, eventueel gefinancierd of medegefinancierd kunnen worden door Gewest of Stad, zodat niet alleen de Staat deze lasten moet dragen.

Le Ministre fait observer que les ressources les plus importantes des sociétés de transport ne proviennent pas du prix payé par les usagers (qui ne représente que 32 p.c.), mais des subventions de l'Etat (voir annexe 11).

Il est exact que chaque hausse de prix provoque des remous. Le Ministre estime qu'il faut rechercher un paramètre sérieux pour évaluer les hausses de coût. On a en effet constaté que ces dernières années, les recettes tarifaires de la SNCB, exprimées en francs constants, ont sensiblement diminué (voir annexe 12).

La dernière suggestion de l'intervenant a été bien accueillie et a déjà été mise en pratique par quelques lignes ferroviaires de moindre importance. Il s'agit d'ASBL qui desservent des lignes de vacances.

Le Ministre présente un graphique qui montre clairement que le nombre de personnes occupées reste fort stable, alors que le nombre de trains augmente et que le nombre d'usagers diminue (*cf.* annexe 13), ce qui indique que la voiture particulière est le seul facteur ayant une profonde influence sur les transports de voyageurs.

Un commissaire s'oppose au graphique auquel se réfère le Ministre. Il lui suggère d'en établir un autre qui tienne compte du nombre de chômeurs qui ne voyagent forcément plus et du nombre de gares dont la fermeture n'a fait que rendre les déplacements encore plus difficiles. L'augmentation du prix des tickets pourrait également y être mentionnée.

A cet égard, le Ministre fournit les renseignements suivants :

*Comparaison entre le nombre de gares de voyageurs
SNCB - NS*

	SNCB — NMBS		NS — NS	
	Nombre — Aantal	Index — Index	Nombre — Aantal	Index — Index
1969	851	100	310	100
1977	812	95	336	108
1980	786	92	346	112

Le nombre de gares de la SNCB diminue, tandis que le nombre de gares des NS augmente, mais il n'en reste pas moins qu'il y a toujours deux fois plus de gares en Belgique qu'aux Pays-Bas.

Un commissaire demande que l'on complète le tableau en y indiquant la proportion de membres du personnel en activité de service et de pensionnés à la SNCB. Voir annexe 14.

Pour ce qui est des commandes passées à des entreprises privées pour le compte de la SNCB, il a été fait usage jusqu'à présent de « contrats de progrès ». Un commissaire veut savoir si l'on continuera ou non à s'en servir.

Il y a, dans notre pays, une dizaine d'entreprises spécialisées qui vivent largement des commandes qui leur sont confiées par des sociétés de transports urbains. Il semble

De Minister brengt naar voren dat het belangrijkste inkomen van de vervoermaatschappijen niet voortkomt uit wat gebruikers betalen (dit is nog slechts 32 pct.) doch wel uit de staatstoelagen (zie bijlage 11).

Het is juist dat bij elke prijsverhoging herrie ontstaat. Hij meent dat men moet zoeken naar een ernstige parameter om de kostenstijgingen te meten. Inderdaad zijn de laatste jaren de tariefontvangsten van de NMBS aanzienlijk gedaald in constante munt (zie bijlage 12).

De laatste suggestie van het lid is welgekomen en wordt reeds door enkele kleine spoorlijnen in de praktijk omgezet. Het gaat om VZW's die vakantielijnen bedienen.

De Minister toont een grafiek die duidelijk maakt hoezeer het aantal tewerkgestelde personen ongewijzigd blijft, terwijl het aanbod aan treinen stijgt en het aantal gebruikers vermindert (zie bijlage 13), wat erop wijst dat alleen de auto het reizigersvervoer diepgaand beïnvloedt.

Een lid reageert op de grafiek die de Minister medegedeeld heeft. Hij suggereert hem eens een andere grafiek te maken, nl. één met werklozen die immers niet meer reizen en met de gesloten stations die eveneens het reizen bemoeilijken. Daarbij kan men nog de gestegen prijs van de ticketten voegen.

De Minister verschaft in dit verband de hierna volgende gegevens :

*Vergelijking van het aantal reizigersstations
NMBS - NS*

Het aantal NMBS-stations daalt, het aantal NS-stations stijgt, doch zelfs nu is het aantal NMBS-stations meer dan het dubbele van dat van de NS-stations.

Een lid vraagt een aanvulling van de tabellen met de verhouding tussen personeel in dienst en gepensioneerd bij de NMBS. Men raadplege bijlage 14.

In verband met bestellingen bij privé-bedrijven voor rekening van de NMBS werden tot nu toe vooruitgangcontracten aangewend. Een lid wil weten of men daarbij blijft of men daarvan afstapt.

In ons land zijn er een tiental gespecialiseerde bedrijven die goed kunnen leven van de bestellingen verricht door stedelijke vervoermaatschappijen. In Wallonië schijnt de

qu'en Wallonie la tendance est de ne plus procéder à des appels d'offres mais de réaliser des travaux en régie. Cette tendance est-elle purement wallonne ou existe-t-elle partout dans le pays ?

Le commissaire voudrait savoir si le Ministre a l'intention de doter l'Ecole supérieure de Navigation d'un statut universitaire.

Le Ministre souhaite-t-il établir de nouveaux dossiers pour l'octroi de primes de déchirage à des entreprises de navigation intérieure ou veut-il s'en tenir à l'examen des dossiers déjà introduits ?

L'Etat a promis de verser un capital de 3 milliards à la Sabena en 1982. Où en est-on en cette matière ?

Il semblerait que les négociations qui se déroulent au sein de la Commission nationale de politique portuaire avancent bien et que le seul point controversé concerne le port de Gand. N'y a-t-il vraiment pas moyen de le résoudre ?

Le Ministre précise que les investissements se font par département; il y a, d'autre part, une tranche d'investissements sélectifs et, enfin, les investissements stratégiques. Par conséquent, il est possible, en plus des investissements ordinaires, de libérer, dans les deux tranches, un certain nombre de tirages pour les lignes urbaines et vicinales ainsi que pour les Chemins de fer. Il faut toutefois pour cela que lesdits investissements répondent aux objectifs assignés à ces tranches. Il faut, en d'autres termes, que les investissements sélectifs permettent de promouvoir des technologies de pointe. Quant aux investissements stratégiques, il faut qu'il soient utiles au développement de projets d'avenir. Le département procède à l'heure actuelle à un certain nombre d'expériences. De la sorte, c'est surtout à la navigation aérienne et aux transports en métro que ces investissements ont été profitables.

100 millions ont été prévus pour la SNCB, en vue de la mise en place d'un système électronique de régulation du trafic sur la liaison Nord-Sud. 650 millions ont été prévus pour l'équipement des postes de transformation et des ouvrages connexes du métro léger de Charleroi. Quant à la MIVA, elle recevra 29 millions pour la mise en place d'un système électronique annonçant l'arrivée des tramways aux arrêts.

Un membre constate que chaque année, le budget prévoit des crédits pour l'Institut von Karmann de Dynamique des Fluides (voir notamment art. 34.01 - 34.02) à Rhode-Saint-Genèse. Il suppose qu'il s'agit d'un institut de l'OTAN. Il aimerait savoir :

quelle est la mission exacte de cet institut;

à combien s'élève la part belge par rapport à celle des autres partenaires;

quel est le nombre de membres du personnel de nationalité belge et d'autres nationalités qui y sont occupés;

s'il existe une répartition par rôle linguistique des membres du personnel belge.

neiging te bestaan niet langer met aanbesteding te werken maar werken in eigen beheer te verrichten. Is dat een Waalse neiging ofwel een algemeen Belgische ?

Hij wil graag weten of de Minister van zins is de hogere zeevaartschool op te trekken tot universitair peil.

Wenst de Minister nieuwe dossiers aan te leggen voor slooppremies in de binnenscheepvaart of beperkt hij zich tot afwerking van de ingediende dossiers ?

De Staat heeft beloofd 3 miljard kapitaal te storten voor de Sabena in het jaar 1982. Hoeveel staat het hiermee ?

In de Nationale Havencommissie zouden de besprekingen goed opschieten zodat als enig twistpunt Gent zou overblijven. Kan dit echt niet bijgelegd worden ?

De Minister preciseert dat investeringen per departement gedaan worden; daarnaast is er een selectieve schijf van investeringen en tenslotte zijn er de strategische investeringen. Dit houdt in dat naast de gewone investeringen we voor de stedelijke en buurtspoorwegen, alsook voor de Spoorwegen in beide schijven een aantal trekkingen kunnen vrijmaken. Voorwaarde hiertoe evenwel is dat deze investeringen kaderen binnen de aan deze schijven gestelde normen en die zijn voor de selectieve investeringen bevordering van de spits technologie. Voor de strategische investeringen, dat zij nuttig zouden zijn voor toekomstontwikkeling. Het departement is doende met een paar experimenten. Vooral inzake luchtvaart en metro kon op deze wijze uit die investeringen geput worden.

100 miljoen werden voorzien voor de NMBS in verband met elektronische systemen voor regularisatie voor de Noord-Zuidverbinding. 650 miljoen werd uitgetrokken voor de uitrusting van de transformatieposten en van de hiermee verbonden kunstwerken voor de lichte metro te Charleroi. MIVA zal 29 miljoen krijgen voor haar elektronisch systeem voor de tramaankondiging aan de halteplaatsen.

Een lid stelt vast dat de begroting een paar kredieten bevat voor het Instituut von Karmann, enz. (zie o.m. art. 34.01 - 34.02) te Sint-Genesius-Rode. Hij vermoedt dat het om een NAVO-instituut gaat. Graag wil hij weten :

Welk is de juiste opdracht van dit instituut ?

Hoe groot is het Belgisch aandeel in verhouding met dat van de andere partners ?

Hoeveel personeelsleden van Belgische en van andere nationaliteiten zijn er tewerk gesteld ?

Bestaat er een indeling volgens taalregime van de Belgische personeelsleden ?

Le Ministre donne la réponse suivante :

L'Institut von Karmann a été créé en 1956 à la suite d'une convention entre les Etats-Unis et la Belgique.

Ses statuts datent du 20 décembre 1956 et sa dénomination a été modifiée en 1963.

Les statuts coordonnés peuvent être consultés.

L'article 2 des statuts fixe la mission de l'Institut.

Actuellement les obligations des Etats-Unis ont été étendues à d'autres pays de l'Otan qui, avec la Belgique, contribuent à son financement collectif.

Pour 1982 ce financement collectif s'élève à 69 200 000 francs dont 44,6 p.c. sont à charge de la Belgique et figurent sous l'article 34.01 du budget (les explications figurent à la page 106 du document du Sénat 5-XIV (1981-1982) — n° 1).

D'autre part, la Belgique continue à financer seule les frais de fonctionnement des installations qu'elle a mises à la disposition de l'Institut von Karmann pour un montant de 14 500 000 francs (les détails figurent au même document du Sénat visé plus haut).

Sont occupées par l'Institut 80 personnes, dont 67 Belges et 13 étrangers.

Parmi les 67 Belges, 47 sont d'expression française et 20 d'expression néerlandaise.

En tant qu'institution internationale (voir art. 3 de ses statuts), l'Institut von Karmann n'est pas soumis aux lois linguistiques applicables aux services publics et son personnel ne fait, par conséquent, pas l'objet d'une répartition par rôle linguistique.

L'intervenant aimerait connaître la composition du personnel de formation de l'école civile d'aéronautique à Grimbergen (nombre — fonctions — rôle linguistique).

Le Ministre donne la réponse suivante :

Le nombre, les fonctions et le rôle linguistique du personnel de formation ont été fournis à l'occasion d'une question parlementaire du 22 juin 1982 (cf. annexe 15).

Un membre fait observer que l'article 66.02 (p. 48) prévoit un montant de 1 553,8 millions représentant les recettes découlant de redevances pour l'utilisation de l'espace aérien.

Ces recettes sont ristournées en partie à la Régie des Voies aériennes.

S'agit-il en l'occurrence des 475 millions de redevances d'atterrissage que l'on retrouve dans les recettes de la Régie des Voies aériennes ?

Quelle est la ventilation exacte de ce montant ?

Le Ministre attire l'attention sur le fait que le montant de 1 553,8 millions ne concerne nullement les redevances

De Minister antwoordt hem als volgt.

Het Instituut von Karmann werd in 1956 opgericht ingevolge een overeenkomst tussen de Verenigde Staten en België.

De statuten dagtekenen van 20 december 1956 en de naam werd veranderd in 1963.

De gecoördineerde statuten zijn ter inzage.

Artikel 2 omschrijft de opdracht van het Instituut.

De verplichtingen van de Verenigde Staten zijn thans uitgebreid tot andere Navo-landen, die samen met België bijdragen in de gemeenschappelijke financiering van het Instituut.

Voor 1982 bedraagt die financiering 69 200 000 frank, waarvan 44,6 pct. ten laste van België; het overeenstemmende bedrag komt voor in artikel 34.01 van de begroting (nadere ophelderingen op blz. 106 van het Gedrukt Stuk Senaat 5-XIV (1981-1982) — nr. 1).

De werkingskosten van de installaties, die ons land ter beschikking gesteld heeft van het Instituut von Karmann blijft het verder alleen dragen en wel ten belope van 14 500 000 frank (zie voor de detaillering hetzelfde stuk van de Senaat).

Het Instituut heeft 80 personen in dienst, nl. 67 Belgen en 13 buitenlanders.

Van de 67 Belgen zijn er 47 Franstalig en 20 Nederlandstalig.

Als internationale instelling (zie art. 3 van de statuten) is het Instituut von Karmann niet onderworpen aan de taalwetten die van toepassing zijn op de openbare diensten. Het personeel is dus niet ingedeeld volgens taalrol.

Hetzelfde lid wenst te weten hoe het opleidingspersoneel van de burger-luchtvaartschool te Grimbergen samengesteld is (aantal — functies — taalrol).

De Minister antwoordt wat volgt :

Het aantal, de functies en de taalrol van het vormingspersoneel zijn medegedeeld in antwoord op een parlementaire vraag van 22 juni 1982 (zie bijlage 15).

Een lid merkt op dat op artikel 66.02 (blz. 48) een bedrag vermeld wordt van 1 553,8 miljoen als inkomsten voortvloeiend uit vergoedingen voor het gebruik van het luchtruim.

Deze worden gedeeltelijk uitgekeerd aan de Regie van de Luchtwezen.

Gaat het hier om de 475 miljoen aan landingsgelden die men bij de ontvangsten van de Regie der Luchtwezen vindt ?

Hoe is de juiste onderverdeling ?

De Minister vestigt er de aandacht op dat het bedrag van 1 553,8 miljoen geenszins betrekking heeft op de landings-

d'atterrissage perçues par la Régie des Voies aériennes (RVA) sur la base de l'arrêté royal du 17 janvier 1977 fixant les redevances à percevoir par la Régie des Voies aériennes.

Il s'agit des recettes des redevances « en route » perçues par Eurocontrol au nom de la Belgique et pour son compte à charge des usagers de l'espace aérien belge pour la mise à leur disposition des installations et des services affectés au trafic aérien en route.

Ces installations et services sont mis à leur disposition en partie par la RVA et pour le reste par l'Etat belge dans le cadre de sa participation à Eurocontrol (par exemple, le Centre de Maastricht). La répartition de ces recettes entre la RVA et l'Etat belge se fait conformément au principe énoncé à l'article 2 de l'arrêté royal du 28 septembre 1977 fixant la part de la RVA dans la redevance pour l'utilisation de l'espace aérien, redevance instituée par l'arrêté royal du 22 octobre 1971.

En simplifiant, on peut dire que la part de la RVA dans les redevances est égale au pourcentage des frais qu'elle supporte dans le total des frais des installations et services sur lesquels les redevances sont calculées.

Cette part est fixée par période de perception, par arrêté ministériel.

Pour les vols effectués pendant la période du 1^{er} octobre 1981 au 31 mars 1982, la répartition est la suivante :

RVA : 61,4679 p.c.

Etat : 38,5321 p.c.

(Arrêté ministériel du 22 janvier 1982.)

Les éléments nécessaires au calcul de la répartition pour la période suivante ont été recueillis et l'arrêté ministériel pourra être pris dans un avenir proche. Pour ce qui est du budget de 1982, la clé de répartition a été estimée à :

pour la RVA : 60 p.c. soit 932,28 millions;

pour l'Etat : 40 p.c. soit 621,52 millions.

Le Ministre n'est pas au courant d'initiatives wallonnes visant à effectuer des travaux en régie et ne croit pas qu'il s'agisse d'une politique délibérée.

Un autre membre fait observer à cet égard que les travaux en régie font l'objet de critiques. En effet, le coût de ces travaux n'est guère pris en considération. On compte sur le budget pour faire l'appoint des sommes qui ne pourront être payées. Par contre, en cas d'adjudication, le coût est fixé d'avance et comprimé par l'effet de la concurrence.

Selon le Ministre, la question de l'enseignement maritime suscite de nombreuses difficultés. Il n'est pas aisé de réaliser un équilibre entre les besoins de la navigation maritime et ceux des officiers de marine qui préfèrent rester à terre après un certain nombre d'années.

Les primes de déchirage accordées pour les bâtiments de la navigation intérieure font l'objet de nombreuses critiques

gelden die de Regie der Luchtwegen (RLW) heft op basis van het koninklijk besluit van 17 januari 1977 houdende vaststelling van de vergoedingen te heffen door de RLW.

Het gaat hier om de ontvangsten van de « en route »-vergoedingen die door Eurocontrol namens en voor rekening van België geheven worden op de gebruikers van het Belgisch luchtruim wegens het ter beschikking stellen van de installaties en diensten voor het route-luchtverkeer.

Deze installaties en diensten worden ter beschikking gesteld ten dele door de RLW en voor het overige door de Belgische Staat via zijn deelname in Eurocontrol (b.v. centrum Maastricht). De verdeling van deze ontvangsten tussen RLW en Belgische Staat geschiedt overeenkomstig het principe vervat in artikel 2 van het koninklijk besluit d.d. 28 september 1977 tot vaststelling van het aandeel van de RLW in de vergoeding voor het gebruik van het luchtruim ingesteld door het koninklijk besluit van 22 oktober 1971.

Vereenvoudigd kan gesteld dat het aandeel van de RLW in de vergoedingen gelijk is aan het percentage van haar kosten in het totaal van de kosten van de installaties en diensten waarop de vergoedingen berekend worden.

Dit aandeel wordt per heffingsperiodes vastgesteld bij ministerieel besluit.

Voor de vluchten uitgevoerd in de periode van 1 oktober 1981 tot 31 maart 1982 is de verdeling :

RLW : 61,4679 pct.

Staat : 38,5321 pct.

(Ministerieel besluit d.d. 22 januari 1982.)

De elementen voor de berekening van de verdeling voor de volgende periode zijn ingezameld en het ministerieel besluit zal weldra kunnen getroffen worden. Wat de begroting 1982 betreft, werd als geraamde verdeelsleutel vooropgesteld :

RLW : 60 pct. zijnde 932,28 miljoen;

Staat : 40 pct. zijnde 621,52 miljoen.

De Minister is niet op de hoogte van Waalse initiatieven tot het verrichten van werken in eigen beheer en gelooft niet dat het om een bewust gevoerde politiek gaat.

Een ander lid merkt hierbij op dat tegen het werk in eigen beheer bezwaren rijzen. Zulk werk kost namelijk wat het kost. Wat niet kan betaald worden zal de begroting wel bijschieten. Bij aanbesteding echter worden de kosten bepaald en gedrukt door de concurrentie.

De kwestie van het zeevaartonderwijs noemt de Minister doorkruist door velerhande problemen. Het is niet gemakkelijk een evenwicht te vinden tussen de behoeften van de zeevaart en die van de zeevaartofficiërs welke na een aantal jaren aan wal verkiezen te blijven.

In verband met de slooppremies voor de binnenscheepvaart komt er veel kritiek uit Nederland en Frankrijk en er

émanant des Pays-Bas et de France et l'on craint des représailles de leur part. Entre-temps, on liquide les dossiers anciens et l'on en constitue de nouveaux.

En ce qui concerne la question posée au sujet des ports, le Ministre invite l'intervenant à s'adresser à son collègue des Travaux publics.

Un membre aimerait savoir si l'on donnera un jour un début d'exécution aux traités de l'eau passés avec les Pays-Bas et aux grands travaux projetés dans le cadre de ceux-ci.

Le Ministre peut en tout cas donner l'assurance que les pourparlers avec les Pays-Bas sont préparés de manière très sérieuse.

Un autre membre demande que le Ministre, en sa qualité de membre de la Commission nationale de politique portuaire, insiste pour que le rapport Anselin (concernant une meilleure accessibilité au port de Terneuzen) soit examiné sans tarder par cette commission pour qu'elle puisse émettre son avis.

Le Ministre est disposé à accéder à cette demande.

2. Le département des Communications

Un commissaire demande que soit établi un tableau fournissant un aperçu quinquennal des dépenses telles qu'elles avaient été prévues et selon leur affectation réelle.

Le Ministre fait observer qu'il a fourni un aperçu portant sur une période de dix années, par régie et autres sociétés de transport, il est vrai. L'aperçu quinquennal demandé figure à l'annexe 16.

Un autre commissaire demande combien de fonctionnaires du Département des Communications, qui sont actuellement à charge du budget de l'Etat, devraient être transférés aux Régions.

Le Ministre répond que sont uniquement visés en la matière le personnel du Commissariat général au Tourisme et un nombre limité de membres du personnel d'autres services.

Un commissaire demande si l'Institut scientifique von Karmann fait partie des institutions scientifiques que le commissaire de l'Etat Liebaert a été chargé de rationaliser.

Le Ministre répond par la négative.

Un membre aimerait savoir où figurent les provisions d'indexation.

Le Ministre répond que ce poste se retrouve au budget des Finances, partiellement en 1981 et totalement en 1982.

Un commissaire souligne l'importance de l'Administration des Transports pour ce qui est du contrôle des sociétés de transport. Il estime qu'il faudrait renforcer ce service qui est l'instrument qui devrait permettre au Ministre et à son Administration de pratiquer une politique des transports. Il

bestaat vrees voor enige weerwraak in deze landen. Inmiddels gaat men door met het afwerken van oude dossiers terwijl er nieuwe worden aangelegd.

Voor de vraag betreffende de havens verwijst hij naar zijn collega van Openbare Werken.

Een lid wenst te vernemen of nog iets in huis komt van de waterverdragen met Nederland en van de grote werken in dit verband.

De Minister kan in elk geval verzekeren dat de onderhandelingen met Nederland ernstig worden voorbereid.

Een ander lid vraagt de Minister, in zijn hoedanigheid van lid der Nationale Havencommissie aan te dringen opdat het verslag-Anselin (m.b.t. een grotere toegankelijkheid van de haven van Terneuzen) zonder dralen zou besproken worden in deze commissie, met het oog op het uitbrengen van een advies.

De Minister verklaart zich hiertoe bereid.

2. Het departement van Verkeerswezen

Een lid verzoekt om een tabel houdende een overzicht van vijf jaren over de uitgaven zoals zij gepland zijn en wat ervan terechtgekomen is.

De Minister merkt op dat hij een overzicht bezorgde voor tien jaar, weliswaar per regie en andere vervoermaatschappijen. Het gevraagde overzicht over vijf jaar vindt men in bijlage 16.

Een ander lid vraagt hoeveel ambtenaren van het Departement Verkeer, die nu ten laste van de Staat zijn, overgeheveld zouden moeten worden naar het Gewest.

De Minister antwoordt dat de enige hiervoor in aanmerking komende sector die van het Commissariaat-Generaal voor Toerisme is en een beperkt aantal personeelsleden uit andere diensten.

Een commissaris vraagt of het Wetenschappelijk Instituut von Karmann behoort tot de wetenschappelijke instellingen waarvoor rijkscommissaris Liebaert belast werd met de rationalisatie.

Het antwoord van de Minister is ontkennend.

Een lid wil weten waar de indexprovisies ondergebracht zijn.

De Minister antwoordt dat in 1981 deze post gedeeltelijk en in 1982 helemaal in de begroting van Financiën aan te treffen is.

Een lid van de Commissie onderstreept het belang van het Bestuur van het Vervoer inzake toezicht op de vervoermaatschappijen. Hij meent dat deze dienst zou moeten versterkt worden. Hij maakt het instrument uit voor het voeren van een vervoerbeleid door de Minister en zijn administratie. Hij

regrette que ce service n'ait pas encore réussi à s'imposer face à l'influence des entreprises de transport et de leur entourage politique.

Il faut également renforcer le service d'études. La situation est toujours telle que le monde politique, c'est-à-dire la collectivité, n'est pas suffisamment armée pour imposer sa volonté aux sociétés de transport.

Les Ministres doivent consacrer trop de temps à des négociations qui devraient en fait être conduites par une administration forte.

Le Ministre partage ce point de vue et ajoute que, pour la mise en œuvre de sa politique, il préfère quant à lui s'assurer la collaboration directe de son administration.

En ce qui concerne la SNCB, qui constitue un Etat dans l'Etat, le fait qu'il soit impossible d'exercer sur elle une tutelle aussi forte que sur les autres sociétés de transport s'explique. Au sein de son conseil d'administration ne siège qu'un seul représentant de l'Administration, à savoir le Ministre lui-même. Au fil du temps, la SNCB a pris l'habitude de ne plus « passer » par l'Administration. Le Ministre a réagi en décidant que beaucoup plus de dossiers devaient à nouveau passer par les mains du secrétaire-général et par la direction du service des Transports.

3. SNCB

Un commissaire estime que l'intention de placer plus nettement devant leurs responsabilités les sociétés de transport est très louable, mais qu'il faudrait aussi développer un peu plus la concertation. C'est ainsi que la SNCB devrait consulter ses usagers avant de prendre certaines mesures radicales et qu'elle devrait faire preuve d'un plus grand dynamisme.

Le Ministre attire l'attention sur le fait que la Belgique dispose d'une infrastructure routière impressionnante. Pendant des années on a favorisé la circulation routière même par le biais de l'urbanisme (garages obligatoires).

La sociologie de l'habitat et du travail nous apprend que jadis les travailleurs choisissaient leur lieu d'habitation et leur lieu de travail à proximité des gares. Aujourd'hui, ils sont nombreux à s'installer et à travailler de plus en plus loin des gares.

Les horaires de travail se sont assouplis. Les chemins de fer ont toujours été le moyen de transport spécifique des navetteurs. L'abonnement de travail aux chemins de fer a été inventé en Belgique. D'autre part, le chemin de fer a longtemps servi au transport du charbon et de l'acier. Toutefois, à l'heure actuelle, les navetteurs sont de plus en plus nombreux à se déplacer en voiture particulière tandis que la production et, par conséquent, le transport du charbon et de l'acier diminuent.

L'on peut affirmer en quelque sorte que l'humanisation des conditions de travail accroît les frais de nos chemins de fer. Par ailleurs, il est exact que la SNCB prospecte mal son

betreurt dat dit instrument op heden niet doorweegt tegenover de invloed van de vervoerondernemingen en hun politieke omgeving.

Ook de studiedienst dient versterkt te worden. Het is nog altijd zo dat de politiek, d.i. de gemeenschap er te weinig in slaagt haar wil op te dringen aan de vervoermaatschappijen.

De Ministers moeten te veel tijd besteden aan onderhandelingen die eigenlijk zouden moeten kunnen gevoerd worden door een sterke administratie.

De Minister beaamt deze zienswijze en voegt eraan toe zelf bij voorkeur rechtstreeks met behulp van deze administratie op te treden.

Wat de NMBS betreft, die een staat in de staat uitmaakt, is er een verklaring voor het feit dat deze minder kan bevoogd worden dan de andere vervoermaatschappijen. Het enige lid van de Administratie die in haar raad van beheer zit is nl. de Minister. Mettertijd heeft de NMBS de gewoonte genomen de « omweg » over de administratie niet meer te nemen. Hij is daar tegenin gegaan met de beslissing dat veel meer dossiers opnieuw door de handen van de secretaris-generaal en de directie van de dienst Vervoer moeten gaan.

3. NMBS

Een lid vindt het zeer goed dat de vervoermaatschappijen duidelijker voor hun verantwoordelijkheid gesteld worden. Doch dan zou er wat meer overleg moeten tot stand komen. Zo zou de NMBS de betrokken bevolking moeten raadplegen vooraleer ingrijpende maatregelen te nemen en anderzijds meer dynamisme aan de dag leggen.

De Minister vestigt er de aandacht op dat België over een indrukwekkende wegeninfrastructuur beschikt. Men heeft jaren lang het wegverkeer bevorderd tot in de stedenbouw (verplichte garages).

De sociologie van wonen en werken leert ons dat de werknemers vroeger gingen wonen enerzijds en werken anderzijds in de buurt van stations. Tegenwoordig verwijderen velen zich steeds verder van deze stations aan beide zijden.

De arbeidsuren zijn soepeler geworden. De spoorwegen waren steeds een vervoermiddel voor pendelaars. Het werkabonnement op het spoor is een Belgische uitvinding. Anderzijds heeft het spoor lange tijd gezorgd voor het vervoer van steenkolen en staal. Maar tegenwoordig verplaatsen steeds meer pendelaars zich met de wagen terwijl de productie en dus ook het vervoer van steenkolen en staal afnemen.

Men kan in zekere zin stellen dat de vermenselijking van de arbeidsvoorwaarden de kosten van de Spoorwegen in ons land opdrijft. Anderzijds is het juist dat de NMBS haar markt

marché. Cela provient de ce qu'elle est un service public dont l'action n'est pas comparable à celle d'une société commerciale. Aussi ne s'étonnera-t-on pas qu'une partie de sa clientèle lui tourne le dos.

A propos de la collaboration entre le train et les transports urbains, il voit une chance de salut dans une structure fortement décentralisée à la mesure de régions qui ne dépassent pas, par exemple, la taille du pays de Waas. C'est ainsi qu'on procède aux Pays-Bas, c'est également ainsi qu'on a fait aux environs de Saint-Nicolas-Waas et ici comme là, on a pu trouver une bonne solution aux problèmes locaux de coordination entre le train et l'autobus. N'oublions pas que la moitié des autobus sont remplis par les abonnés scolaires.

Un membre s'informe du montant dû par Cockerill-Sambre aux chemins de fer. Qu'en adviendra-t-il ? Peut-être lui fera-t-on remise de ces retards de paiement ?

Réponse du Ministre :

Les dettes exigibles de Cockerill et du triangle de Charleroi comprennent :

- les transports intérieurs;
- les transports internationaux;
- les colis et trains complets;
- les intérêts de retard.

Situation au 31 décembre 1981 : 683,7 millions de francs.

Situation au 15 septembre 1982 : 771,6 millions de francs.

Les intérêts de retard sont de 5 % par décade, soit 18,25 p.c. sur une base annuelle.

Un commissaire a appris que le Ministre lui-même a permis que parfois des prélèvements fiscaux ne soient pas transmis à l'Etat, et ce afin de pouvoir payer au moins les salaires du mois suivant. Selon l'intervenant, les particuliers sont punis pour un tel fait et parfois condamnés à trois mois de prison. Quoi qu'il en soit, c'est une situation qui ne peut durer, et ce d'autant moins que, par ailleurs, il y a des millions de voyages gratuits et en première classe !

Ne pourrait-on imposer aux bénéficiaires de ces derniers au moins le paiement d'une somme modique ?

Il croit savoir que la SNCB s'en tient à une proportion de 50-50 entre le personnel wallon et le personnel flamand. Il estime cela injustifié puisque le rapport démographique est de 60-40.

Le Ministre n'est pas certain que la suppression des réductions tarifaires incriminées profiterait aux sociétés. Il estime plutôt que c'est une méthode pour accroître les compensations et qu'il est fait moins usage des réductions tarifaires que si l'on accordait des compensations financières. Le Ministre ajoute par ailleurs que la moitié des bénéficiaires des réductions tarifaires sont les familles nombreuses; un groupe de travail examine actuellement les réductions et tâche de parvenir à une certaine uniformité.

slecht verkennt. Dit komt doordat zij een openbare dienst is die niet optreedt zoals een handelsmaatschappij. Het is dan ook niet te verwonderen dat een deel van haar cliënteel haar de rug toekeert.

In verband met een samenwerking tussen trein en stedelijk vervoer ziet hij enig heil in een fel gedecentraliseerde structuur op de maat van gewesten niet groter dan b.v. het Waasland. Zo werkt men in Nederland, zo heeft men ook rond Sint-Niklaas-Waas gewerkt en hier zoals daar heeft men de plaatselijke coördinatieproblemen tussen trein en autobus goed kunnen oplossen. Men bedenke dat de helft van de autobussen gevuld worden met schoolabonnementen.

Een lid informeert naar het bedrag dat Cockerill-Sambre aan de Spoorwegen verschuldigd is. Wat zal hiermee gebeuren ? Wordt deze achterstand in betaling misschien kwijgescholden ?

Antwoord van de Minister :

In verband met de opeisbare schulden van Cockerill en driehoek van Charleroi omvatten de opeisbare schulden :

- binnenlands vervoer;
- internationaal vervoer;
- colli en wagenladingen;
- verwijlntresten.

Toestand op 31 december 1981 : 683,7 miljoen frank.

Toestand op 15 september 1982 : 771,6 miljoen frank.

De verwijlntrest bedraagt 5 % per achterstallige decade. Op jaarbasis is dit 18,25 pct.

Een commissaris heeft gehoord dat de Minister zelf toegaf dat soms voorheffingen van belastingen niet aan de Staat werden overgemaakt om tenminste de lonen van de volgende maand te kunnen betalen. Privé-personen, zegt hij, worden hiervoor gestraft met soms tot drie maanden gevangenis. Het is hoe dan ook een toestand die niet kan blijven duren, vooral niet omdat anderzijds miljoenen gratis-reizen gebeuren en nog wel in eerste klasse.

Zou men voor hen tenminste niet een gering bedrag kunnen betalen ?

Hij meent te weten dat de NMBS zich houdt aan een 50/50-verhouding tussen Waals en Vlaams personeel. Hij acht dit niet verantwoord omdat de bevolkingsverhouding 60-40 is.

De Minister is er niet zeker van dat de afschaffing van de aangeklaagde tariefverminderingen de maatschappijen baat zou bijbrengen. Hij denkt eerder dat het een methode is om hun compensatie te verhogen en dat er minder gebruik gemaakt wordt van de tariefverminderingen dan er als compensatie gestort wordt. Hij voegt er trouwens aan toe dat de helft van diegenen die van tariefverminderingen genieten de kroostrijke gezinnen zijn; een werkgroep onderzoekt momenteel de verminderingen en tracht tot een zekere eenvormigheid te komen.

Pour ce qui est de la proportion 50-50, le Ministre croit savoir qu'elle résulte d'un accord syndical. La procédure de fixation des cadres linguistiques par arrêté royal est en cours depuis un certain temps déjà. Il faut tenir compte du fait que la Wallonie compte un plus grand nombre de kilomètres de voies ferrées, et qu'on y transporte un tonnage supérieur et moins de voyageurs. Il n'est donc pas simple d'établir des normes objectives acceptables.

Un membre se plaint de la situation défavorable faite à la SNCB par rapport aux transports routiers. Par exemple, la législation en matière de sécurité est appliquée strictement à la SNCB, mais elle ne l'est guère aux transports par route. Il demande la raison de ce privilège et suggère que les services douaniers, ou d'autres, puissent exercer un contrôle. La même remarque vaut pour les prestations excessives des chauffeurs de camions. Il se demande si l'on veut effectivement les contrôler.

Le Ministre répond que, pour commencer, il va de soi qu'un service quasi public applique strictement la loi. Mais cette application aux transports routiers n'est pas aussi facile. Il pense à faire établir une carte de la Belgique qui mentionnerait les itinéraires obligatoires pour les transports de produits dangereux et sur lesquels se situeraient des points de contrôle. Cela pourrait cependant entraîner des réactions de la part des riverains.

Il fait aussi valoir l'impossibilité, dans une circulation aussi intense, d'un contrôle autre que par sondage, à moins d'engager un nombre beaucoup plus élevé de douaniers. Il affirme même qu'au niveau européen, la Belgique est connue comme pays appliquant la loi sur les prestations de travail des chauffeurs de camions beaucoup plus strictement que les autres pays. Il concède toutefois que là où les chemins de fer appliquent cette législation d'une manière stricte, les transports sur routes sont plus laxistes. Il examinera de toute façon si le contrôle des transports routiers ne peut être effectué en collaboration avec les douaniers. Il dément que sa politique favorise lesdits transports.

Un membre note que le Ministre a fait état de nouveaux travaux devant faciliter l'écoulement du trafic en provenance et en direction de Bruxelles, sur le tronçon Bruxelles-Ottignies. Il doute que de tels travaux soient justifiés mais ne s'y oppose pas étant donné qu'ils ont déjà été entamés. Toutefois, il aimerait savoir quand cette troisième ligne sera achevée.

Le Ministre reconnaît qu'il ne s'agit pas de nouveaux travaux mais de la poursuite de travaux déjà entamés. Il a demandé à la SNCB de lui fournir des arguments supplémentaires destinés à démontrer le caractère indispensable de cette ligne.

La SNCB fait valoir que le trafic des voyageurs sur ce tronçon ne cesse d'augmenter. Il précisera la date de la fin des travaux.

Le même membre se rappelle que, précédemment, on faisait beaucoup de publicité pour de petits voyages touristiques à destination de villes étrangères. Cette publicité semble avoir

Wat de 50-50-verhouding betreft meent de Minister te weten dat dit het gevolg zou zijn van een vakbondsakkoord. De procedure tot vastlegging van de taalkaders bij koninklijk besluit is al een tijd aan de gang. Men moet rekening houden met de omstandigheid dat in Wallonië meer kilometers spoor liggen, een hoger tonnenmaat wordt vervoerd en minder reizigers. Het is dus niet eenvoudig, aanvaardbare objectieve normen te stellen.

Een lid klaagt over de ongunstige toestand waarin de NMBS geplaatst wordt tegenover het wegvervoer. Zo wordt b.v. de wetgeving met betrekking tot de veiligheid strikt toegepast op de NMBS en praktisch niet op het wegvervoer. Hij vraagt naar de reden voor zulke bevoordeling en suggereert dat de toldiensten, of andere, het toezicht zouden kunnen uitoefenen. Een dergelijke bemerking geldt voor de overdreven prestaties van de vrachtwagenchauffeurs. Hij vraagt zich af of men ze wel wil controleren.

De Minister antwoordt dat om te beginnen het vanzelfsprekend is dat een quasi openbare dienst de wet strikt toepast. Deze toepassing is niet zo gemakkelijk voor het wegvervoer. Hij denkt eraan een kaart van België te doen opmaken met daarop de verplicht te volgen wegen voor gevaarlijk vervoer waarop controlepunten. Dit zou wel reacties van de betrokken omwonenden kunnen tot gevolg hebben.

Hij laat ook gelden dat in zulk intens verkeer een toezicht niet anders dan bij steekproef kan gebeuren tenzij men nog een enorm veel groter aantal tolbeambten zou aanwerven. Hij beweert zelfs dat op Europees vlak België bekend staat als een land dat de wet op de arbeidsprestaties der vrachtwagenbestuurders veel strenger toepast dan de andere landen. Hij geeft evenwel toe dat terwijl de spoorwegen deze wetgeving strikt toepassen, het wegvervoer lakser is. De Minister zal in elk geval nagaan of de wegvervoercontrole niet in samenwerking met de tolbeambten kan gebeuren. Hij ontkent dat een bevoordeling van het wegvervoer zou behoren tot een gevoerde politiek.

Een lid stipt aan dat de Minister gewag maakt van nieuwe werken ter bevordering van het verkeer van en naar Brussel, met name de lijn Brussel-Ottignies. Hij betwijfelt of zulke werken nog verantwoord zijn maar legt er zich bij neer aangezien ze toch begonnen werden. Wel zou hij graag weten wanneer die derde lijn zal klaar zijn.

De Minister geeft toe dat hier geen sprake is van nieuwe werken, maar van voortzetting. Hij heeft de NMBS gevraagd hem bijkomende argumenten te bezorgen die de onontbeerlijkheid van bedoelde lijn moeten bewijzen.

De NMBS voert aan dat het reizigersverkeer in die richting toeneemt. Hij zal mededelen wanneer de werken zullen beëindigd zijn.

Hetzelfde lid herinnert zich dat vroeger nogal wat reclame werd gemaakt voor korte toeristische reizen naar buitenlandse steden. De publiciteit schijnt weggevallen te zijn al

été supprimée bien qu'il ait appris que ces voyages continuent à être organisés. Il déplore la suppression de cette publicité.

Le Ministre confirme que les « mini-trips » continuent en effet d'être organisés. Il est d'accord sur le fait qu'il faudrait leur donner une plus large publicité.

Un autre membre attire à cet égard l'attention sur ce qui existe en France, où les sociétés connexes de chemins de fer assument la fonction de « tour operators ». Ne serait-il pas possible d'attirer la clientèle dans notre pays en se servant des chemins de fer ?

Le Ministre répond que l'on ne peut oublier l'existence de Railtour, dont la SNCB fait partie. D'autre part, il fait valoir que la Belgique est un petit pays et qu'à ce titre, elle vendra moins facilement à l'étranger des voyages à l'intérieur de son réseau.

Un membre fait part de ses inquiétudes quant à l'électrification de la ligne Lille-Tournai ainsi que des lignes auxiliaires de la liaison Bruxelles-Mons-Quévy.

Un autre membre est franchement adversaire de l'électrification précitée. Lorsqu'on entend le Ministre déclarer que le plan d'investissement prévu pour cinq ans sera étalé sur sept ans, on peut se demander quels travaux seront réalisés et lesquels ne le seront pas. A son avis, il faudrait procéder de la manière suivante :

1. terminer d'abord les travaux entamés;
2. le faire dans les délais prévus;
3. reporter à une date ultérieure les travaux non encore entamés.

Se basant sur son expérience dans sa propre région, il craint que ce schéma n'ait pas été respecté. C'est cependant une erreur : il faut rentabiliser immédiatement les travaux qui peuvent être financés au lieu d'exécuter à un rythme moins rapide l'ensemble des travaux.

A ses yeux, il ne s'agit nullement d'un litige entre la Flandre et la Wallonie.

Il ajoute que pour ce qui la concerne, la France n'est pas disposée à engager les sommes nécessaires si la Belgique ne supporte pas une part importante des frais.

Le préopinant reconnaît qu'il s'agit là de beaux principes mais tenir ses promesses est un principe tout aussi valable. Or, cette promesse d'électrification date de 1946. Il signale qu'il existe une situation similaire mais en sens inverse. Les Français ont achevé leur canal au départ de Valenciennes ainsi qu'une route menant à Maubeuge. Ils attendent ce que fera la Belgique.

Le Ministre déclare que ce problème n'est pas nouveau. La ligne se trouve en partie en territoire belge et en partie, mais tout de même à raison des 2/3, en territoire français. En territoire belge, il y a une difficulté, à savoir le coude de Beclers qui oblige à réduire la vitesse jusqu'à 100 km/heure alors qu'on devrait arriver à 160 km/heure. La rectification de cette courbe coûterait de 6 à 700 millions, mais ce projet est très contesté. D'autre part, les Français n'y sont nullement

heeft hij vernomen dat deze reizen nog steeds doorgaan. Hij betreurt het wegvallen van deze publiciteit.

De Minister bevestigt dat de zogenaamde mini-trips inderdaad verder georganiseerd worden. Hij is het er mee eens dat deze meer ruchtbaarheid verdienen.

Een ander lid vraagt in dit verband aandacht voor wat in Frankrijk bestaat, waar de nevenmaatschappij van de spoorwegen als touroperator optreedt. Kan men ons land ook niet langs het spoor om verkopen ?

De Minister antwoordt dat men het bestaan van Railtour, waarvan de NMBS lid is, niet mag vergeten. Anderzijds betoogt hij dat België klein is en dat men in het buitenland minder gemakkelijk binnenlandse reizen in België kan verkopen.

Een lid maakt zich ongerust over de elektrificering van de lijn Rijsel-Doornik en ook over die van de zijlijnen van de verbinding Brussel-Mons-Quévy.

Een ander lid verklaart zich duidelijk tegenstander van de eerstgenoemde elektrificering. Wanneer de Minister zegt dat het investeringsplan dat voor vijf jaar bedacht was nu zal uitgesmeerd worden over zeven jaar, rijst de vraag wat wel, wat niet zal gedaan worden. Volgens hem dient men aldus te werk te gaan :

1. eerst afwerken wat reeds is aangevat;
2. dit in het voorzien tempo doen;
3. naar een latere datum verschuiven wat nog niet is aangevat.

Afgaande op zijn ervaring in eigen omgeving vreest hij dat die spreiding niet aldus gebeurd is. Dit is nochtans fout : wat we kunnen betalen moeten we dadelijk rentabel maken i.p.v. alles trager uit te voeren.

In zijn ogen is dit hoegenaamd geen Vlaams-Waals geschil.

Hij voegt er aan toe dat men van Franse zijde niet bereid is de nodige kosten te doen indien België niet voor een groot deel over de brug komt.

Het eerstbedoelde lid beaamt dat dit mooie beginselen zijn maar een even mooi beginsel is het houden van beloften. Welnu, in 1946 is deze belofte tot elektrificering afgelegd. Hij wist er op dat er een gelijkaardige toestand bestaat in omgekeerde zin. De Fransen zijn klaar met hun kanaal vanaf Valenciennes en een weg die tot Maubeuge gaat. Ze wachten op wat België verder doen zal.

De Minister zegt dat het hier om een oud probleem gaat. De lijn ligt deels op Belgisch en deels, doch voor 2/3, op Frans grondgebied. Op Belgisch grondgebied is er een struikelsteen : de bocht van Beclers waardoor de snelheid tot 100 km/uur wordt gedrukt daar waar men tot 160 km/uur zou moeten geraken. Een eventuele doorsteek van de bocht zou 6 à 700 miljoen kosten, maar er is veel betwisting rond. Anderzijds zijn de Fransen in heel de zaak niet geïnteresseerd.

intéressés. Les chemins de fer français ne veulent pas faire la moindre dépense à cet effet. Le département du Nord tolérera que la ligne soit construite si la Belgique supporte les 2/3 du coût. A cela s'ajoute qu'il n'est pas très utile d'électrifier la moitié d'une ligne puisque dans ce cas, il faut tout de même remorquer les locomotives électriques au moyen de locomotives diesel.

A cette occasion, le Ministre s'étend quelque peu sur les trains à grande vitesse qui circulent en France (TGV). On sait que ces trains iront jusqu'à Lille et qu'il est prévu d'aménager un embranchement sous la Manche. Ce tunnel ne sera rentable que si la ligne peut être prolongée jusqu'à Cologne. A cet égard, une première réunion a eu lieu récemment entre les responsables français, belges et allemands. Les frais en territoire Belge sont évalués à quelque 30 milliards. En effet, un TGV doit :

- 1° avoir un site propre
- 2° pouvoir pénétrer dans les villes.

Il faudrait construire des gares, ou à tout le moins une gare, en Belgique.

En ce qui concerne le site propre, 1/4 de la largeur d'une autoroute serait suffisant et cela permettrait de réduire sensiblement la pollution atmosphérique.

Le Ministre donne ensuite l'assurance que l'électrification de la ligne Bruxelles-Mons-Quévy et des lignes auxiliaires sera achevée en 1985.

Se référant à une intervention d'un membre, le Ministre approuve son raisonnement tout en faisant observer que dans le cadre des travaux entamés, il existe encore des priorités et qu'ici aussi, les investissements risquent d'être réduits.

Un autre membre aimerait savoir si ce sont des motifs de rentabilité que l'on a invoqués pour justifier le report jusqu'en 1985 de l'électrification de la ligne Saint-Ghislain-Quévrain.

Le Ministre répond que cette décision est due à l'extension du plan quinquennal à sept ans.

Par ailleurs, il confirme que cette ligne n'est pas plus rentable qu'une autre.

L'intervenant répond que des experts lui ont affirmé le contraire.

En réponse à une autre question de l'intervenant, le Ministre fournit les renseignements suivants.

Entre Saint-Ghislain et Tournai, la vitesse est de 140 km/h, sauf à Hautrage où les travaux sont en cours (rectification de courbe).

On pourrait passer à 160 km/h entre Saint-Ghislain et Tournai, sauf entre Saint-Ghislain et Bleton où les sectionnements de signalisation sont à modifier (pas grand-chose comme dépense).

Entre Tournai et Mouscron, en ce qui concerne la voie, tout est fait pour passer à 160 km/h. Le sectionnement par contre n'est prévu que pour 120 km/h.

De Franse spoorwegen willen er geen frank voor uitgeven. Het « Département du Nord » wil de aanleg van de lijn dulden indien België 2/3 van de kosten betaalt. Daar komt bij dat het tot weinig dient een lijn voor de helft te elektrificeren; men moet de elektrische locomotieven dan toch met dieselmotoren wegslepen.

Bij deze gelegenheid wijdt de Minister eveneens uit over treinen met grote snelheid, die in Frankrijk rijden (TGV). Men weet dat deze tot Rijsel zullen rijden en dat er een vertakking voorzien is onder het Kanaal. Deze tunnel zou alleen dan renderen wanneer de verbinding kan doorgetrokken worden tot Keulen. In dit verband is onlangs een eerste vergadering doorgegaan tussen verantwoordelijken uit Frankrijk, België en Duitsland. Men raamt de kosten op Belgisch grondgebied op ongeveer 30 miljard. Immers een TGV :

- 1° vereist een eigen bedding
- 2° moet binnen steden kunnen komen.

Men moet stations of ten minste toch één enkel station bouwen in België.

Wat de eigen bedding betreft, 1/4 van de breedte voor een autosnelweg zou volstaan, en er zou veel minder luchtbezoedeling door veroorzaakt worden.

De Minister verzekert verder dat de elektrificering van het net Brussel-Mons-Quévy en zijlijnen klaar zal zijn in 1985.

Als antwoord op het tussengekomen lid beaamt hij diens redenering. Toch wijst hij er op dat ook binnen de aangevangen werken er nog een voorrang bestaat en dat ook daar nog de investeringen kunnen verschromelen.

De vraagsteller wenst te weten of rentabiliteitsmotieven ingeroepen werden om de vertraging van de elektrificering Saint-Ghislain-Quévrain tot 1985 te rechtvaardigen.

De Minister antwoordt dat dit te wijten is aan het verlengen van het vijfjarenplan tot zeven jaren.

Verder bevestigt hij dat de lijn niet meer rendabel is dan een andere.

Het lid antwoordt hierop dat hem van deskundige zijde het tegenovergestelde bevestigd werd.

Op een andere vraag van het lid verstrekt de Minister dan de hierna volgende gegevens.

Tussen Saint-Ghislain en Doornik is de snelheid 140 km/uur, behalve te Hautrage, waar werken in uitvoering zijn (rechtmaking van een bocht).

De snelheid zou op 160 km per uur kunnen worden gebracht tussen Saint-Ghislain en Doornik, behalve tussen Saint-Ghislain en Bleton, waar de sectie-indelingen van de signalisatie gewijzigd moeten worden (zou niet veel kosten).

Tussen Doornik en Moeskroen zijn de sporen op een snelheid van 160 km per uur berekend. De sectie-indeling daarentegen slechts op 120 km per uur.

On compte le modifier lors de l'installation du bloc automatique.

Un commissaire s'oppose vivement au projet visant à faire passer le tracé de la ligne TGV par la Belgique.

En ce qui concerne l'électrification de la ligne Tournai-Lille, il attire l'attention sur le fait qu'il existe une autre liaison en direction de Lille, mais qui passe par Mouscron et qu'il ne faut que 6 minutes de plus pour parcourir son trajet. Pour récupérer ces 6 minutes, il faudrait dépenser quelque 800 millions de francs, y compris les trains spéciaux.

Un autre commissaire pose une question concernant la suppression de certains omnibus sur la ligne 89 à Herzele.

Le Ministre répond que les usagers de la gare de Herzele sont pour la plupart des navetteurs. En semaine, 1 306 voyageurs y prennent le train et, le samedi, 74.

Un commissaire estime que si l'on s'oppose si violemment à la construction d'une ligne TGV, on pourrait désapprouver avec la même vigueur les centaines de milliards déjà consacrés et qui le seront encore à la construction d'autoroutes. Il s'agit selon lui d'un choix de société. L'argument selon lequel nous ne devons pas faire de cadeaux aux Français en matière de trafic ferroviaire perd toute sa valeur lorsque l'on tient compte du grand nombre de véhicules étrangers qui circulent sur nos autoroutes.

Le Ministre résume comme suit le caractère dramatique de la situation : la population souhaite disposer de liaisons ferroviaires en semaine, mais, pendant les week-ends, elle préfère l'autoroute. Est-on sûr dès lors qu'il s'agit bien ici d'un autre choix de société ?

Le même commissaire s'inquiète de l'absence de nouvelles complémentaires au sujet du réseau interurbain. Il se plaint à cet égard que l'on ne tienne aucun compte d'un arrêt aussi important que celui de Deinze.

Le Ministre répond que la mise au point du projet se poursuit et qu'il est impossible d'imager un réseau interurbain desservi par des trains qui doivent s'arrêter partout. En plus de ces trains, il faut en prévoir d'autres, à caractère régional, ainsi que des autobus pour amener les voyageurs aux gares.

Le préopinant admet certaines raisons techniques, mais il en avance d'autres, d'ordre social, et estime qu'il n'est pas très raisonnable de prévoir deux arrêts à Gand et aucun à Deinze. Agir ainsi, c'est vider la région de sa substance.

Le Ministre reconnaît qu'il s'agit là d'un point à examiner.

Le même commissaire pose ensuite des questions sur la réalisation des liaisons radiophoniques à partir de trains, comme cela existe en France.

Le Ministre estime que la France et la Belgique sont difficilement comparables. En Belgique, les liaisons radiophoniques ne sont pas tellement nécessaires, étant donné que le réseau de gares y est très dense (tous les 5,2 km).

Une expérience est cependant en cours dans ce domaine.

Men hoopt die te kunnen wijzigen bij de installatie van het automatisch blok.

Een lid komt scherp op tegen het doortrekken over België van de TGV-lijn.

Met betrekking tot de elektrificering van de lijn Doornik-Rijsel wijst hij op een alternatieve verbinding naar Rijsel die over Moeskroen loopt en slechts 6 minuten langer duurt. Om deze 6 minuten te winnen zouden de kosten, speciale treinen inbegrepen, 800 miljoen bedragen.

Een ander lid stelt een vraag over de afschaffing van sommige stoptreinen op lijn 89 te Herzele.

De Minister antwoordt dat de gebruikers van het station Herzele hoofdzakelijk pendelaars zijn. Tijdens de week stappen er 1 306 reizigers op, 's zaterdags 74.

Een lid meent dat indien de aanleg van een TGV zo fel bestreden wordt men even fel kan opkomen tegen de honderden miljarden die aan autowegen besteed zijn en nog zullen worden. Volgens hem gaat het om een maatschappijkeuze. Dat wij de Fransen geen geschenken moeten geven met betrekking tot het treinverkeer is een argument dat geneutraliseerd wordt door de vele buitenlandse wagens die op onze autowegen rijden.

De Minister vat het dramatische van de toestand aldus samen : de bevolking wil tijdens de week spoorverbindingen en tijdens het weekeinde een autosnelweg. Is het dus wel zo zeker dat het hier om een alternatieve maatschappijkeuze gaat ?

Hetzelfde lid is ongerust over het uitblijven van verder nieuws met betrekking tot het Intercity-net. Daarbij klaagt hij aan dat een zo belangrijke stopplaats als Deinze over het hoofd gezien wordt.

De Minister zegt dat de plannen verder ontwikkeld worden, maar dat men geen Intercity-net kan maken met treinen die overal moeten stoppen. Naast deze treinen moeten er andere, regionale, lopen en moeten de bussen voor de aanvoer zorgen.

Het lid aanvaardt technische redenen, maar schuift er andere, van sociale aard, naar voren en vindt het niet redelijk twee stopplaatsen te voorzien in Gent en geen enkele in Deinze. Zodoende zuigt men die strek leeg.

De Minister beaamt dat dit moet bestudeerd worden.

Het lid stelt vragen over de verwezenlijking van radioverbindingen vanuit de trein, zoals gebruikelijk is in Frankrijk.

De Minister meent dat Frankrijk en België moeilijk vergelijkbaar zijn. In België is radioverbinding niet zo noodzakelijk, gezien de dichtheid van de stations (om de 5,2 km).

Ter zake is een experiment aan de gang.

Un programme limité de liaisons radiophoniques « train-gare » a été réalisé, mais il en est encore au stade expérimental. Il y a un certain nombre de projets pilotes ayant pour but de chercher comment établir des contacts entre autobus et trains en vue d'arriver à une coordination de leurs horaires.

Un commissaire demande quand sera terminé le programme de suppression des passages à niveau. Il s'étonne que le passage à niveau très gênant de Tilleur ne figure toujours pas au programme.

Le Ministre lui répond que le programme vise 400 passages à niveau.

Le programme de suppression des passages à niveau expire normalement en 1985 ainsi que le programme d'amélioration de la sécurité aux passages à niveau.

En ce qui concerne plus spécialement Tilleur, on prévoit un passage supérieur et un couloir sous voies. L'étude technique est en cours à l'IPV de Liège. Les expropriations sont aussi en cours.

Un membre a appris que l'achat de locomotives en Suisse serait beaucoup moins onéreux que leur fabrication en Belgique.

Le Ministre a demandé une étude comparative, pour autant que de telles comparaisons puissent être établies. Il n'y a pas, en effet, de locomotives identiques, mais seulement similaires. Celles-ci n'ont dès lors qu'un rendement approximativement égal, les différences pouvant même aller jusqu'à 40 p.c. Le Ministre reconnaît n'avoir demandé aucun renseignement à ce sujet à la Suisse, mais il promet de le faire. Les seules comparaisons qui aient été faites ne visaient que la France et l'Italie. A ce propos, il faut cependant tenir compte du fait que nous avons besoin de locomotives perfectionnées à forte capacité d'accélération. En outre, il existe sur ce point une politique de subvention dans d'autres pays que le nôtre.

Les Français calculent le prix de revient de leurs locomotives en fonction des ventes en France même. Tout ce qui peut être vendu à l'étranger est du bénéfice net, car les coûts ont déjà été répercutés dans les ventes sur le marché intérieur. Les prix de revient sont donc faussés et difficilement comparables.

Un membre a appris que le Ministre aurait l'intention de prendre un arrêté réadaptant le statut administratif et pécuniaire des travailleurs de la SNCB et de la SNCV à celui des agents des sociétés de transport et des Postes. Il lui demande des explications à ce sujet.

Le Ministre répond qu'un arrêté royal analogue est déjà en vigueur pour les universités. Quant à l'arrêté en question, son élaboration en est déjà à un stade avancé. On y appliquera la même méthode que pour les universités qui, bénéficiant d'une subvention par étudiant mais dont le déficit est considérable, se sont vu allouer un certain délai pour résorber ce déficit.

Een beperkt programma van radioverbinding trein-station werd ingevoerd maar bevindt zich nog in een proefstadium. Er bestaan een aantal piloot-projecten, waarbij men zoekt, hoe contact tot stand te brengen tussen bussen en treinen ten einde aldus tot een coördinerende timing te komen.

Een lid vraagt wanneer het programma ter afschaffing van spooroverwegen ten einde loopt. Hij verbaast er zich over dat de zeer hinderlijke overweg van Tilleur op het programma nog steeds niet voorkomt.

De Minister laat hem weten dat 400 overwegen op het programma voorkomen.

Het programma voor de opheffing van overwegen loopt normaal in 1985 ten einde, evenals dat voor de verbetering van de veiligheid bij de overwegen.

Wat meer bepaald Tilleur betreft, is een overbrugging gepland en een gang onder de sporen. De technische studie is aan de gang bij het IPV van Luik. Ook de onteigeningen zijn aan de gang.

Een lid heeft vernomen dat de aankoop van lokomotieven in Zwitserland veel beterkoop zou zijn dan de fabricage ervan in België.

De Minister heeft een vergelijkend verslag gevraagd, voor zover zulke vergelijkingen mogelijk zijn. Er bestaan immers geen dezelfde lokomotieven, er zijn alleen gelijkaardige. Die hebben dan ook slechts een benaderend gelijk rendement, met verschillen die gaan tot 40 pct. Hij geeft toe dat hij hieromtrent geen inlichtingen heeft gevraagd aan Zwitserland en belooft het te doen. Vergelijkingen werden alleen gemaakt met Frankrijk en Italië. Men dient hierbij te bedenken dat we geperfectioneerde lokomotieven met een grote optrekkracht nodig hebben. Bovendien bestaat er op dit punt in het buitenland een subsidiëerspolitiek.

De Fransen berekenen de kostprijs voor hun lokomotieven voor afname in het binnenland. Wat buitenslands verkocht kan de winst is, want de kosten zijn reeds verrekend in de binnenlandse verkoop. De kostprijzen worden aldus scheefgetrokken en zijn moeilijk te vergelijken.

Een lid heeft vernomen dat de Minister een besluit zou treffen waardoor het administratief en geldelijk statuut van de werknemers bij de NMBS en NMBV aan de vervoermaatschappijen en de Post aangepast zou worden. Hij vraagt hem hierover uitleg te verschaffen.

De Minister antwoordt dat een dergelijk koninklijk besluit reeds bestaat voor de universiteiten. Wat het besproken besluit betreft, dit bevindt zich reeds in een ver gevorderd stadium. Zoals de universiteiten, die een toelage per student ontvangen en zwaar deficitair zijn, een zekere tijd hebben toegemeten gekregen om het deficit weg te werken, zo werd ook hier te werk gegaan.

Ce que l'on demande aux organismes précités, c'est qu'ils réduisent chaque année leur compte d'exploitation de 1 p.c. En contrepartie, ils connaîtront le montant des subventions qu'ils recevront jusqu'en 1988, ce qui n'avait jamais été le cas précédemment. Pour 1982, le régime existant ne sera pas modifié, mais pour 1983, il faudra que leur budget soit en équilibre. Ce qui veut dire que, pour réaliser cet équilibre, ils pourront certes compter sur des subventions de l'Etat, mais qu'en outre, ils ne pourront plus enregistrer de pertes. En 1984, le compte d'exploitation devra atteindre 99 p.c. du montant de 1983; en 1985, ce taux devra être 98 p.c., et ainsi de suite.

L'arrêté aura dès lors pour but d'obliger les organes de gestion desdits organismes à prendre des mesures d'assainissement visant, d'une part, à réduire les dépenses grevant les différents postes de leur compte d'exploitation et, d'autre part, à augmenter leurs recettes. A l'extrême, des modifications pourraient être apportées au statut administratif et pécuniaire du personnel au cas où elles s'avéreraient nécessaires. Toutefois, de telles mesures ne pourront avoir pour effet d'abaisser les rémunérations au-dessous d'un seuil déterminé.

Par ailleurs, l'arrêté en question prévoira la possibilité, pour l'éventualité où les organes de gestion ne proposeraient aucun train de mesures, de créer un mécanisme de remplacement. Enfin, il faut ajouter que, si l'Etat impose certaines charges supplémentaires aux services publics, il n'en sera pas tenu compte dans l'établissement du compte d'exploitation.

Le projet d'arrêté royal a déjà été soumis au Conseil d'Etat, qui n'a formulé aucune observation.

Un membre estime que c'est là une information fort importante. Il reconnaît qu'un tel arrêté pourrait donner certains résultats. Toutefois, il trouve assez sommaire la disposition prévoyant qu'il ne peut être dérogé au statut que si l'Etat n'impose pas de nouvelles charges. Que faut-il exactement entendre par nouvelles charges? En ce qui concerne les Chemins de fer, par exemple, celles-ci pourraient résulter de l'obligation de maintenir, pour des raisons politiques, certains services qui n'ont pas toujours leur place dans une exploitation conforme à la gestion des entreprises.

Le Ministre souligne que, pour la première fois, les Chemins de fer connaîtront avec certitude les montants qu'ils recevront pendant cinq ans. C'est là une condition fondamentale pour pouvoir établir une planification. Il faudra évidemment qu'ils disposent d'une certaine liberté de décision, par exemple en ce qui concerne les arrêts.

Un membre souhaite que le budget des Chemins de fer soit allégé, et plus précisément aux deux postes importants que sont les investissements et les pensions. Ensemble, ils représentent 35 p.c. du budget. Aucune société n'est en mesure de survivre à une telle charge.

L'intervenant demande au Ministre de se concerter avec ses collègues pour qu'un certain nombre de milliards qui devraient aller à d'autres départements cessent enfin d'être absorbés par celui des Communications.

Geëist wordt van de voorgenoemde instellingen dat hun exploitatierekening elk jaar met 1 pct. vermindert. Daar staat tegenover dat zij tot 1988 zullen weten wat zij zullen ontvangen, wat voorheen nooit het geval was. In 1982 verandert er niets aan het bestaande stelsel. In 1983 zullen ze hun begroting moeten doen sluiten. Dit betekent dat voor deze sluiting weliswaar op toelagen van de Staat kan gerekend worden, maar ze zullen daarenboven geen verlies meer mogen lijden. In 1984 zal het verschil in de exploitatierekening 99 pct. moeten bedragen van het bedrag voor 1983; in 1985 zal het 98 pct. moeten zijn en zo verder.

Het besluit wil dan ook aan de bestuursorganen van de instellingen het treffen van saneringsmaatregelen opleggen die van aard moeten zijn de uitgaven op de verschillende posten van hun exploitatierekening te beperken en die tevens maatregelen in het leven roepen ten einde de inkomsten te verhogen. In het uiterste geval kunnen wijzigingen aangebracht worden aan het administratief en geldelijk statuut van het personeel indien die nodig blijken. Nochtans mogen deze maatregelen de bezoldiging niet lager duwen dan een bepaalde grens.

Anderzijds voorziet dit besluit ook in de mogelijkheid, voor het geval dat de bestuursorganen geen pakket van maatregelen zouden voorstellen, om een vervangingsmechanisme in het leven te roepen. Tenslotte dient er nog aan toegevoegd te worden dat indien de Staat bepaalde bijkomende lasten van openbare dienst oplegt, deze lasten bij het opmaken van de exploitatierekening buiten beschouwing zullen blijven.

Dit koninklijk besluit is reeds aan de Raad van State voorgelegd. Deze heeft geen enkele opmerking gemaakt.

Een lid vindt dit een zeer belangrijke inlichting. Hij geeft toe dat zo een besluit wel tot een resultaat zou kunnen leiden. Toch vindt hij de bepaling dat tot statuutafwijking slechts dan mag overgegaan worden als de Staat geen nieuwe lasten oplegt, nogal summier. Wat zijn precies nieuwe lasten? Deze zouden voor de spoorwegen b.v. kunnen ontstaan wanneer zij om politieke redenen sommige diensten moeten in stand houden die niet altijd passen in een verantwoorde bedrijfs-economische exploitatie.

De Minister beklemtoont de zekerheid waarmee de spoorwegen voor het eerst en voor vijf jaar lang zullen weten welke bedragen ze zullen ontvangen. Dit is een basisvoorwaarde om te kunnen plannen. Vanzelfsprekend zullen ze over een vrijheid van beweging moeten kunnen beschikken in verband met b.v. de stopplaatsen.

Een lid verlangt dat de begroting van de Spoorwegen zou uitgezuiverd worden. Hij ziet hiervoor twee grote posten in aanmerking komen, de investeringen en de pensioenen. Ze bedragen samen 35 pct. Geen enkele maatschappij kan zoiets overleven.

Hij vraagt de Minister met zijn collega's overleg te plegen opdat een aantal miljarden die thuis horen in andere departementen niet door dit van Verkeerswezen blijvend zouden meegesleept worden.

Il aimerait savoir pourquoi le réseau Intervilles que l'on promet pour mai 1984 ne pourrait pas déjà être rendu opérationnel en 1983.

Il attire l'attention sur les bons résultats que les sociétés étrangères de chemins de fer ont enregistrés après avoir étendu leur équipe de management. Il est évident que la SNCB doit faire preuve d'un sens commercial beaucoup plus aigu.

En ce qui concerne la proportion 50/50 ou 60/40 pour les personnels flamand et wallon, l'intervenant déclare que le fait que le syndicat voudrait obtenir 50/50 ne constitue pas un argument à ses yeux, pas plus d'ailleurs que le fait que la proportion 60/40 reflète la situation démographique en Belgique. Ce qui importe, c'est d'appliquer un critère objectif basé sur le travail.

Quant aux commandes, il promet que le Parlement les contrôlera de plus près.

Le Ministre peut se rallier à la plupart de ces observations. Il ne peut cependant promettre que le réseau Intervilles sera rendu complètement opérationnel pour 1983.

Un membre expose la situation à Charleroi.

La modernisation de la gare de Charleroi est en cours depuis des années.

Les quais n^{os} 6 et 7 sont dans un état déplorable; les quais n^{os} 9 et 10 sont réalisés partiellement; par temps de pluie et de neige, les attentes sont pénibles pour les voyageurs. Il demande quelles sont les dispositions prises pour corriger cette déficience.

Voici la réponse du Ministre.

Quais 6 - 7

La réparation des quais fait partie d'un travail de modernisation de la gare de Charleroi qui comprend la construction d'abris parapluie, la pose de nouvelles bordures de quai et le pavage des quais.

L'adjudication de ces travaux a eu lieu fin 1981. (± 40 millions; entrepreneur : Bétons de Charleroi). Suite aux restrictions budgétaires, un engagement des crédits n'est pas encore accordé.

Normalement, ce sera chose faite pour fin 1982.

Quais 9 - 10

La situation actuelle donne satisfaction.

Un prolongement de ces quais est prévu lors de la construction d'un nouveau pont qui doit être réalisé par les Travaux publics.

4. Autobus et transports urbains

Plusieurs membres attirent l'attention sur la modération qui caractérise la politique des transports adoptée par la ville de Gand. Celle-ci a, en effet, écarté à l'époque la solu-

Hij vraagt waarom het Intercity-net dat men voor mei 1984 belooft niet reeds in 1983 kan starten.

Hij wijst op de goede resultaten die de buitenlandse spoorwegmaatschappijen hebben geboekt nadat ze hun managementstaf hadden uitgebreid. De NMBS moet beslist de zaak meer commercieel aanpakken.

Over de Vlaams-Waalse personeelsverhouding 50/50 of 60/40 zegt hij dat het feit dat de vakbond 50/50 zou willen voor hem geen argument is, evenmin dat de Belgische bevolkingsverhouding 60/40 is. Wat hij wil is een objectief op het werk gegrond criterium.

Wat de bestellingen betreft, belooft hij dat het Parlement er scherper op zal gaan toezien.

De Minister kan grontendeels instemmen met deze bedenkingen. Alleen kan hij niet de aanvang van het volledig Intercity-net voor 1983 beloven.

Een lid geeft een overzicht van de toestand in Charleroi.

De modernisering van het station van Charleroi is al jaren aan de gang.

De perrons nrs. 6 en 7 verkeren in een betreurenswaardige staat, de perrons nrs. 9 en 10 zijn ten dele klaar; als het regent of sneeuwt is het geen pretje voor de reizigers om daar op de trein te staan wachten. Hij vraagt welke maatregelen worden genomen om dat te verhelpen.

Hier volgt het antwoord van de Minister.

Perrons 6 - 7

Het herstel van de perrons maakt deel uit van de modernisering van het station van Charleroi, die bestaat uit de bouw van schuilplaatsen tegen de regen, het plaatsen van nieuwe bandstenen op de perrons en het placeien van de perrons.

Die werken zijn eind 1981 toegewezen (± 40 miljoen : aannemer « Bétons de Charleroi »). Als gevolg van de budgettaire beperkingen is een vastlegging van kredieten nog niet toegestaan.

Normaal zal dit geschieden tegen eind 1982.

Perrons 9 - 10

De huidige toestand is bevredigend.

De verlenging van die perrons is gepland bij de bouw van een nieuwe brug, die door Openbare Werken moet worden uitgevoerd.

4. Bus- en stedelijk vervoer

Een paar leden vestigen de aandacht op de bescheidenheid van de vervoerpolitiek der stad Gent. Deze heeft de metro van de hand gewezen die ze nochtans destijds had kunnen

tion du métro, qu'elle aurait pourtant pu obtenir. Or, les villes qui ont adopté un projet de métro reçoivent aujourd'hui les milliards disponibles sans que, pour sa part, Gand puisse compter sur une intervention un tant soit peu plus généreuse pour ses transports en surface. Ainsi donc, la ville se voit en quelque sorte pénalisée pour sa modération.

Le Ministre déclare que Gand a pris une sage décision. Il est exact que l'on avait un moment envisagé de doter d'un métro deux villes flamandes (Anvers et Gand), deux villes wallonnes (Liège et Charleroi) et une ville bilingue (Bruxelles); le coût se répartissait comme suit : 1/2 pour Bruxelles, 1/4 pour la Flandre et 1/4 pour la Wallonie.

En cours de réalisation, les modifications suivantes sont intervenues :

1. Les montants mis à la disposition d'Anvers étaient à ce point élevés qu'ils ne purent être épuisés et que le solde en fut repris par Bruxelles.

2. A Liège, les plans relatifs à l'aménagement de la place Saint-Lambert ne sont toujours pas définitivement arrêtés, de sorte que la quote-part liégeoise n'a pas encore été entièrement prélevée.

Gand ayant abandonné le projet de métro, la répartition des dépenses se présente ainsi :

- 60 p.c. pour Bruxelles,
- 21 p.c. pour Anvers,
- 11,5 p.c. pour Charleroi,
- 6,7 p.c. pour Liège et
- 0,3 p.c. pour Gand.

Le Ministre admet que l'intervention de l'Etat pour les transports en surface permettra à Gand de disposer de 125 millions en 1982 alors que, pour les dix années précédentes, la MIVG n'avait reçu au total que 324 millions. Il faut ajouter que ces montants sont relativement peu élevés par rapport au coût d'un métro. Il est vrai que le coût des travaux de la place Marie-Henriette risque d'être plus élevé, si l'on devait opter pour une réalisation en sous-sol.

Le coût relativement modéré du métro anversois s'explique par le fait qu'on a pu utiliser une technique nouvelle et moins onéreuse. C'est la technique du bouclier qui permet de ne pas toucher à la surface et d'éviter tous les inconvénients pour les commerçants, la population et le trafic.

L'intervenant se réjouit de ces promesses mais insiste pour que les subventions soient plus importantes par rapport à d'autres secteurs, comme le pilotage.

Un commissaire rappelle une remarque qu'il a déjà dû faire les années précédentes : en dehors des heures de pointe, les autobus de la SNCV circulent pratiquement à vide. Il suggère la mise en service de bus plus petits aux heures creuses. Ce remplacement pourrait éventuellement s'opérer de manière progressive.

bekomen. De steden welke een metroplan hebben aangenomen strijken nu de beschikbare miljarden binnen zonder dat Gent op een wat gullere tegemoetkoming voor het bovengronds vervoer kan rekenen. De stad wordt dus als het ware gestraft voor haar bescheidenheid.

De Minister zegt dat Gent een wijze beslissing genomen heeft. Destijds heeft men inderdaad aan een metro gedacht voor twee Vlaamse steden (Antwerpen en Gent), twee Waalse (Luik en Charleroi) en een tweetalige (Brussel) : de kosten lagen in de volgende verhouding : 1/2 voor Brussel, 1/4 voor Vlaanderen en 1/4 voor Wallonië.

In de loop van de uitvoering zijn wijzigingen opgetreden :

1. De ter beschikking gestelde bedragen te Antwerpen waren zo groot dat ze niet konden verwerkt worden en dat Brussel het saldo overnam.

2. Te Luik staan de plannen met betrekking tot de place Saint-Lambert nog steeds niet vast zodat het Luiks aandeel niet volledig werd opgenomen.

Het wegvallen van de metro te Gent geeft volgend beeld aan uitgaven :

- 60 pct. voor Brussel,
- 21 pct. voor Antwerpen,
- 11,5 pct. voor Charleroi,
- 6,7 pct. voor Luik en
- 0,3 pct. voor Gent.

Hij zegt toe dat door de staatstegemoetkoming voor het bovengronds verkeer Gent in 1982 inderdaad over 125 miljoen zal kunnen beschikken terwijl tijdens de vorige 10 jaren de MIVG in totaal slechts 324 miljoen ontving. Waarbij men moet bedenken dat deze bedragen dan nog vrij laag uitvallen tegenover de metrokosten. Wel zouden de werken aan het Maria-Hendrikaplein kunnen oplopen, indien men ondergronds zou gaan werken.

De relatief lage kosten voor de Antwerpse metro zijn te verklaren doordat een nieuwe beterkope techniek kon worden aangewend. Deze bestaat erin te graven als een mol, dus de bovengrond ongemoeid te laten, waardoor dus handel, bevolking en verkeer niet gestoord worden.

Het lid hoort deze beloften graag aan maar dringt toch nog aan op ruimschootere tegemoetkomingen tegenover andere sectoren, b.v. het loodswezen.

Een lid herhaalt een opmerking die hij vroeger jaren al heeft moeten maken : buiten de spitsuren rijden de NMBV-bussen bijna leeg. Hij suggereert in de daluren kleinere bussen in te zetten. Deze vervanging zou tenminste geleidelijk kunnen plaatsvinden.

Le Ministre répond :

1^o que la situation décrite par l'intervenant est exacte;
2^o que pendant les heures creuses, les bus vont à l'entre-tien;

3^o que la mise en circulation de bus plus petits n'est pas aussi simple qu'il y paraît.

Un autre commissaire dénonce la manière dont une adjudication a eu lieu à Gand. L'Administration des Transports a obligé la ville de Gand à demander à quatre constructeurs bien déterminés une remise de prix pour une commande de trolleybus articulés. Il n'était pas question d'adjudication publique. De plus, le cahier des charges était ainsi rédigé que seule une firme bien précise peut fournir les bus demandés. Comme on pouvait s'y attendre, les trois autres firmes ont fait savoir qu'elles ne pouvaient construire ces véhicules. La procédure inquiète l'intervenant. D'autant plus qu'il s'agit d'un marché de 20 bus à 20 millions, soit 400 millions.

Le Ministre déclare que le rôle du département des Communications consiste à autoriser la passation de commandes dans les limites des crédits disponibles. Les firmes ont d'ailleurs été consultées lors de l'établissement du cahier des charges. Il fait également observer qu'un des fabricants est davantage spécialisé dans la construction d'autocars et un autre dans celle d'autobus.

Un membre déclare pouvoir confirmer, du fait de sa fonction, que les cahiers des charges de la SNCV sont effectivement rédigés en concertation avec les constructeurs belges. Une firme a proposé un véhicule dont le plancher est bas, ce qui contribue au confort des voyageurs. C'est d'ailleurs la seule firme qui construit elle-même ses châssis. Les autres firmes les importent.

Le Ministre ajoute que la COC est au courant du cahier général des charges et du cahier spécial de charges et en tient compte pour rendre son avis. A propos des trolleybus, il fait remarquer que la hauteur autorisée du plancher au niveau des portes a été portée à 750 mm pour que l'on ne soit pas limité à un seul choix.

Un membre laisse entendre que l'expérience des autobus articulés, à Gand, n'aurait pas été concluante. Dès lors, pour-quoi mettre des trolleybus en service ?

Le Ministre lui répond que l'Administration des Transports estime que Gand peut parfaitement tenter une expérience qui pourra servir en quelque sorte de « vitrine » destinée à attirer des commandes, surtout de pays en voie de développement.

Un membre croit savoir qu'il existait deux options pour le métro d'Anvers : soit un embranchement vers la rive gauche, soit une extension vers les faubourgs les plus peuplés. Il aimerait savoir laquelle a été retenue.

Le Ministre rappelle la promesse de son prédécesseur, M. Chabert, concernant la rive gauche et marque son accord sur l'argument avancé par la ville d'Anvers : sans cette

De Minister antwoordt :

1^o dat de toestand juist beschreven is;

2^o dat tijdens de daluren de bussen onderhouden worden;

3^o dat de overschakeling naar kleinere bussen niet zo eenvoudig is als het lijkt.

Een ander lid klaagt een aanbestedingsverrichting aan te Gent. Het Bestuur Vervoer heeft Gent verplicht voor een bestelling van gelede trolleybussen prijs te vragen aan vier welbepaalde bouwers. Een openbare aanbesteding was uitgesloten. Bovendien was de beschrijving zo opgemaakt dat alleen een welbepaalde firma de bussen kan leveren. Zoals verwacht hebben de drie andere firma's laten weten dat ze deze bussen niet konden bouwen. Deze procedure verontrust hem. Het gaat bovendien over een bedrag van 20 bussen $\times$ 20 miljoen = 400 miljoen.

De Minister verklaart dat de rol van het Ministerie van Verkeerswezen is, toestemming te geven om binnen de perken van de beschikbare kredieten bestellingen te doen. Trouwens de firma's zijn geconsulteerd bij het opstellen van het lastenkohier. Hij doet ook opmerken dat de ene bouwer meer gericht is op autocars en de andere op autobussen.

Een lid kan ambtshalve bevestigen dat inderdaad de lastenboeken van de NMVB opgemaakt worden in samenspel met de constructeurs van België. Een bepaalde firma heeft een ontwerp dat de vloer laag laat hangen, hetgeen bijdraagt tot het comfort van de reizigers. Het is trouwens de enige firma die een eigen onderstel bouwt. De overige voeren dit in uit het buitenland.

De Minister voegt er nog aan toe dat de COC op de hoogte is van het lastenkohier en van het bijzonder lastenkohier en hiermee rekening houdt bij het geven van haar advies. In verband met de trolleybussen doet hij opmerken dat de toegelaten vloerhoogte aan de deuren werd verhoogd en op 750 mm werd gebracht ten einde meer dan één keuzemogelijkheid toe te laten.

Een lid laat horen dat de girobussen in Gent geen goede ervaring waren. Waarom worden dan nu trolleys ingelegd ?

De Minister antwoordt dat, volgens het Bestuur van het Vervoer, te Gent wel een experiment kan gewaagd worden dat waarschijnlijk als een soort uitstalraam moet dienen met de bedoeling bestellingen uit te lokken vooral naar ontwikkelingslanden toe.

Een lid meent te weten dat in verband met de metro te Antwerpen twee opties bestonden, namelijk een oversteek naar de linkeroever of een uitbreiding naar de drukst bevolkte voorsteden. Hij wenst te weten welke optie aangehouden wordt.

De Minister herinnert aan een belofte van zijn voorganger Chabert in verband met de linkeroever en is het eens met het argument van de stad Antwerpen : zonder deze verbinding is

liaison, une utilisation optimale du métro est impossible. Il a pour sa part confirmé cette promesse, sans toutefois fixer de date.

Un autre membre fait remarquer que si l'on a pu parler de bus et de trains quasi vides, il y a, par contre, le problème des bus et des trains bondés aux heures de pointe.

Le Ministre répond que le niveau moyen d'occupation est très bas, mais qu'en fait l'occupation est tantôt très élevée et tantôt très faible.

Un membre attire l'attention sur le fait que l'article 81.28 « Promotion des transports urbains » est réservé exclusivement aux STI. Pourtant, la dimension de certaines villes desservies par la SNCV est plus importante que celles desservies par les 5 STI, qui reçoivent des fonds à charge des PTU. L'intervenant propose d'affecter 12 p.c. de ce montant à la SNCV en 1983.

Le Ministre fait la réponse suivante. Aux termes de l'article 81.28, il s'agit de travaux à exécuter en vue d'assurer la promotion et la modernisation des transports en commun dans les grandes agglomérations et pour la réalisation d'infrastructures donnant accès à leur réseau.

Cette formulation n'exclut nullement les chemins de fer vicinaux. On notera également que les travaux effectués à Charleroi sont exploités en fait par la SNCV. Il s'agit là d'environ 15 p.c. de la moyenne du budget des PTU. Les parties déjà mises en service et la gare d'autobus en construction à Liège sont ou seront utilisées, tout au moins à moitié, par les chemins de fer vicinaux.

Enfin, on envisage de financer un terminus des chemins de fer vicinaux dans le centre d'Anvers. Les propositions remises par les chemins de fer vicinaux sont examinées, de même que celles remises par les autres sociétés urbaines, et approuvées pour autant qu'elles répondent aux critères arrêtés pour la promotion des transports urbains.

A propos de ce même article 81.28, un autre membre aimerait savoir dans quelle mesure l'Etat intervient dans les frais de déplacement des canalisations de gaz, d'électricité, d'égouts, etc., nécessité par les travaux en cours. Il aimerait aussi que soit communiqué le pourcentage du budget qui y est affecté.

Le Ministre répond qu'il y a deux réglementations différentes en cette matière. D'une part, les canalisations d'eau, de gaz et d'électricité, qui sont régies par diverses lois, dont la dernière a été votée le 12 avril 1965, et, d'autre part, les installations téléphoniques et télégraphiques, qui tombent sous le coup de la loi du 13 octobre 1930. On peut conclure de ces textes que si les travaux sont exécutés sur la voirie de l'Etat, celui-ci a le droit de faire modifier les installations et de mettre les frais de déplacement à la charge des sociétés concessionnaires ou de la RTT, selon le cas.

een optimaal metrogebruik niet mogelijk. Zelf heeft hij deze belofte bevestigd, zonder er evenwel een datum op te zetten.

Een ander lid brengt naar voren dat er gesproken werd over zo goed als lege bussen en treinen, maar dat er daartegenover ook overvolle bussen en treinen bestaan voor de spitsuren.

De Minister zegt dat de gemiddelde bezetting zeer laag ligt, maar in feite soms zeer hoog en soms zeer laag.

Een lid vestigt er de aandacht op dat artikel 81.28 « Bevordering van het stedelijk vervoer » uitsluitend voorbehouden is aan de MIV's. Nochtans is de dimensie van sommige steden, bediend door de NMVB, belangrijker dan deze bediend door de 5 MIV's die gelden ontvangen ten laste van de PTU. Hij stelt voor, 12 pct. van dit bedrag te besteden aan de NMVB in 1983.

De Minister antwoordt als volgt. Volgens de bewoordingen van artikel 81.28 betreft het werken uit te voeren met het oog op de bevordering en de modernisering van het gemeenschappelijk vervoer in de grote agglomeraties en de toegang tot deze steden.

Deze formulering sluit op geen enkele manier de buurtspoorwegen uit. Men dient dan ook te noteren dat de werken uitgevoerd in Charleroi in feite geëxploiteerd worden door de NMVB. Het betreft hier ongeveer 15 pct. van het gemiddelde van de begroting van de PTU. De reeds gebruikte delen en het autobusstation dat opgericht wordt in Luik zijn of zullen benut worden, ten minste voor de helft, door de buurtspoorwegen.

Tenslotte wordt de financiering overwogen van een eindstation voor de buurtspoorwegen in het centrum van Antwerpen. De voorstellen ingediend door de buurtspoorwegen worden onderzocht, zoals de voorstellen ingediend door de andere stedelijke maatschappijen en ingewilligd voor zover ze voldoen aan de criteria gesteld inzake bevordering van het stedelijk vervoer.

In verband met hetzelfde artikel 81.28 wenst een ander lid te vernemen in hoeverre de Staat tussenkomt in de kosten van verplaatsing van de gas- en elektriciteitsleidingen, de riolering enz. voor de werken in uitvoering. Hij wenst ook dat ter zake het percentage van de benutte begroting opgegeven wordt.

De Minister antwoordt hierop dat er ter zake twee verschillende reglementeringen bestaan. Enerzijds de kanalisatie van water, gas en elektriciteit die beheerst worden door verschillende netten waarvan de laatste op 12 april 1965 werd aangenomen en anderzijds de telefoon- en telegrafische installaties die vallen onder de wet van 13 oktober 1930. Uit de geciteerde teksten kan men concluderen dat indien de werken uitgevoerd worden op staatswegen de Staat het recht heeft de installaties te laten wijzigen en de verplaatsingskosten ten laste te leggen van de concessiehoudende maatschappijen of van de RTT, naargelang van het geval.

En revanche, si les travaux doivent être exécutés sur la voirie provinciale ou communale, l'Etat n'a pas le droit d'imposer les modifications. Dans ce cas, ce sont les provinces ou les communes qui doivent les demander. Comment se présente maintenant en fait la situation ? Pour ce qui est de la voirie communale, si l'administration communale refuse, c'est le département des Communications qui prend à sa charge la totalité des frais de déplacement. Si les sociétés concessionnaires refusent de prendre à leur charge les frais de déplacement des installations se trouvant sur la voirie de l'Etat, les mesures nécessaires sont prises d'office par les Travaux publics. Les frais en sont mis provisoirement à charge du département des Communications.

Diverses possibilités de solution ont déjà été examinées. La dernière proposition en la matière s'inspire d'un système employé par le ministère des Travaux publics. En fait, les principaux travaux de modification sont subventionnés par ce biais. Le système imaginé par les Travaux publics est le maintien du principe légal qui veut que ces travaux soient pris en charge par les différents concessionnaires. Comme de telles dépenses semblent ne pas pouvoir être supportées par les sociétés, l'Etat intervient à concurrence de la totalité du coût. Dans cet ordre d'idées, il convient de signaler que 2,75 p.c. du budget total des PTU furent affectés à de tels travaux en 1980, et 3,85 p.c. en 1981.

Un membre de la Commission, prenant note de l'intention du Gouvernement de réaliser des économies budgétaires et constatant qu'il existe plusieurs sociétés de tramways (urbains et vicinaux) demande si, en vue d'obtenir une diminution relative des interventions pour les investissements, il ne serait pas souhaitable de centraliser les commandes de matériel roulant et d'obtenir ainsi un meilleur prix unitaire.

Le Ministre donne la réponse suivante :

Comme matériel roulant, les STI et la SNCV achètent surtout des autobus et des trams mais dans une mesure nettement moindre;

Plus d'une fois dans le passé, un certain nombre de sociétés ont procédé à l'achat en commun d'autobus, pratique à nouveau suivie aujourd'hui pour l'acquisition de trams articulés.

De plus, il existe un cahier général des charges pour les autobus, élément qui a pour effet de réduire les prix.

Le même membre pose la question suivante :

Chacun connaît les trois catégories de transports en commun : SNCB, SNCV et STI.

Il conviendrait d'opérer une réforme de structure en profondeur pour organiser la gestion de ces transports en commun d'une manière plus rationnelle.

A. Création d'une société urbaine unique dans le cadre d'un nouveau périmètre à fixer (STI plus part-time SNCV).

Indien daarentegen de werken uitgevoerd moeten worden op provinciale of gemeentewegen heeft de Staat niet het recht de wijzigingen op te leggen. Het zijn in dit geval de provincies of de gemeenten die de wijzigingen moeten aanvragen. Hoe is nu de feitelijke toestand ? Wat betreft de gemeentewegen, indien het gemeentebestuur weigert, neemt het departement van Verkeerswezen de totale verplaatsingskosten te haren lasten. Indien de concessiehoudende maatschappijen weigeren de verplaatsingskosten van installaties op Staatswegen ten laste te nemen, worden de nodige maatregelen ambtshalve genomen door Openbare Werken. De onkosten worden voorlopig ten laste gelegd van het departement van Verkeerswezen.

Verschillende mogelijke oplossingen werden reeds onderzocht. Het laatste voorstel ter zake is geïnspireerd door een systeem dat door het ministerie van Openbare Werken wordt gebruikt. In feite worden daardoor de belangrijke wijzigingswerken gesubsidieerd. Het systeem door Openbare Werken uitgedacht bestaat erin dat het wettelijk principe dat voorhoudt dat de verschillende concessiehouders deze werken ten laste moeten nemen behouden blijft. Aangezien dergelijke uitgaven ondraagbaar blijken te zijn voor de maatschappijen komt de Staat tussen ten belope van het volle bedrag. In dit verband kan erop gewezen worden dat 2,75 pct. van het totale budget van de PTU in 1980 en 3,85 pct. in 1981 aan dergelijke werken besteed werden.

Een lid neemt akte van het voornemen van de Regering om te besparen op de begrotingen en constateert dat er verscheidene trammaatschappijen bestaan (stadstrams en buurtspoorwegen). De vraag is of het, met het oog op een betrekkelijke vermindering van de bijdragen in de investeringen, niet wenselijk zou zijn de bestellingen van rollend materieel te centraliseren om aldus een betere eenheidsprijs te verkrijgen.

Het antwoord op deze vraag luidt :

Als rollend materieel schaffen de MIV's en de NMVB zich inzonderheid autobussen aan en in veel geringere mate trams.

In meer dan één geval gingen in het verleden een aantal maatschappijen over tot de gezamenlijke aankoop van autobussen, terwijl dit thans opnieuw het geval is bij de verwerving van gelede trams.

Bovendien bestaat er een algemeen lastenboek voor de autobussen, factor met prijsverminderend effect.

Hetzelfde lid stelt de volgende vraag :

Iedereen kent de drie categorieën van openbaar vervoer : de NMBS, de NMVB en de MIV.

Er is een grondige structurele hervorming noodzakelijk om het beheer van deze vormen van openbaar vervoer doelmatiger te organiseren.

A. Oprichting van een enkel stadsvervoerbedrijf met een nieuwe nog te bepalen perimeter (MIV plus gedeeltelijk NMVB).

B. Fusion de la SNCB et de la SNCV.

Quel est le programme du Gouvernement à ce sujet ?

A. Le Ministre reconnaît que la structure des transports publics n'est pas idéale.

Il a l'intention de rationaliser l'exploitation sans pour autant compromettre la qualité des services.

Toutefois, avant de se lancer précipitamment dans certaines innovations, il tient à faire une reconnaissance approfondie du terrain.

A cet égard, il met de grands espoirs dans les propositions que les conseils d'administration des différentes sociétés de transport doivent lui soumettre pour le 31 octobre dans le cadre du programme d'assainissement financier.

Il n'est pas exclu que ces propositions aboutissent en fin de compte à des modifications de structure ainsi qu'à une meilleure harmonisation des réseaux existants, sans qu'il lui soit toutefois possible de se prononcer pour l'instant.

B. Le Ministre n'est pas convaincu qu'une fusion entre la SNCB et la SNCV serait une panacée. Il estime pour sa part qu'une coordination plus poussée, sous l'égide du Ministère des Communications, est susceptible de régler de manière satisfaisante et sans bouleversements les problèmes de correspondances et tarifaires qui sont ceux qui intéressent particulièrement le public.

Un membre aimerait obtenir un tableau synoptique donnant un aperçu des aides que l'Etat accorde sous différentes formes aux diverses sociétés de transports intercommunaux urbains, pour chaque société et pour les cinq dernières années, ainsi que la ventilation des crédits prévus à cet effet au budget actuel.

Il s'agit donc notamment des crédits ouverts aux articles 22.01, 31.03, 81.28, 51.12 et 91.01.

Ce tableau fait l'objet de l'annexe 17.

5. Marine et navigation intérieure

Un membre rappelle qu'il y a un mois, le Ministre de l'Education nationale a demandé l'ajournement d'une proposition de loi de son ami politique Gijs relative à l'enseignement maritime. Il avait invoqué comme argument qu'un projet de loi était en préparation. L'intervenant aimerait savoir ce qui va se passer.

Le Ministre déclare que les travaux préparatoires progressent.

Il y a des problèmes en ce qui concerne la dénomination du titre de licencié, le programme, le statut des chargés de cours, etc.

Un autre membre aimerait obtenir une note délimitant les compétences respectives de l'Office régulateur de la Navigation intérieure et d'autres services connexes.

B. Fusie van de NMBS en de NMVB.

Wat is het programma van de Regering op dit punt ?

A. De Minister geeft toe dat de structuur van het openbaar vervoer niet overal ideaal is.

Het is zijn betrachting de exploitatie te rationaliseren, zonder evenwel de kwaliteit van de verleende dienst in het gedrang te brengen.

Alvorens zich echter hals over kop in innovaties te storten, wenst hij vooraf grondig het terrein te verkennen.

Veel verwacht hij in dit verband van de voorstellen die de raden van beheer van de onderscheiden vervoermaatschappijen hem per 31 oktober aanstaande zullen voorstellen in het kader van het financieel saneringsprogramma.

Het is niet uitgesloten, dat deze voorstellen uiteindelijk zullen leiden tot structuurwijzigingen, tot een betere harmonisering van de bestaande netten, zonder dat hij zich hierover vandaag punctueel kan uitspreken.

B. De Minister is er niet van overtuigd dat de fusie van de NMBS en de NMVB het wondermiddel is waarmee alles opgelost zal worden. Volgens hem zal een betere coördinatie, onder toezicht van het Ministerie van Verkeerswezen, de problemen van aansluitingen en tarieven, die voor het publiek toch in de eerste plaats van belang zijn, op een bevredigende manier kunnen regelen zonder een algehele ommekeer teweeg te brengen.

Een lid verlangt in een overzichtelijke tabel een samenvatting van de staatssteun die onder verschillende vormen aan de verschillende maatschappijen van intercommunaal stedelijk vervoer toegekend werd, per maatschappij en gedurende de laatste vijf jaren, dus ook de onderverdeling van de in de huidige begroting voorziene kredieten.

Het gaat dus o.m. om de kredieten toegekend op artikel 22.01, 31.03, 81.28, 51.12 en 91.01.

Men vindt deze tabel als bijlage 17.

5. Zeewezen en Binnenvaart

Een lid herinnert eraan dat een maand geleden de Minister van Nationale Opvoeding gevraagd heeft een wetsvoorstel van zijn partijgenoot Gijs in verband met het zeevaartonderwijs te verdagen. Het ingeroepen argument was dat een wetsontwerp in de maak zou zijn. Hij wenst te weten wat er gaat gebeuren.

De Minister zegt dat de voorbereidingen vorderen.

Er zijn problemen i.v.m. de benaming van de licentiaats-titel, het programma, het statuut van de docenten e.d.m.

Een ander lid wenst een nota te bekomen die de respectieve bevoegdheden aflijnt van de dienst Regeling Binnenvaart en andere verwante diensten.

Le Ministre répond que l'Office précité assume une fonction médiatrice et agit en outre comme service d'étude, tandis que les autres services remplissent des tâches purement administratives. Par ailleurs, ce sont les Travaux publics qui assurent l'entretien des canaux, mais il existe certains conflits de compétence pour quelques services de bacs.

Un membre aimerait connaître la portée de l'article 41.04 où est inscrit un crédit de 336,5 millions au titre de transfert au Fonds d'expansion économique et de reconversion régionale, crédit qui comprend manifestement aussi des intérêts sur prêts.

Le Ministre lui donne la réponse suivante :

La loi du 23 août 1948, que l'on appelle la loi sur le crédit maritime, tend à assurer le maintien et le développement de la marine marchande et de la pêche maritime.

Les entreprises belges d'armement au commerce et à la pêche, de remorquage ou de dragage peuvent bénéficier, à certaines conditions, en vertu de cette loi, notamment :

a) de prêts (au maximum 70 p.c. de la valeur du navire dont l'achat ou la construction est envisagée, sauf dérogation à accorder par un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres);

b) de la garantie de l'Etat pour ce qui est du remboursement des prêts consentis par des institutions de crédit reconnues (notamment la SNCI);

c) d'un soutien financier récupérable, productif ou non productif d'intérêt (à accorder par un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres).

Les prêts précités peuvent être accordés :

a) soit par l'intermédiaire d'un Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes institué par la loi;

b) soit par l'intermédiaire d'une institution de crédit reconnue (à savoir la SNCI);

c) soit en partie par l'intermédiaire du Fonds et de la SNCI.

En ce qui concerne les crédits ou parties de crédits dont le taux d'intérêt est fixé par la SNCI, une intervention de l'Etat de 3 p.c. au maximum peut être octroyée à charge de l'article 41.04 (et par le biais de l'article 60.01 A, Titre IV, Section particulière) du budget du Ministère des Communications, Section 32.

Pour l'année budgétaire 1982, les crédits approuvés jusqu'à présent représentent déjà de façon certaine (21-09-1982) une intervention de l'Etat de 387 075 593 francs.

Cette intervention comprend :

353 465 593 francs pour des crédits en cours approuvés avant 1982 et 33 610 000 francs pour des crédits octroyés en 1982.

De Minister antwoordt dat de eerstgenoemde dienst een bemiddelende functie heeft en verder als studiedienst optreedt, terwijl de andere dienst louter administratief is. Verder staat Openbare Werken nog in voor het onderhoud van de kanalen en bestaat er enige bevoegdheidsbetwisting over een paar overzetdiensten.

Een lid wil de draagwijdte van artikel 41.04 kennen dat een krediet van 336,5 miljoen vermeldt voor transfert naar het Fonds van Economische Expansie, enz., blijkbaar ook voor intresten op leningen.

Hem wordt het volgende medegedeeld :

De wet van 23 augustus 1948, genoemd de wet op het scheepskrediet, strekt tot het in stand houden en het uitbreiden van de koopvaardij- en de vissersvloot.

De Belgische rederijen voor de koopvaardij en de zeevisserij en de Belgische ondernemingen van zeesleepdiensten en zeebaggerwerken kunnen luidens deze wet, tegen zekere voorwaarden, genieten van, o.m. :

a) leningen (70 pct. maximum van de waarde van het aan te kopen of te bouwen schip, behoudens afwijking te verlenen bij koninklijk besluit overlegd in Ministerraad);

b) de Staatswaarborg ten einde terugbetaling te verzekeren van de leningen toegekend door erkende kredietinstellingen (nl. de NMKN);

c) een rentegevende of renteloze verhaalbare financiële steun (te verlenen bij koninklijk besluit overlegd in Ministerraad).

Hogervermelde leningen kunnen verleend worden :

a) hetzij via een door de wet ingesteld Fonds voor het Uitreden en Aanbouwen van zeeschepen;

b) hetzij via een erkende kredietinstelling (nl. de NMKN);

c) hetzij gedeeltelijk via het Fonds en de NMKN.

Voor de kredieten of kredietgedeelten waarbij de rentevoet vastgesteld wordt door de NMKN, kan een Staatstussenkomst van maximum 3 pct. worden verleend ten laste van artikel 41.04 (en via art. 60.01 A, Titel IV, Afzonderlijke Sectie) van de begroting Verkeerswezen, Sectie 32.

In het huidig begrotingsjaar 1982 zijn voor de reeds goedgekeurde kredieten en dus vaststaande Staatstussenkomsten tot op heden (21-09-1982) zeker 387 075 593 frank noodzakelijk.

Deze tussenkomsten omvatten :

353 465 593 frank voor lopende kredieten goedgekeurd vóór 1982 en 33 610 000 frank voor in 1982 tot stand gebrachte kredieten.

Le programme budgétaire en question se présentait comme suit au 21 septembre 1982 :

Solde 1981	F 58 246 947
Proposition budgétaire 1982	336 500 000
Disponible	F 394 746 947
Ordonné	F 387 075 593

Le reste, soit 7 671 354 francs, doit suffire pour que les demandes de crédit encore à l'examen puissent être approuvées.

Interventions de l'Etat (1982) prévues pour des crédits approuvés en 1982.

	1982
NF 296 NV Armement Deppe (DART CONTINENT)	F 15 000 000
297 Christiaen-Cogghe (achat d'un nouveau moteur)	54 000
298 Willemkens-Vanfleteeren (placement d'un nouveau moteur)	9 000
299 NV Belcan (ORINOCO)	4 500 000
300 Versluys-Vermote (treuil)	42 000
301 NV Antwerpen Maritiem (crédit supplémentaire)	380 000
302 NV Exmar (crédit supplémentaire)	490 000
303 NV Decloedt (crédit supplémentaire)	300 000
Total	F 20 775 000
304 NV Exmar (LPG)	F 4 000 000
305 NV Cobelfret	4 000 000
306 NV De Noordhinder	60 000
307 Verleene Van Hoorelbeke	20 000
308 NV Bocimar (Ensor)	140 000
Total	F 28 995 000
309 NV CMB (construction porte-container)	F 4 000 000
310 NV Belcan (crédit supplémentaire)	60 000
311 NV Belcan (crédit supplémentaire)	260 000
312 NV Antwerp Bulkcarriers (crédit supplémentaire)	280 000
313 PVBA Jacoba	15 000
Total	F 33 610 000

En ce qui concerne l'article 61.02, le Ministre précise encore que, contrairement à ce qui est souvent le cas à l'étranger, aucune aide n'est accordée en Belgique aux chantiers navals, mais que l'on y a opté pour une aide aux armateurs. Il s'agit de prêts à des taux d'intérêt avantageux, et, par conséquent, ce ne sont pas des investissements à fonds perdu pour l'Etat.

Het desbetreffend budgetair plan ziet er per 21 september 1982 uit als volgt :

Saldo	F 58 246 947
Begrotingsvoorstel 1982	336 500 000
Beschikbaar	F 394 746 947
Vastgelegd	F 387 075 593

De rest ad 7 671 354 frank moet volstaan om de nog in onderzoek zijnde kredietaanvragen goed te keuren.

Staatstussenkomst (1982) voorzien voor in 1982 goedgekeurde kredieten.

	1982
NF 296 NV Armement Deppe (DART CONTINENT)	F 15 000 000
297 Christiaen-Cogghe (aankoop nieuwe motor)	54 000
298 Willemkens-Vanfleteeren (plaatsing nieuwe motor)	9 000
299 NV Belcan (ORINOCO)	4 500 000
300 Versluys-Vermote (vislier)	42 000
301 NV Antwerpen Maritiem (bijkrediet)	380 000
302 NV Exmar (bijkrediet)	490 000
303 NV Decloedt (bijkrediet)	300 000
Totaal	F 20 775 000
304 NV Exmar (LPG)	F 4 000 000
305 NV Cobelfret	4 000 000
306 NV De Noordhinder	60 000
307 Verleene Van Hoorelbeke	20 000
308 NV Bocimar (Ensor)	140 000
Totaal	F 28 995 000
309 NV CMB (bouw cont.-schepen)	F 4 000 000
310 NV Belcan (bijkrediet)	60 000
311 NV Belcan (bijkrediet)	260 000
312 NV Antwerp Bulkcarriers (bijkrediet)	280 000
313 PVBA Jacoba	15 000
Totaal	F 33 610 000

De Minister preciseert nog in verband met artikel 61.02 dat in België geen steun verleend wordt aan de scheepswerken, zoals veelal in het buitenland gebeurt, waar geopteerd werd voor steun aan de reders. Het betreft leningen tegen voordelige intrestvoeten, dus geen voor de Staat verloren investeringen.

Les investissements réalisés par les armateurs belges concernent les postes suivants :

- a) construction de navires, pratiquement dans tous les cas, sur chantiers belges;
- b) achat de navires d'occasion;
- c) remplacements importants, comme par exemple le placement d'un nouveau moteur, ce qui est surtout le cas pour les navires de pêche.

Les investissements pour les années 1981 et 1982 se présentent donc comme suit :

1981 :

- a) un investissement total de 4 556 367 966 francs pour lequel a été accordé un crédit de 3 317 065 102 francs comprenant une tranche SNCI de 769 203 402 francs et une tranche Fonds de 2 575 674 700 francs.
- b) un investissement total de 900 000 000 de francs pour lequel a été accordé un crédit de 630 000 000 de francs comprenant une tranche SNCI de 504 000 000 francs et une tranche Fonds de 126 000 000 de francs.
- c) un investissement total de 54 773 501 francs pour lequel a été accordé un crédit de 37 793 000 francs comprenant une tranche SNCI de 23 886 500 francs et une tranche Fonds de 13 906 500 francs.

1982 :

- a) un investissement total de 8 659 380 665 francs pour lequel a été accordé un crédit de 6 874 008 050 francs comprenant une tranche SNCI de 2 259 316 050 francs et une tranche Fonds de 4 614 692 000 francs.
- b) un investissement total de 1 894 175 000 francs pour lequel a été accordé un crédit de 993 600 000 francs comprenant une tranche SNCI de 388 693 000 francs et une tranche Fonds de 604 907 000 francs.
- c) un investissement total de 13 754 396 francs pour lequel a été accordé un crédit de 9 629 000 francs comprenant une tranche SNCI de 5 164 700 francs et une tranche Fonds de 4 473 500 francs.

Au total, il s'agit d'un investissement de 16 078 451 528 francs, pour lequel ont été accordés des crédits jusqu'à concurrence de 11 862 095 152 francs, et dont 13 milliards 114 748 631 francs représentent des investissements pour la construction de navires pour lesquels a été accordé un crédit de 10 191 073 152 francs.

6. Espace aérien

Un membre rappelle une question parlementaire qu'il a posée récemment et dans laquelle il s'élève contre la construction d'une piste d'accès à l'aérodrome de Sint-Denijs-Westrem. Il pense qu'on ferait mieux de fermer cet aéroport.

De door de Belgische reders gedane investeringen slaan op volgende posten :

- a) nieuwbouw van schepen, praktisch alle op Belgische werven;
- b) aankoop van tweedehandsschepen;
- c) belangrijke vernieuwingen, zoals b.v. nieuwe motor, vooral bij vissersvaartuigen.

De investeringen voor de jaren 1981 en 1982 kunnen aldus als volgt weergegeven worden :

1981 :

- a) totale investering ad 4 556 367 966 frank waarvoor 3 317 065 102 frank krediet werd verleend verdeeld in een tranche NMKN ad 769 203 402 frank en een Fonds-tranche ad 2 575 674 700 frank.
- b) totale investering ad 900 000 000 frank waarvoor 630 000 000 frank krediet werd verleend in een tranche NMKN ad 504 000 000 frank en een tranche Fonds ad 126 000 000 frank verdeeld.
- c) totale investering ad 54 773 501 frank waarvoor 37 miljoen 793 000 frank krediet met een NMKN-tranche ad 23 886 500 frank en een Fonds-tranche ad 13 906 500 frank.

1982 :

- a) totale investering ad 8 659 380 665 frank waarvoor 6 874 008 050 frank krediet werd verleend in een tranche NMKN ad 2 259 316 050 frank en een Fonds-tranche ad 4 614 692 000 frank.
- b) totale investering : 1 894 175 000 frank waarvoor 993 600 000 frank krediet verdeeld in een tranche NMKN ad 388 693 000 frank en een tranche Fonds ad 604 907 000 frank.
- c) totale investering : 13 754 396 frank, waarvoor 9 miljoen 629 000 frank krediet met een tranche NMKN ad 5 164 700 frank en een tranche Fonds ad 4 473 500 frank.

Samengevat betekend dit 16 078 451 528 frank investeringen waarvoor 11 862 095 152 frank krediet werd verleend, zijnde hierin 13 114 748 631 frank voor nieuwbouwinvesteringen met een krediet hierop van 10 191 073 152 frank.

6. Luchtruim

Een lid herinnert aan een parlementaire vraag die hij onlangs gesteld heeft en waarin hij opkomt tegen het aanleggen van een rolbaan op het vliegveld van Sint-Denijs-Westrem. Hij denkt dat men eerder moet overgaan tot het sluiten van deze luchthaven.

Le Ministre confirme que cette piste d'accès est en adjudication. Il s'agit d'une petite piste latérale, située sur le côté d'une piste d'atterrissage et ayant pour but d'éviter le risque que court un avion ayant atterri lorsqu'un autre atterrit à son tour. La piste d'accès doit servir de voie de garage. Le Ministre sait que cette réalisation fait l'objet de très nombreuses critiques en rapport avec l'environnement.

Pour ce qui est du problème des aéroports régionaux dans leur ensemble, il promet de communiquer les chiffres nécessaires, bien qu'il puisse déjà dire que leurs pertes deviennent insupportables. Le coefficient de couverture de ces aéroports est très faible. Il est vrai qu'ils invoquent tous de bonnes raisons pour continuer à exister. Deurne connaît beaucoup de vols d'affaires; Ostende, dont l'importance a fortement diminué, servirait principalement d'aérodrome de dégagement. On trouvera les chiffres exacts dans la brochure *Les aéroports régionaux en Belgique*, éditée en 1982 par le Ministre des Communications et des PTT.

Gosselies allègue qu'il dispose d'une piste d'atterrissage spéciale pour les constructeurs locaux d'avions.

L'aéroport de Bierset a un caractère essentiellement militaire.

A cela le Ministre oppose qu'il y a 32 minutes de trajet automobile de Deurne à Zaventem et 45 minutes à partir de Gosselies. Tous ces aérodromes exigent de gros investissements. Il faudra décider un jour ce que l'on en fera. Les frais sont élevés et le rendement incertain. Ne pourrait-on imaginer de les transférer aux régions? Il existe même des aéroports communaux. Certaines mesures avantageuses ont été prises en liaison avec les droits d'atterrissage, mais cela n'empêche pas que seul Zaventem réalise des bénéfices.

Un membre voudrait savoir quelle quotité des droits d'atterrissage va à la Régie des Voies aériennes. Il ne comprend pas bien que le montant de 475 millions, inscrit pour celle-ci, soit exactement le même qu'en 1981, alors que tout a augmenté depuis lors.

Le Ministre dit que les prix ne sont pas indexés. Autrefois, les droits d'atterrissage belges étaient très élevés, mais ils se trouvent aujourd'hui dans le dernier groupe. Il ajoute que ces sommes vont intégralement à la Régie des Voies aériennes.

Un autre membre aimerait recevoir quelques informations complémentaires sur notre participation à des obligations internationales. C'est ainsi qu'il a constaté qu'en une seule année, « Eurocontrol » a coûté 70 millions de plus.

Le Ministre explique qu'il s'agit là d'un problème pour l'avenir. La régulation internationale des mouvements aériens dans une Europe à forte densité de population est très compliquée. A cet effet, un traité a été conclu, qui a confié à « Eurocontrol » la totalité de cette régulation pour tout ce qui vole au-delà de 6 000 mètres d'altitude. Les parties signataires sont les Pays-Bas, la Belgique et l'Allemagne pour la partie nord de son territoire. Ni la France ni l'Angleterre n'en font partie.

De Minister bevestigt dat zulke rolbaan in aanbesteding is. Het is een kleine zijbaan opzij van een landingsbaan die tot doel heeft het gevaar te vermijden dat gelande vliegtuigen lopen wanneer een tweede vliegtuig landt. De rolbaan moet zorgen voor een uitwijkmogelijkheid. Hij weet dat tegen die aanleg heel veel leefmilieubezwaren worden aangevoerd.

Wat het probleem van de gewestelijke luchthavens in hun geheel betreft, belooft hij de nodige cijfers mede te delen, maar hij laat nu reeds weten dat het verlies ervan ondraaglijk wordt. Het dekkingscoëfficiënt van deze luchthavens is zeer laag. Ze voeren weliswaar allen goede redenen aan om te kunnen voortbestaan. Deurne zou veel zakenvluchten kennen; Oostende, dat erg verminderd is in belangrijkheid, zou vooral nuttig zijn als uitwijkvliegveld. Juiste cijfers vindt men in de brochure *De regionale luchthavens in België*, in 1982 uitgegeven door de Minister van Verkeerswezen en PTT.

Gosselies voert aan dat het over een speciale landingsbaan beschikt voor de plaatselijke vliegtuigfabrikanten.

De luchthaven van Bierset heeft een hoofdzakelijk militaire betekenis.

Daartegenover stelt de Minister dat men op 32 minuten van Deurne naar Zaventem rijdt per auto en op 45 minuten vanuit Gosselies. Al die vliegvelden vragen grote investeringen. Men moet eens beslissen wat men ermee gaat aanvangen. De kosten liggen hoog en het rendement is twijfelachtig. Ware het niet denkbaar ze over te hevelen naar de gewesten? Er bestaan zelfs gemeentelijke luchthavens. Er werden sommige voordelige maatregelen genomen met betrekking tot de landingsrechten maar het belet niet dat alleen Zaventem winst boekt.

Een lid zou willen weten welk gedeelte van de landingsrechten naar de Regie van de Luchtwegen gaat. Hij begrijpt niet goed dat het voor haar ingeschreven bedrag van 475 miljoen precies hetzelfde is als in 1981, daar waar alles toch sedertdien verhoogd is.

De Minister zegt dat de prijzen niet geïndexeerd staan. Vroeger waren de Belgische landingsrechten zeer hoog, nu bevinden zij zich in de laagste groep. Hij voegt eraan toe dat deze bedragen integraal naar de Regie van de Luchtwegen gaan.

Een ander lid wou wel graag wat meer inlichtingen over onze deelname aan internationale verplichtingen. Zo heeft hij vastgesteld dat Eurocontrol in één jaar tijds 70 miljoen duurder wordt.

De Minister legt uit dat het hier om een toekomstprobleem gaat. Internationale controle over het luchtverkeer in een dichtbevolkt Europa is zeer ingewikkeld. Om dit te regelen werd een verdrag gesloten waarbij aan Eurocontrol de gezamenlijke controle werd toevertrouwd van alles wat hoger vliegt dan 6 000 meter. Ondertekenende partijen zijn Nederland, België en Duitsland voor het noordelijk gedeelte van zijn grondgebied. Frankrijk noch Engeland doen mee.

On a constaté que les Pays-Bas continuent néanmoins à régler eux-mêmes la circulation dans leur espace aérien. L'existence d'« Eurocontrol » est-elle ainsi compromise ? Ce serait dommage, car nous devrions investir des centaines de millions pour mettre sur pied notre propre régulation. Celle-ci consiste également à enregistrer tous les survols. On sait que tout survol est soumis à paiement et il faut donc un organisme pour les contrôler.

Un membre de la Commission aimerait savoir les montants exacts des traitements exorbitants alloués au personnel supérieur de la Sabena.

Le Ministre, tout en connaissant ces montants, ne donnera pas de réponse précise à la question. La Sabena est une société privée allouant des rémunérations en rapport avec ce qui est d'usage dans de telles sociétés. Le barème des traitements y est fort compliqué. Il est très difficile d'obtenir les données relatives à ces traitements, et sous réserve qu'elles restent confidentielles.

L'intervenant n'admet pas que la Sabena soit considérée comme une société privée. Il ne voit pas pourquoi la collectivité qui doit verser tant de millions à la Sabena ne pourrait pas connaître le montant des rémunérations des cadres supérieurs, alors que chaque citoyen peut savoir ce que gagnent les fonctionnaires, les ministres et les parlementaires.

Le Ministre partage en principe ce point de vue. Mais dans ce cas, il faudrait intervenir dans beaucoup de situations comparables. C'est ainsi que l'on n'a même pas pu obtenir des chemins de fer des informations similaires concernant les mandats confiés à des fonctionnaires dans les filiales. Il reconnaît que certaines situations à la Sabena lui déplaisent souverainement.

Le Président demande si le Ministre est disposé à signaler à la Sabena que le budget de 1983 ne sera adopté que si la Commission dispose de toutes les informations requises en ce qui concerne cette société.

Le Ministre expose brièvement la situation financière de la Sabena. Pendant des années, celle-ci a reçu des milliards sans que le plan d'assainissement exigé et promis soit mis en œuvre. Le troisième milliard accordé à la Sabena vient d'être libéré. Mais en dépit de cette opération, le capital n'est pas encore très élevé par rapport au chiffre d'affaires. Il a été convenu que l'Etat verserait encore 2 milliards si la Sabena en trouvait elle-même 4. Actuellement, on peut espérer que les secteurs semi-public et privé contribuent à raison d'environ 3 milliards à la recapitalisation.

Le Ministre a l'intention de créer des filiales à la Sabena mais souligne qu'il s'agit là d'une tâche difficile.

La Sabena est en effet une société qui déploie également d'autres activités : elle distribue des repas, effectue des travaux d'entretien et fait office d'agence de voyages. Une étude comptable approfondie a été demandée à ce sujet. Cette étude est en cours.

On envisage de modifier certains vols. Des pourparlers sont en cours avec des sociétés américaines en vue de réor-

Men heeft vastgesteld dat Nederland niettemin doorgaat zelf zijn luchtruim te controleren. Komt aldus het bestaan van Eurocontrol in het gedrang ? Het ware jammer want dan zouden wij honderden miljoenen moeten investeren in een eigen controle. Controle betekent ook bijhouden van alles wat overvliegt. Er moet nl. voor elke overvlucht betaald worden, en er is dus een instelling nodig die deze vluchten nagaat.

Een commissielid zou graag de juiste bedragen kennen van de buitenissige wedden toegekend aan het toppersoneel van Sabena.

De Minister kent deze bedragen, maar zal geen precies antwoord geven op de vraag. Sabena is een privé-maatschappij met bezoldigingen zoals in zulke maatschappijen gebruikelijk zijn. De wedderekening is er zeer ingewikkeld. De gegevens betreffende deze wedden werden zeer moeizaam verworven en dan nog alleen onder voorbehoud dat ze vertrouwelijk zouden blijven.

Het lid aanvaardt niet dat Sabena privé zou zijn. Hij ziet niet in waarom de gemeenschap die zovele miljoenen aan Sabena moet betalen niet zou mogen weten hoeveel het toppersoneel aldaar verdient; elke burger mag immers ook weten wat ambtenaren, ministers en parlementsleden verdienen.

De Minister is het in beginsel eens met dit standpunt. Weliswaar zou dan het mes moeten gezet worden in heel wat vergelijkbare toestanden. Zo werden dergelijke gegevens niet eens verkregen vanwege de spoorwegen voor de mandaten die aan ambtenaren worden toegekend in dochtermaatschappijen. Hij erkent dat sommige toestanden bij Sabena hem tegen de borst stuiten.

De Voorzitter vraagt of de Minister aan Sabena wil medelen dat de begroting voor 1983 alleen dan zal goedgekeurd worden als de Commissie over alle gewenste gegevens met betrekking tot Sabena beschikt.

De Minister gaat even in op de financiële toestand van de Sabena. Deze heeft jarenlang miljarden ontvangen zonder dat het geëiste en toegezegde saneringsplan uit de bus kwam. Nu is het derde miljard voor de Sabena volstort. Toch bestaat daar nog onderkapitalisering in verhouding tot de omzet. Overeengekomen werd dat de Staat nog 2 miljard zal storten indien Sabena zelf 4 miljard vindt. Op dit ogenblik mag men vanwege de half-openbare en privé-sector een bijdrage tot herkapitalisering van ongeveer 3 miljard verwachten.

De Minister beoogt, sommige diensten van de Sabena te filialiseren, maar geeft te kennen dat dit een moeilijke opdracht is.

De Sabena is een maatschappij die namelijk ook andere activiteiten ontplooit : maaltijden verschaft, onderhoud bezorgt en als reisagentschap werkt. Een grondig boekhoudkundig onderzoek werd hieromtrent gevraagd. Het is aan de gang.

Overwogen wordt, vluchten te wijzigen. Met Amerikaanse maatschappijen worden onderhandelingen gevoerd om te

ganiser les lignes. En conclusion, il est d'avis que si tout marche bien, le déficit de la Sabena pourrait être résorbé pour la fin de 1984.

Un membre rappelle qu'en 1963 déjà, le Gouvernement avait promis d'établir un cadre linguistique pour la Sabena. Ce qui a été fait en 1968 par arrêté royal, mais il ne semble pas possible d'obtenir des statistiques sur la situation réelle de ces dernières années.

Le Ministre promet de communiquer la répartition linguistique des cadres et des pilotes.

Un membre demande que la réduction que la Sabena accorde aux agences de voyages fasse l'objet d'une plus large publicité.

Le Ministre souligne tout d'abord que cette réduction est générale et fait en outre observer qu'une communication de cette réduction a eu des conséquences défavorables pour la Sabena.

Un membre souligne le passage suivant dans l'exposé introductif du budget :

« D'une manière générale, l'infrastructure de tous les aéroports sera entretenue, complétée et adaptée pour tenir compte des prescriptions en matière de sécurité et des besoins d'exploitation. Divers crédits sont inscrits à ces fins. »

Sur la base de ce passage, il pose les questions suivantes :

Concernant l'aéroport de Charleroi-Gosselies :

1. Combien de crédits sont prévus au budget 1982 pour l'aménagement de cet aéroport ?

2. L'aérogare servant au départ et à l'arrivée des voyageurs compte actuellement 340 m². Le projet d'aménagement de l'aérogare porte sa surface à 840 m² (tous services compris). Ce projet a été conçu il y a plusieurs années.

En mars 1980, la convention signée entre l'Etat belge et la SPAC a prévu la suppression de la ligne régulière Charleroi-Londres.

Par contre, la seconde phase de ladite convention du 7 mars 1980 prévoyait la mise en place de trafic charter à Charleroi dès le 1^{er} avril 1981, le mouvement de passagers embarquant et débarquant devant graduellement passer de 5 000 passagers en 1981 à 15 000 en 1985. Le Ministre responsable — ERW — pouvait nous écrire le 20 janvier 1981 :

« Des contacts que nous avons avec Sabena et Sobelair font apparaître que ces engagements seront tenus. Nous appuyons également le dossier qui a été introduit par notre ASBL auprès du Ministre des Communications, afin de procéder aux aménagements devenus indispensables de l'aéroport et de ses pistes. »

kunnen komen tot een herschikking van de lijnen. Als slot denkt hij dat indien alles meevalt, Sabena einde 1984 uit de rode cijfers zal geraken.

Een lid herinnert eraan dat reeds in 1963 van regeringszijde beloofd werd een taalkader op te stellen voor Sabena. Dit is gebeurd bij koninklijk besluit in 1968, maar over de werkelijke toestand van de laatste jaren lijkt een statistiek niet verkrijgbaar te zijn.

De Minister zal de taalverhoudingen meedelen voor het kader en de piloten.

Een lid vraagt meer openheid in verband met de korting die Sabena toekent aan reisagentschappen.

De Minister wijst er vooreerst op dat deze korting algemeen is en laat verder weten dat een mededeling van deze korting ongunstige gevolgen heeft gehad voor Sabena.

Een lid wijst op de volgende passus in de inleidende uitzetting bij de begroting :

« De infrastructuur van alle vliegvelden zal worden onderhouden, vervuldigd en aangepast om tegemoet te komen aan de vereisten van de veiligheid en de behoeften van de exploitatie. Verschillende kredieten zijn hiervoor ingeschreven. »

Met betrekking tot die passus stelt hij de volgende vragen :

In verband met de luchthaven van Charleroi-Gosselies :

1. Hoeveel kredieten zijn er uitgetrokken op de begroting 1982 voor de geschiktmaking van die luchthaven ?

2. Het stationsgebouw van de luchthaven dat dient voor het vertrek en de aankomst van de reizigers heeft thans een oppervlakte van 340 m². Volgens het plan van aanpassing van het stationsgebouw moet dat 840 m² worden (met inbegrip van alle diensten). Dat plan is enkele jaren geleden ontworpen.

In maart 1980 voorzag de overeenkomst tussen de Belgische Staat en de SPAC in de opheffing van de geregelde lijn Charleroi-Londen.

De tweede fase van die overeenkomst van 7 maart 1980 voorzag daarentegen in het tot stand brengen van charterverkeer in Charleroi vanaf 1 april 1981, terwijl het aantal vertrekkende en aankomende passagiers geleidelijk zou moeten stijgen van 5 000 in 1981 tot 15 000 in 1985. De verantwoordelijke Minister — Waalse Gewestexecutieve — kon ons op 20 januari 1981 het volgende mededelen :

« Uit contacten met Sabena en Sobelair blijkt dat die verbintenissen worden gehouden. Wij steunen ook het dossier dat door onze VZW is ingediend bij de Minister van Verkeerswezen om over te gaan tot de omnisbaar geworden aanpassingen van de luchthaven en haar banen. »

M. Spitaels, alors Ministre des Communications, a satisfait aux revendications très justement exprimées et décidé notamment d'aménager l'aérogare.

M. Féaux ayant succédé à M. Spitaels a très correctement décidé de poursuivre la même politique et, malgré de nombreux freins, décidé la mise en adjudication des travaux.

A ce moment, M. le Ministre Féaux a déclaré à Charleroi le 6 octobre 1981 :

« L'ouverture des soumissions est fixée au 4 décembre 1981. On peut être certain que les travaux débiteront dès mars-avril 1982, pour être terminés avant la période de grand hiver 1982. »

Toute la procédure administrative a été respectée et le dossier vous a été transmis par la RVA pour la dernière signature : mars-avril 1982.

A noter que le prix remis par la firme la moins disante est dans l'ordre de l'estimation : plus ou moins 30 millions — crédits repris au budget du département.

Aucune décision ne semble prise à ce point.

Déjà trois prolongations de conditions ont dû être demandées aux entrepreneurs et l'on risque un refus, ce qui pourrait remettre en cause toute la procédure...

Il devient impossible de développer un trafic charter si Charleroi-Gosselies ne dispose pas d'un hall de départ et d'arrivée permettant au moins les mouvements arrivée départ d'un 707, soit plus ou moins 360 passagers.

Par le dynamisme de la SPAC, le nombre de voyageurs qui devait être de 5 000 est passé à 7 600. En 1982, il dépassera les 8 000...

SPAC-Sabena-Sobelair-Spantax, notamment, insistent pour que soient mis à leur disposition des locaux convenables. De même les services de la douane et de la gendarmerie.

Peut-on espérer une décision prochaine ?

3. Heures d'ouverture des aéroports régionaux

— Quel est le régime d'ouverture des différents aéroports régionaux ?

— Quelle est la justification des différences de traitement entre les divers aéroports régionaux ?

— L'aéroport de Charleroi-Gosselies demande un élargissement de ses heures d'ouverture...

Quand sera-t-il satisfait à cette demande légitime pour le développement économique d'une région en déclin ?

De heer Spitaels, toenmalig Minister van Verkeerswezen, willigde die gerechtvaardigde eisen in en besloot onder meer tot de aanpassing van het stationsgebouw.

De heer Féaux, die de heer Spitaels opvolgde, heeft zeer terecht besloten om hetzelfde beleid voort te zetten en ondanks vele hinderpalen tot de aanbesteding over te gaan.

Minister Féaux verklaarde in Charleroi op 6 oktober 1981 het volgende :

« De opening van de inschrijvingen is vastgesteld op 4 december 1981. Men kan er zeker van zijn dat de werken in maart-april 1982 zullen beginnen en dat zij voor het midden van de winter 1982 geëindigd zullen zijn. »

De gehele administratieve procedure is in acht genomen en het dossier is u overgezonden door de Regie der Luchtwegen voor de laatste handtekening : maart-april 1982.

Hierbij valt aan te stippen dat de prijs van de laagst-biedende firma niet ver afwijkt van de raming : ± 30 miljoen — kredieten opgenomen in de begroting van het departement.

In dit verband schijnt nog geen beslissing te zijn genomen.

Aan de aannemers moesten reeds drie verlengingen van voorwaarden worden gevraagd en men dreigt een weigering op te lopen, hetgeen de gehele procedure op de helling zou kunnen zetten...

Het wordt onmogelijk charterverkeer te ontwikkelen, indien Charleroi-Gosselies niet beschikt over een aankomst- en vertrekhal waardoor aankomst en vertrek van een 707, dat maakt ongeveer 360 passagiers, op zijn minst, mogelijk worden gemaakt.

Dank zij het dynamisme van de SPAC is het aantal reizigers, dat 5 000 moest belopen, gestegen tot 7 600. In 1982 zullen er meer dan 8 000 zijn...

Onder meer de SPAC-Sabena-Sobelair-Spantax vragen met aandrang passende lokalen... Zo ook de diensten van de douane en van de rijkswacht.

Mag eerlang een beslissing worden verwacht ?

3. Openingsuren van de gewestelijke luchthavens

— Wat zijn de openingsuren van de verschillende gewestelijke luchthavens ?

— Hoe wordt de uiteenlopende behandeling van de verschillende gewestelijke luchthavens verantwoord ?

— De luchthaven van Charleroi-Gosselies vraagt een verruiming van haar openingsuren...

Wanneer zal dit verzoek, dat gewettigd is wegens de economische ontwikkeling van een streek in verval, worden ingewilligd ?

4. Allongement de la piste de l'aéroport de Charleroi-Gosselies

En vue de l'acquisition du terrain,

— un crédit de 100 millions a été inscrit au budget 1981. Le solde, soit un crédit de 175 millions, devrait être inscrit au budget 1982;

— le Comité consultatif de la RVA, réuni le 15 juin 1982, a approuvé l'inscription de 126 millions, la RVA estimant ce montant suffisant pour couvrir les expropriations.

— Ces expropriations sont réalisées par le Comité d'acquisition de Charleroi qui escompte avoir terminé ce travail vers janvier-février 1983. Dès lors, on devra envisager la réalisation de l'aménagement de la piste d'envol, soit plus ou moins 400 mètres.

Quels sont les crédits inscrits au budget de 1982 pour entamer l'allongement de la piste ?

Quel est le montant estimé de l'allongement de la piste ?

Dans le cadre du programme triennal d'investissement public, quelle est l'inscription faite pour réaliser cet objectif ?

Voici les répliques du Ministre.

1. Crédits prévus au budget 1982 pour l'aménagement de cet aéroport :

— Rechargement de piste	F 15 000 000
— Contrat d'entretien voirie	10 000 000
— Centre de secours	20 000 000
— Hall de départ	31 000 000
— Expropriation en vue de l'allongement de la piste (deuxième phase)	126 000 000
— Allongement voie de circulation	800 000
Total	F 202 800 000

2. Pour ce qui concerne la construction d'un hall de départ et l'aménagement d'un hall d'arrivée, je vous informe que l'Inspection des Finances :

a) a qualifié d'indéfendable l'extension du hall de départ à Gosselies parce que les équipements d'accueil de cet aéroport sont incontestablement suffisants pour le trafic actuel et, partant, à défaut de justification valable, estimé qu'il n'y a pas d'éléments pour revoir cet avis;

b) a estimé que la modicité des recettes de l'aéroport ne justifie en rien l'investissement proposé, sans compter que les dépenses de fonctionnement des installations complémentaires ne feraient qu'aggraver la situation financière déjà précaire de la Régie des Voies aériennes.

4. Verlenging van de baan van de luchthaven van Charleroi-Gosselies

Voór de aankoop van de grond,

— is een krediet van 100 miljoen uitgetrokken op de begroting 1981. Het saldo, een bedrag van 175 miljoen, zou moeten worden uitgetrokken op de begroting 1982;

— het Comité van advies van de Regie der Luchtwezen, bijeen op 15 juni 1982, heeft het uittrekken van een krediet van 126 miljoen goedgekeurd, daar de Regie der Luchtwezen dit bedrag toereikend acht voor alle onteigeningen.

— Die onteigeningen geschieden door het Comité van aankoop van Charleroi, dat erop rekent deze werkzaamheden tegen januari-februari 1983 te hebben beëindigd. Men zal derhalve de uitvoering van de aanpassing van de startbaan, dit is ongeveer 400 meter, in overweging moeten nemen.

Welke kredieten zijn er op de begroting 1982 uitgetrokken om de verlenging van de baan aan te vatten ?

Op welk bedrag wordt de verlenging van de baan geraamd ?

Welke kredieten zijn er, in het kader van het driejaren-investeringsplan van de overheid, uitgetrokken om dat doel te bereiken ?

Antwoorden van de Minister.

1. Kredieten op de begroting 1982 voor de inrichting van deze luchthaven :

— Aanvullen van de baan	F 15 000 000
— Onderhoudscontract wegen	10 000 000
— Hulpcentrum	20 000 000
— Vertrekhal	31 000 000
— Onteigening voor de verlenging van de baan (tweede fase)	126 000 000
— Verlenging van de verkeersweg	800 000
Totaal	F 202 800 000

2. Wat de bouw van een vertrekhal en de inrichting van een aankomsthal betreft, deel ik u mede dat de Inspectie van Financiën :

a) de uitbreiding van de vertrekhal in Gosselies onverdedigbaar heeft genoemd omdat de onthaaluitrusting van die luchthaven ongetwijfeld toereikend is voor het huidige verkeer en dat de Inspectie van Financiën van oordeel is geweest dat er bij gebrek aan een geldige verantwoording, geen elementen zijn om dit advies te herzien;

b) gemeend heeft dat de bescheiden inkomsten van de luchthaven de voorgestelde investering geenszins verantwoorden, zonder dan nog rekening te houden met het feit dat de werkingsuitgaven van de aanvullende installaties de reeds wankelende financiële toestand van de Regie der Luchtwezen slechts zouden verslechteren;

c) a rappelé que les décisions dont ce dossier a déjà fait l'objet, ont été prises sur la base d'une estimation de 16 millions de francs, alors que les propositions s'avèrent atteindre 31 millions de francs.

D'autre part, il est important de signaler que toute la procédure administrative n'a pas été respectée étant donné que le Ministre des Communications de l'époque n'a pas estimé utile de soumettre le dossier à l'avis du Ministre du Budget, comme la réglementation en vigueur l'exige quand il y a un avis négatif de l'Inspection des Finances sur un dossier.

Tenant compte de tous ces éléments, j'ai visité l'aéroport de Charleroi-Gosselies afin de me rendre compte objectivement de la situation des aéroports régionaux, ceci dans le cadre de ma politique aéroportuaire générale.

Je tiens à vous informer que ma tournée d'information n'est pas terminée. Je désire, suivant la même procédure, visiter prochainement l'aéroport de Bruxelles-National et Brucargo, pour me permettre d'examiner d'une manière approfondie les problèmes de chaque aéroport et d'en tirer les conclusions qui s'imposent. De toute façon, je peux vous assurer que, d'après les informations obtenues auprès de la direction de l'aéroport, l'accroissement du nombre des vols charters en 1982 n'a donné lieu à aucune difficulté pour l'accueil des passagers.

3. Heures d'ouverture des aéroports régionaux

Les heures d'ouverture des aéroports régionaux ont été fixées en tenant compte de la demande réelle du trafic. Elles résultent en partie des fonctions particulières que chacun de ces aéroports joue ou a joué.

Ostende : tous les jours 24 heures sur 24.

Charleroi-Gosselies : du lundi au vendredi : 06.00-21.00 (GMT).

Samedi-dimanche : 08.00-20.00 (GMT).

Liège-Bierset : du lundi au vendredi : 06.00-21.00 (GMT).

Samedi, dimanche et jours fériés : 08.00-20.00 (GMT).

Anvers-Deurne : tous les jours 06.00-22.00 (GMT).

Pour ce qui concerne la modification des heures d'ouverture, je voudrais, au préalable, dire que le conseil provincial du Hainaut a déjà demandé à la Régie des Voies aériennes que les heures actuelles d'ouverture de Charleroi-Gosselies, c'est-à-dire de 6 à 21 heures, soient étendues de 5 à 22 heures (GMT).

La Régie a examiné cette requête et son étude a porté sur l'incidence qu'aurait sur les effectifs et le prix de revient une extension de la période d'ouverture.

c) er heeft op gewezen dat de beslissingen omtrent dit dossier genomen werden op basis van een raming van 16 miljoen frank, terwijl de voorstellen tot 31 miljoen frank blijken op te lopen.

Het is van belang te vermelden dat de administratieve gang van zaken niet werd gevolgd, aangezien de toenmalige Minister van Verkeerswezen het niet nuttig geoordeeld heeft om het dossier om advies aan de Minister van Begroting voor te leggen, zoals de geldende reglementering het eist wanneer er over een dossier een negatief advies van de Inspectie van Financiën is.

Rekening houdend met al deze gegevens heb ik een bezoek gebracht aan de luchthaven van Charleroi-Gosselies om mij objectief rekenschap te kunnen geven van de toestand van de regionale luchthavens, in het raam van mijn algemeen lucht-havenbeleid.

Ik wil er tevens op wijzen dat mijn informatieronde niet beëindigd is. Volgens dezelfde procedure wil ik binnenkort de luchthaven van Brussel-Nationaal en Brucargo bezoeken, om de problemen van elke luchthaven grondig te onderzoeken en er de nodige besluiten uit te halen. U kunt in elk geval overtuigd zijn dat, volgens inlichtingen van de directie van de luchthaven, het aantal chartervluchten in 1982 geen enkele moeilijkheid heeft opgeleverd voor de ontvangst van de passagiers.

3. Openingsuren van de regionale luchthaven

Bij het vaststellen van de openingsuren van de regionale luchthavens werd rekening gehouden met de werkelijke verkeersbehoeften. Deze uren vloeien gedeeltelijk voort uit de eigen functies die elk van die luchthavens vervult of vervuld heeft.

Oostende : dagelijks 24 uren op 24.

Charleroi-Gosselies : van maandag tot vrijdag : 06.00-21.00 (GMT).

Zaterdag en zondag : 08.00-20.00 (GMT).

Luik-Bierset : maandag tot vrijdag : 06.00-21.00 (GMT).

Zaterdag, zondag en feestdagen : 08.00-20.00 (GMT).

Antwerpen-Deurne : elke dag van 06.00 tot 22.00 (GMT).

Wat de wijziging van de openingsuren betreft, deel ik vooreerst mede dat de provincieraad van Henegouwen reeds aan de Regie der Luchtwezen gevraagd heeft om de huidige uren van Charleroi-Gosselies (van 6 tot 21 uur) uit te breiden tot de uurregeling van 5 tot 22 uur.

De Regie heeft dit verzoek onderzocht, waarbij werd nagegaan wat de weerslag zou zijn van de langere openings-tijden op het personeelsbestand en op de kostprijs.

Tout d'abord, il faut savoir que sous certaines conditions (accord de l'autorité aéroportuaire et paiement des frais de personnel), les utilisateurs peuvent actuellement, sur préavis, obtenir occasionnellement une fermeture retardée ou anticipée de l'aéroport.

La contribution financière qui leur est réclamée sert à couvrir l'indemnisation des heures supplémentaires effectuées par le personnel et évite, de la sorte, une aggravation de la situation sur le plan des heures à compenser.

D'autre part, plutôt que de retenir la solution tendant à étendre la période d'ouverture de 2 heures (1 heure le matin et 1 heure le soir), la Régie a estimé plus judicieux de s'en tenir à la seule hypothèse d'une ouverture permanente de 24 heures sur 24 ainsi que cela se pratique pour Ostende, qui est également un aéroport de première classe.

Les calculs effectués par la Régie, pour une période d'ouverture de 24 heures, ont abouti à une extension des effectifs de l'ordre de 28 unités.

Je dois préciser que cet accroissement des effectifs a été établi en considérant comme un fait acquis les différentes adaptations du cadre déjà admises dans leur principe, mais non encore consacrées, par suite de l'installation de la semaine de 38 heures.

Par ailleurs, l'adaptation du projet entraînerait une dépense supplémentaire de 8 889 474 francs à l'indice 100 (indice actuel : 225,22) à supporter par le budget d'exploitation de la Régie.

4. Allongement de la piste de l'aéroport

La Régie des Voies aériennes a préparé les travaux de prolongement de la piste 07/25, portant la longueur totale de cette piste de 2 500 à 3 200 mètres.

En vue de cette réalisation, il est nécessaire d'exproprier plusieurs parcelles et parties de parcelles sur le territoire des communes de Charleroi et Fleurus.

Les terrains à acquérir pour ce prolongement totalisent une superficie de ± 25 hectares, où se situent ± 90 maisons ainsi qu'une église.

Les dépenses d'expropriation sont estimées à ± 226 millions.

Une première tranche du crédit nécessaire figurait au budget 1981 (100 millions). Le solde est inscrit au budget 1982.

Si les expropriations se chiffrent à 226 millions, il faut encore ajouter ± 300 millions pour les travaux de terrassement, la prolongation de la piste proprement dite et l'adaptation du balisage.

Il paraît évident que les travaux envisagés ne feront qu'aggraver le déficit du compte d'exploitation de l'aéroport. Les recettes de cet aéroport ne couvrent même pas 20 p.c. des dépenses et cela, sans même compter les amortissements des investissements.

In de eerste plaats is het zo dat het vliegveld thans bij gelegenheid later kan worden gesloten of vroeger geopend op aanvraag van de gebruikers en onder welbepaalde voorwaarden (instemming van de luchthavenautoriteit en betaling van de personeelskosten).

De financiële bijdrage dient ter vergoeding van de uren die het personeel moet presteren en voorkomt op die wijze dat het aantal te compenseren uren nog oploopt.

Overigens geeft de Regie de voorkeur aan permanente openingsuren van 24 uur op 24, zoals in Oostende — ook een luchthaven van de eerste klasse — liever dan de openingsuren met 2 uren te verlengen (1 uur 's ochtends en 1 uur 's avonds).

Volgens de berekeningen van de Regie moet het bestand worden uitgebreid met 28 personeelsleden om de luchthaven 24 uur op 24 open te kunnen houden.

Ik wil er wel op wijzen dat er bij die personeelsuitbreiding al rekening is gehouden met de verschillende aanpassingen van de personeelsformatie tengevolge van de 38-urige werkweek, die in beginsel reeds zijn aanvaard, maar nog niet in de praktijk gebracht.

De aanpassing van het ontwerp zou trouwens een bijkomende uitgave meebrengen van 8 889 474 frank volgens het indexcijfer 100 (huidig indexcijfer : 225,22), die gedragen moet worden door de bedrijfsbegroting van de Regie.

4. Verlenging van de start- en landingsbanen

De Regie der Luchtweegen heeft de verlenging voorbereid van de startbaan 07/25, zodat deze van 2 500 meter op 3 200 meter kan worden gebracht.

Daartoe is het noodzakelijk verscheidene percelen of gedeelten van percelen te onteigenen op het grondgebied van de gemeenten Charleroi en Fleurus.

De oppervlakte van de terreinen die voor de verlenging noodzakelijk zijn, bedraagt ± 25 hectare en daarop staan ± 90 huizen en een kerk.

De onteigeningskosten worden geraamd op ± 226 miljoen.

Een eerste krediet werd uitgetrokken op de begroting van 1981 (100 miljoen). De rest staat geboekt op de begroting 1982.

De onteigening zelf zal zo'n 226 miljoen bedragen, maar daarbij komt nog ± 300 miljoen voor grondwerk, de verlenging van de eigenlijke baan en de aanpassing van de bebakening.

Het ligt voor de hand dat die werkzaamheden het deficit op de bedrijfsbegroting van de luchthaven alleen maar zullen vergroten. De ontvangsten bedragen nog geen 20 pct. van de uitgaven en daarin zijn zelfs de afschrijvingen van de investeringen niet meegerekend.

Année Jaar	Recettes Ontvangsten	Dépenses Uitgaven	Coefficient d'exploitation Exploitatiecoëfficiënt
1968	8 848 396	25 662 789	34,47
1969	9 346 362	26 800 986	34,87
1970	9 052 007	38 003 959	23,81
1971	9 837 702	43 029 301	22,86
1972	9 347 964	49 663 383	18,82
1973	9 825 179	59 620 166	16,48
1974	22 569 522	64 316 138	35,10
1975	20 784 976	74 785 564	27,79
1976	14 906 568	94 338 247	15,80
1977	16 534 814	102 126 992	16,10
1978	16 069 149	114 618 929	14,00
1979	19 430 191	126 625 034	15,00
1980	16-366 269	128 749 850	12,71
1981	11 602 610	137 163 370	8,46

L'argument selon lequel la piste de Charleroi ne permet pas le décollage à pleine charge de toute une série d'appareils couramment utilisés par les compagnies, est très subjectif parce que ne s'appliquant qu'à des cas d'espèce exceptionnellement rares, notamment celui des avions gros porteurs à long rayon d'action. On pourrait comparer cette situation avec celle du port maritime d'Anvers où certains navires gros porteurs ne peuvent entrer à leur tirant d'eau maximum. Ce qui ne les empêche pas de venir en faisant une balance entre leur chargement commercial et leur chargement en combustible. La question de « pleine charge » est liée à différents paramètres : conditions de vol, vitesse maximale ou économique, le rapport charge marchande/rayon d'action, conditions atmosphériques, situations géographiques et climatologiques aux points de départ et d'arrivée, etc.

A titre d'exemple, citons le cas du B.747 (masse maximum au décollage 332 000 kg) lequel a un rayon d'action de 7 400 km pour une charge marchande maximum de 55 000 kg en vol économique tandis que son rayon d'action maximum (plein de carburant) est de 11 350 km avec seulement 18 200 kg de charge marchande.

Ceci montre à suffisance qu'il existe une marge de 36 800 kg suivant le rayon d'action.

A noter que le B.747 pourrait décoller de Gosselies avec une masse de 280 000 kg laissant 120 tonnes à partager entre du fret et du carburant, la masse à vide opérationnelle étant de 160 000 kg. Contrairement à ce que l'on semble vouloir dire, la majorité des types d'avions courants de court et moyen courrier peuvent y décoller avec chargement commercial maximum pour des distances allant jusqu'à 2 000 km.

De toute façon, je ne prendrai de décision pour ce qui concerne l'allongement de la piste qu'après avoir approfondi le problème de chaque aéroport régional et après avoir visité l'aéroport de Bruxelles-National.

Het argument dat de baan van Charleroi het opstijgen met volle lading niet toelaat voor een groot aantal toestellen die door de maatschappijen geregeld worden gebruikt, is zeer subjectief omdat het slechts van toepassing is op uitzonderlijke gevallen, o.m. de transportvliegtuigen met grote actieradius. Deze toestand is te vergelijken met die van de Antwerpse zeehaven, waar sommige grote vrachtschepen met hun maximale diepgang niet binnen kunnen. Dat belet ze niet om toch binnen te varen, met een evenwicht tussen hun commerciële lading en hun lading brandstof. Het vraagstuk van de volle lading hangt samen met verschillende parameters : de vliegvoorwaarden, maximumsnelheid of economische snelheid, de verhouding goederenlading-vliegengte, weersomstandigheden, geografische en klimatologische omstandigheden op de vertrekken aankomstplaats, enz.

Nemen wij het voorbeeld van de B.747 (maximummassa bij het opstijgen 332 000 kg), die een vliegengte heeft van 7 400 km voor een maximum goederenlading van 55 000 kg bij economisch vliegen, terwijl zijn maximale vliegengte (met volle brandstoftanks) 11 350 km bedraagt, met slechts 18 200 kg goederenlast.

Dit bewijst dat er een speelruimte van 36 800 kg is naargelang van de vliegengte.

Let wel op dat de B.747 van Gosselies zou kunnen opstijgen met een massa van 280 000 kg, waarbij 120 ton te verdelen is tussen de vracht en de brandstof en de onbelaste operationele massa 160 000 kg bedraagt. In tegenstelling met wat men schijnt te willen zeggen kan de meerderheid van de gewone vliegtuigen voor kort en middellang vervoer opstijgen met een maximale handelslading voor afstanden tot 2 000 km.

In elk geval zal ik voor de verlenging van de baan geen beslissing nemen, dan nadat het probleem voor elke gewestelijke luchthaven grondig is onderzocht en ik de luchthaven van Brussel-Nationaal heb bezocht.

7. Commissariat général au Tourisme

Un membre attire l'attention sur un problème qui se pose depuis la révision de la Constitution : où en est la régionalisation du tourisme ? Les conseils consultatifs techniques n'ont pas été dédoublés.

Le Ministre répond que le Commissariat général au Tourisme n'a plus de titulaire. Ses attributions ont été reprises par le secrétaire général du département, assisté de deux commissaires de rôle linguistique différent. Cette activité doit maintenant être transférée aux communautés. Un arrêté royal relatif à la nouvelle structure a été publié au *Moniteur* du 30 juin de cette année.

La répartition pratique du personnel est en train de se faire. Reste la question de savoir ce qu'englobe exactement le tourisme. A une demande de Mme De Backer concernant l'avant-projet de décret relatif à un statut des agences de voyages pour la Communauté flamande, les Chambres réunies du Conseil d'Etat ont émis un avis le 9 décembre 1981. Selon cet avis, les aspects économiques du tourisme revêtent un caractère national.

Le budget prévoit encore un poste important pour le tourisme (110 millions en 1982), qui s'élèvera à 113 millions en 1983. Le Ministre espère pouvoir régler la répartition des attributions avec ses collègues flamand et wallon.

Un membre aimerait savoir qui est responsable de la promotion du tourisme à l'étranger.

Le Ministre estime qu'il s'agit là d'une matière qui relève des communautés.

Un autre membre partage cet avis. Selon lui, le tourisme relève de la compétence exclusive des communautés, de sorte qu'une administration centrale n'a plus à s'en occuper.

III. VOTES

Les articles ont été adoptés par 11 voix contre 7.

L'ensemble du projet a été adopté par 11 voix contre 7.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 12 membres présents.

Le Rapporteur,
W. CLAEYS.

Le Président,
F. DE BONDT.

7. Commissariaat-Generaal voor Toerisme

Een lid vestigt de aandacht op een probleem dat gerezen is sedert de grondwetsherziening : hoe staat het met de regionalisering van het toerisme ? De technische adviesraden werden niet gesplitst.

De Minister antwoordt dat het Commissariaat-Generaal voor Toerisme geen titularis meer heeft. De bevoegdheden ervan werden overgenomen door de secretaris-generaal van het departement die bijgestaan wordt door twee commissarissen van een verschillende taalrol. Nu dient deze activiteit overgeheveld naar de gemeenschappen. Nog dit jaar is hierover een koninklijk besluit verschenen (*Staatsblad* 30 juni 1982) over de nieuwe structuur.

De praktische indeling van het personeel is aan de gang. Blijft de vraag wat toerisme precies inhoudt. Op vraag van mevrouw De Backer met betrekking tot het decreet aangaande een statuut van de reisbureau in de Vlaamse Gemeenschap bracht de Raad van State in gemeenschappelijke Kamers verenigd een advies uit op 9 december 1981. Luidens dit advies zijn de economische aspecten van het toerisme nationaal.

Op de begroting staat nog een belangrijke post voor toerisme (in 1982 110 miljoen) die ook in 1983 nog 113 miljoen zal belopen. Hij hoopt met de Vlaamse en Waalse collega's tot een bevoegdheidsregeling te komen.

Een lid vraagt wie instaat voor de bevordering van het toerisme in het buitenland.

De Minister meent dat dit gemeenschapsmaterie is.

Een ander lid is van dezelfde mening. Volgens hem behoort het toerisme uitsluitend tot de bevoegdheid van de Gemeenschappen en heeft een centraal bestuur daar geen taak meer aan.

III. STEMMINGEN

De artikelen zijn aangenomen met 11 stemmen tegen 7.

Het geheel van het ontwerp is aangenomen met 11 stemmen tegen 7.

Dit verslag is eenparig goedgekeurd door de 12 aanwezige leden.

De Verslaggever,
W. CLAEYS.

De Voorzitter
F. DE BONDT.

ERRATA

(Texte de la loi)

ART. 10 (p. 6)

Texte français, deuxième paragraphe. Lire :

L'arrêté royal de transfert de crédits doit être contresigné par le Ministre du Budget.

ART. 14 (p. 7)

Deuxième paragraphe - recettes. Lire :

106 583 000 francs au lieu de 106 383 000 francs.

(Tableau de la loi)

TITRE IV

SECTION PARTICULIERE

Page 47 - ART. 60.03.A : dans la colonne : Dépenses de l'année, lire 2,0 au lieu de 1,0.

TITRE VII

ORGANISMES D'INTERET PUBLIC

Office régulateur de la navigation intérieure

Dépenses — Chapitre 51

Page 57 - ART. 511.01 : Rémunérations du personnel de cadre : personnel statutaire : dans la colonne par article, supprimer le tiret.

ERRATA

(Wettekst)

ART. 10 (blz. 6)

Franse tekst, tweede paragraaf. Lezen :

L'arrêté royal de transfert de crédits doit être contresigné par le Ministre du Budget.

ART. 14 (blz. 7)

Tweede paragraaf - ontvangsten. Lezen :

106 583 000 frank in plaats van 106 383 000 frank.

(Wetstabel)

TITEL IV

AFZONDERLIJKE SECTIE

Bladzijde 47 - ART. 60.03.A : in de kolom : Uitgaven van het jaar, lezen 2,0 in plaats van 1,0.

TITEL VII

INSTELLINGEN VAN OPENBAAR NUT

Dienst voor Regeling van de Binnenvaart

Uitgaven — Hoofdstuk 51

Bladzijde 57 - ART. 511.01 : Bezoldigingen van het kaderpersoneel : personeel in statutaire rechtsverband : in de kolom per artikel, de streep schrappen.

ANNEXE 1

BIJLAGE 1

Les dettes et les charges d'intérêt de la SNCB
(en millions de francs)

De schulden en interestlasten van de NMBS
(in miljoenen franken)

Années — Jaren	Total des dettes au 31.12 — Totaal van de schulden op 31.12	Charges des dettes à plus d'un an — Lasten van de schulden op meer dan een jaar	Charges des dettes à un an au plus — Lasten van de schulden op hoogstens één jaar	Autres charges financières (1) — Andere financiële lasten (1)	Total des charges financières — Totaal van de financiële lasten
1970	22 689	1 446	32	113	1 591
1971	24 003	1 640	29	119	1 788
1972	25 951	1 818	18	122	1 958
1973	26 733	1 794	38	126	1 958
1974	27 846	1 954	46	132	2 132
1975	28 739	2 287	146	135	2 568
1976	35 331	2 387	207	265	2 859
1977	36 473	3 052	71	259	3 382
1978	38 174	3 287	240	585	4 112
1979	39 892	3 696	70	305	4 071
1980	45 505	3 622	301	400	4 323
1981	53 498	4 173	1 110	1 977	7 260

(1) Y compris les pertes de change.

(1) Met inbegrip van de koersverliezen.

ANNEXE 2

BIJLAGE 2

1970 (31 décembre 1970)

1970 (31 december 1970)

	Valeur nominale Nominale waarde	Remboursement total Totale terugbetaling	Solde à rembourser Terug te betalen saldo
STIB. — MIVB	690 000 000	81 230 000	608 770 000
MIVA	55 000 000		32 835 000
	433 000 000		365 373 600
	488 000 000		398 208 600
STIL	93 000 000		85 312 667
MIVG	202 000 000		184 403 335
STIC	—		—
STIV	71 000 000		62 961 000
	1 544 000 000		1 339 655 602
SNCV. — NMVB	—		—

1982 (31 décembre 1982)

1982 (31 december 1982)

	Valeur nominale Nominale waarde	Remboursement total Totale terugbetaling	Solde à rembourser Terug te betalen saldo
STIB. — MIVB :			
— Obligataires. — <i>Obligatiehouders</i>	5 800 000 000		5 387 000 000
— Ordinaires. — <i>Gewone</i>	6 318 000 000		4 041 986 340
1982 :			
— Obligataires. — <i>Obligatiehouders</i>	774 072 488		774 072 488
	2 000 000 000		2 000 000 000
— Crédits transitoires. — <i>Overbruggingskredieten</i>	1 879 427 512		1 879 427 512
	16 771 500 000		14 082 486 340
MIVA	1 766 000 000		1 073 699 100
	125 000 000		125 000 000
STIL	718 000 000		281 501 679
	152 000 000		152 000 000
	250 000 000		250 000 000
MIVG	870 000 000		476 464 355
	34 100 000		34 000 000
STIC	173 100 000		56 674 400
STIV	181 000 000		110 878 000
SNCV. — NMVB	12 767 400 000		1 522 734 000

ANNEXE 3

BIJLAGE 3

Passagers et fret transportés par la Sabena depuis 1977

Vervoerde passagiers en vracht door Sabena sedert 1977

	1977	1978	1979	1980	1981
Pass. — Pass.	2 114 929 (1)	2 198 834	2 220 360	2 145 500	2 239 343
Fret (tonnes). — Fret (ton) . .	95 856	105 297	115 578 (2)	102 747	106 609

(1) Dont 109 000 passagers de vols charter dont la totalité a été transportée par Sobelair à partir de 1979 et qui ne sont plus repris dans les statistiques de la Sabena.
 (2) Ce chiffre très élevé s'explique par le pont aérien réalisé en direction de Dar-es-Salam.

(1) Waaronder 109 000 charter-passagiers die vanaf 1979 volledig door Sobelair vervoerd werden en niet meer in de Sabena-statistieken hernomen werden.
 (2) Deze piek is te wijten aan de luchtbrug die werd gerealiseerd naar Dar-es-Salam.

ANNEXE 4

BIJLAGE 4

Nombre de voyageurs (en millions)

Aantal reizigers (in miljoenen)

	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
SNCV. — NMVB	240,6	241,1	238,3	240,1	234,8	267,2	312,2	310,2	306,0	305,0
STIB. — MIVB	174,6	178,1	187,7	196,8	198,5	204,7	208,4	211,9	212,5	206,6
MIVA	53,8	52,6	52,0	52,3	51,2	50,9	50,4	55,0	58,9	60,2
MIVG	28,6	28,5	29,1	30,8	30,5	30,2	29,9	31,6	32,7	33,1
STIL	45,9	46,0	46,3	47,0	47,9	48,5	51,0	53,0	55,4	56,6
STIC	12,6	13,0	13,6	14,1	13,6	13,0	13,5	13,6	13,3	13,6
STIV	7,3	7,5	7,4	7,4	7,2	7,0	7,1	7,2	7,2	7,3

ANNEXE 5

BIJLAGE 5

ORNI (en millions)

DRB (in miljoenen)

		1972	1974	1976	1977	1978	1979	1980	1981
Nombre d'affrètements. —									
Aantal bevrachtingen :									
Belgique. — België	Affr. — Bevr. .	28 617	27 452	23 354	21 853	19 523	19 800	18 087	16 614
	Ton. — Ton .	12,329	12,893	11,6	10,6	10,0	10,5	10,3	10,149
France — Frankrijk	Affr. — Bevr. .			13 830	12 037	12 204	11 710	12 423	11 474
	Ton. — Ton .			3,6	3,1	3,2	3,0	3,3	3,58
Transports effectués en régie. — Trans- port uitgevoerd eigen vervoer	Affr. — Bevr. .	13 720	12 192	8 766	7 884	7 052	6 281	6 198	5 574
	Ton. — Ton .	6,5	6,4	4,6	4,3	4,1	3,9	4,1	3,6

ANNEXE 6

BIJLAGE 6

RTM

RMT

	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
Nombre d'unités transportées (en milliers). — Aantal vervoerde eenheden (in duizendt.). :										
— Voyageurs. — Reizigers . .	2 007	2 153	2 226	2 558	2 635	2 785	2 724	2 662	2 695	2 395
— Voitures. — Personenwagens .	268	284	263	281	312	335	337	320	294	247
— Camions. — Vrachtwagens .	10	34	54	65	73	92	100	122	110	121

ANNEXE 7

BIJLAGE 7

SNCB

NMBS

	1972	1973	1975	1977	1978	1979	1980	1981
Nombre de voyageurs (millions). —								
Aantal reizigers (miljoen) . . .	240,3	236,6	232,1	200,4	170,8	163,7	163,7	166,8
Nombre de km/voyageurs (millions). —								
Aantal km/reizigers (miljoen) . . .	8 168	8 093	8 258	7 667	7 136	6 955	6 963	7 078
Nombre de tonnes/marchandises								
× 1 000. — Aantal ton/goederen								
< 1 000	69 333	75 524	59 201	58 332	63 187	73 879	71 063	69 636
Nombre de tonnes/km. — Aantal								
ton/km	7 490	8 183	6 757	6 485	7 119	8 535	7 999	7 528

ANNEXE 8

BIJLAGE 8

Ensemble des investissements en millions de francs courants
et de francs constants de 1981 réalisés par la SNCB et
pris en charge soit par la SNCB soit par l'Etat

Gezamenlijke investeringen in miljoenen lopende franken en
in constante franken van 1981 gedaan door de NMBS en
bekostigd, hetzij door de NMBS, hetzij door de Staat

Année Jaar	Montant total en mio de francs courants — Totaal bedrag in miljoenen lopende franken	Indice des prix à la consommation 1981 = 100 — Verbruikersprijzenindex 1981 = 100	Montant total en mio de francs constants de 1981 — Totaal bedrag in miljoenen constante franken van 1981
1970	6 430	45,659	14 083
1971	7 700	47,642	16 162
1972	8 726	50,239	17 357
1973	9 104	53,731	16 944
1974	8 027	60,547	13 257
1975	9 829	68,277	14 394
1976	12 112	74,532	16 251
1977	12 335	79,825	15 453
1978	15 167	83,397	18 187
1979	15 191	87,123	17 436
1980	20 991	92,912	22 592
1981 (1)	26 530	100,000	26 530
1982 (1)	31 488	108,000 (1)	29 156
Plan 1983-1985			
1983 (1)	25 757	116,640 (1)	22 082
1984 (1)	24 301	125,971 (1)	19 291
1985 (1)	25 570	136 049 (1)	18 795

(1) Prévisions.

(1) Ramingen.

ANNEXE 9

BIJLAGE 9

Coûts d'exploitation :

Total et parts respectives du personnel
(après déduction des compensations de l'Etat)
et de l'énergie de traction
(en milliards de francs)

Exploitatiekosten :

Totaal en respectieve aandelen van het personeel
(na aftrekking van de staatscompensaties)
en van de tractie-energie
(in miljarden franken)

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
1. Personnel. — <i>Personeel</i>	11,9	13,0	16,7	19,6	23,9	25,9	27,9	28,9	32,1	34,6
P.c. du total. — <i>Pct. van het totaal</i>	55,87	55,56	64,48	64,90	74,45	70,77	72,47	72,80	72,62	72,08
Indice 1971 = 100. — <i>Index 1971 = 100</i>	100	109,24	140,34	164,71	200,84	217,64	234,45	242,86	269,75	290,76
2. Traction. — <i>Tractie</i> :										
Energie. — <i>Energie</i>	0,9	0,9	1,0	1,5	1,7	1,8	1,9	1,9	2,4	3,1
P.c. du total. — <i>Pct. van het totaal</i>	4,23	3,85	3,86	4,97	5,30	4,92	4,94	4,79	5,43	6,45
Indice 1971 = 100. — <i>Index 1971 = 100</i>	100	100	111	167	189	200	211	211	267	344
3. Autres. — <i>Andere</i>	8,5	9,5	8,2	9,1	6,5	8,9	8,7	8,9	9,7	10,3
P.c. du total. — <i>Pct. van het totaal</i>	39,9	40,59	31,66	30,13	20,25	24,31	22,59	22,41	21,95	21,45
Indice 1971 = 100. — <i>Index 1971 = 100</i>	100	112	96	107	76	105	102	105	114	121
Total. — <i>Totaal</i>	21,3	23,4	25,9	30,2	32,1	36,6	38,5	39,7	44,2	48,00
P.c. du total. — <i>Pct. van het totaal</i>	100	109,86	121,60	141,78	150,70	171,83	180,75	186,39	207,51	225,35
Indice des prix à la consommation. — <i>Index van de consumptie-prijzen</i>	100	105,45	112,78	127,04	143,31	156,44	167,55	175,04	182,87	195,02

Source : annuaire statistique.

Bron : statistisch jaarboek.

ANNEXE 10

BIJLAGE 10

Ministère des Communications

Ministerie van Verkeerswezen

Effectifs du personnel au 1^{er} janvier 1982

Personeelsbestand op 1 januari 1982

Estimation 1982

Raming 1982

Administration Bestuur	Statutaires Statutair	Temp. Tijd.	Contract. Contract.	Chôm. mis au travail — TWW	CST — BTK	Jeunes stag. — Stage j.	Autres — Ander	TOTAL — TOTAAL	+ Recrute- ment — + Werving	- départs — - a/vol.
Département. — <i>Departement</i>	990	12	87	30	20	16	70	1 225	—	77
AMNI. — <i>BZB</i>	1 272	64	52	11	—	26	—	1 425	—	10
Totaux département. — <i>Totalen departement</i>	2 262	76	139	41	20	42	70	2 650	—	87
SNCB. — <i>NMBS</i>	63 110	4 205	—	—	—	1 209	—	68 524	—	5 293
SNCV. — <i>NMVB</i>	7 639	52	—	—	—	32	—	7 723	—	360
MIVB. — <i>STIB</i>	—	—	6 694	—	—	60	—	6 754	—	104
MIVA. — <i>MIVA</i>	1 382	—	—	—	—	—	—	1 382	—	69
MIVG. — <i>MIVG</i>	—	—	632	—	—	9	—	641	—	25
STIL. — <i>STIL</i>	1	—	1 200	—	—	21	—	1 222	—	38
STIC. — <i>STIC</i>	—	—	355	—	—	5	—	360	—	10
STIV. — <i>STIV</i>	—	—	156	—	—	3	—	159	—	4
Totaux transports. — <i>Totalen ver- voer</i>	72 132	4 257	9 037	—	—	1 339	—	86 765	—	5 903
RTM. — <i>RMT</i>	1 809	2	381	13	—	33	20	2 258	—	28
RVA. — <i>RLW</i>	2 037	10	—	38	23	29	3	2 140	—	29
ORNI. — <i>DRB</i>	88	4	—	4	—	1	—	97	—	3
Totaux. — <i>Totalen</i>	3 934	16	381	55	23	63	23	4 495	—	60
Sabena. — <i>Sabena</i>	—	—	9 605	—	—	—	—	—	—	611

ANNEXE 11

Charges d'exploitation et recettes propres
en francs constants de 1981
(SNCB)

BIJLAGE 11

Exploitatielasten en eigen inkomsten
in constante franken van 1981
(NMBS)

Année — Jaar	Recettes tarifaires Bij tarief vastgestelde ontvangsten (1)	Charges d'exploitation (1) Exploitatielasten (1) (2)	Mali brut d'exploitation Bruto exploitatie-mali (3) = (1) - (2)	Taux de couverture Dekkingspercentage (4) = (1) : (2)
1970	34 979	60 367	-25 388	57,9%
1971	33 252	63 212	-29 960	52,6%
1972	33 233	70 167	-36 934	47,4%
1973	34 177	70 559	-36 382	48,4%
1974	33 948	72 472	-38 524	46,8%
1975	26 903	76 067	-49 164	35,4%
1976	26 495	75 839	-49 344	34,9%
1977	25 644	75 189	-49 545	34,1%
1978	26 031	74 421	-48 390	35,0%
1979	27 569	76 919	-49 350	35,8%
1980	27 653	76 720	-49 067	36,0%
1981	25 430	79 567	-54 137	32,0%

(1) Y compris les charges financières nettes.

(1) Met inbegrip van de netto financiële lasten.

ANNEXE 12

L'évolution des recettes unitaires
en matière de transports de voyageurs et de marchandises
depuis 1970 (SNCB)

BIJLAGE 12

De evolutie van de eenheidsontvangsten
in het reizigers- en goederenvervoer
sedert 1970 (NMBS)

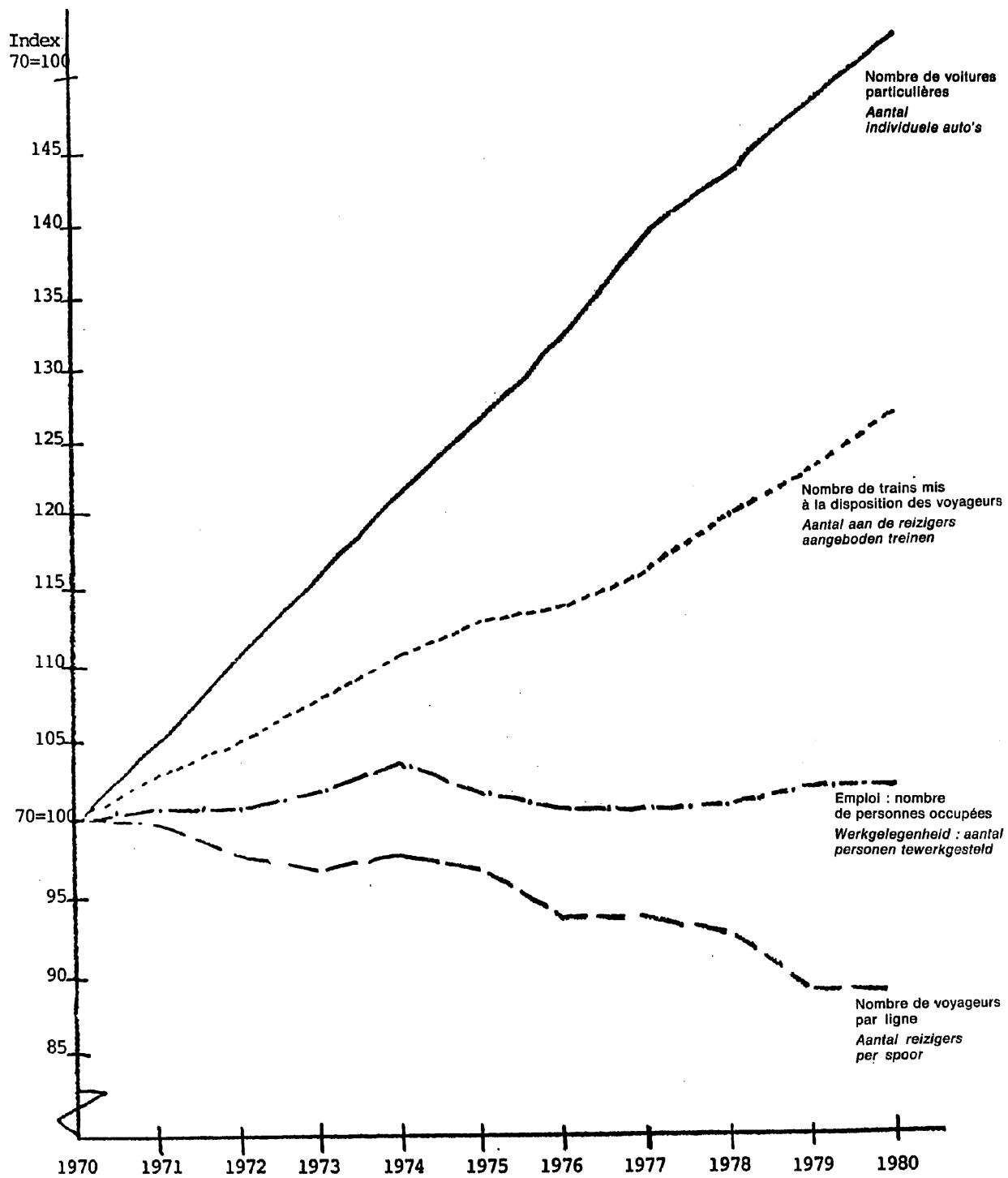
Année Jaar	Recettes tarifaires (avant compensation) par voyageur-km Tariefontvangsten (vóór compensatie) per reizigers-km		Recettes tarifaires (avant compensation) par tonne-km Tariefontvangsten (vóór compensatie) per ton-km	
	En francs constants de 1981 In constante frank van 1981	Index 1970 = 100 Index 1970 = 100	En francs constants de 1981 In constante frank van 1981	Index 1970 = 100 Index 1970 = 100
1970	1,603	100	2,017	100
1971	1,501	94	2,030	101
1972	1,563	98	1,931	96
1973	1,569	98	1,848	92
1974	1,429	89	1,706	85
1975	1,315	82	1,582	78
1976	1,257	78	1,601	79
1977	1,230	77	1,650	82
1978	1,308	82	1,522	75
1979	1,302	81	1,446	72
1980	1,356	85	1,542	76
1981	1,295	81	1,458	72

ANNEXE 13

BIJLAGE 13

Transports de voyageurs en Belgique par index

Vervoer van reizigers in België per index



ANNEXE 14

Personnes occupées à la SNCB

Effectif occupé au 30 juin 1982 : 66 960 (y compris 866 stagiaires Onem).

Nombre total de pensionnés au 30 juin 1982 :

Pensions de retraite	32 284
Pensions de survie	27 606
Total	59 890

BIJLAGE 14

Tewerkgestelden bij de NMBS

Tewerkgesteld effectief op 30 juni 1982 : 66 960 (inclusief 866 RVA-stagiairs).

Totaal aantal gepensioneerden op 30 juni 1982 :

Rustpensioenen	32 284
Overlevingspensioenen	27 606
Totaal	59 890

ANNEXE 15

Question parlementaire n° 232 posée le 22 juin 1982 par M. le député J. Valkeniers à M. le ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones (N.)

Objet : Ecole d'aviation civile.

Il semblerait que l'Ecole d'aviation civile de Grimbergen discrimine les candidats pilotes flamands au profit des francophones, qui seraient relativement plus nombreux à réussir.

Afin de pouvoir vérifier ces dires, je souhaiterais obtenir les renseignements suivants pour les cinq dernières années :

— nombre de candidats, respectivement néerlandophones et francophones, aux examens d'entrée et nombre de lauréats;

— nombre de néerlandophones et de francophones diplômés.

Veuillez mentionner la langue dans laquelle est donnée la formation et le nombre de moniteurs des deux langues.

Je souhaiterais également savoir combien de pilotes la Sabena a recrutés au cours des cinq dernières années, pour chaque groupe linguistique, selon la langue du diplôme.

Réponse : L'honorable membre trouvera ci-après les renseignements demandés.

1. Eléments concernant les examens d'admission à l'Ecole d'Aviation civile :

BIJLAGE 15

Parlementaire vraag nr. 232, op 22 juni 1982 gesteld door de heer J. Valkeniers, volksvertegenwoordiger, aan de heer minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie (N.)

Betreft : Burgerlijke Luchtvaartschool.

Naar het schijnt zou de Burgerlijke Luchtvaartschool van Grimbergen de Vlaamse kandidaat-piloten discrimineren : er zouden relatief meer Franstaligen slagen.

Om dit te verifiëren gelieve u mij de volgende gegevens te verstrekken, voor elk van de laatste vijf jaren :

— aantal Franstaligen, respectievelijk Nederlandstaligen die zich kandidaat stelden voor de toegangsexamens en die in deze proeven slaagden;

— aantal Franstalige, respectievelijk Nederlandstalige eindge-diplomeerden.

U gelieve mij tevens mede te delen in welke taal de opleiding wordt gegeven en hoeveel opleiders van elke taalrol les geven.

Ik zou ook graag vernemen hoeveel piloten Sabena tijdens elk der laatste vijf jaren heeft aangeworven, ingedeld per taalgroep volgens de taal van hun eindexamen van piloot.

Antwoord : Het geachte lid vindt hierbij de gevraagde inlichtingen.

1. Gegevens betreffende de toegangsexamens tot de Burgerluchtvaartschool :

Session d'examen — Examenszittijd	Nombre de candidats — Aantal kandidaten			Nombre de lauréats — Aantal geslaagden		
	Total — Totaal	N.	Fr.	Total — Totaal	N.	Fr.
1977	54	19	35	18	5	13
1978	150	58	92	36	10	26
1979	163	73	90	21	10	11
1980	234	102	132	40	18	22
1981	168	76	92	16	6	10

Jusqu'à 1979 une dispense de l'examen d'admission était prévue pour les détenteurs de certains diplômes.

Le nombre de candidats ainsi admis à l'école est comme suit :

Tot 1979 was een vrijstelling van het toelatingsexamen voorzien voor de houders van sommige diploma's.

Het aantal op die manier tot de school toegelaten kandidaten bedraagt :

	Total — Totaal	N.	Fr.
1977	16	7	9
1978	22	9	13
1979	14	11	3

2. Eléments concernant les candidats ayant terminé les études à l'Ecole d'aviation civile :

2. Gegevens betreffende de afgestudeerden aan de Burgerluchtvaart-school :

Année — Jaar	Promotion — Promotie	Total — Totaal	N.	Fr.
1977	22e	14	6	8
1978	23e	17	6	11
1979	—	1	—	1
1980	24e	14	3	11
1981	25e	18	7	11

3. Eléments concernant la formation.

L'Ecole d'aviation civile est subdivisée en une section néerlandophone et une section francophone. Chaque membre du corps professoral donne cours dans les deux langues nationales. Le corps est composé comme suit :

3. Gegevens betreffende de opleiding.

De Burgerluchtvaartschool is onderverdeeld in een Nederlandstalige en een Franstalige sectie. Elk lid van het lerarenkorps geeft les in de beide landstalen. Het korps zelf is als volgt samengesteld :

	N.	Fr.
Directeur. — <i>Directeur</i>	1	—
Enseignement théorique. — <i>Theorieonderwijs</i>	1	4
Entraînement en vol. — <i>Vliegopleiding</i>	5	3
Total. — <i>Totaal</i>	7	7

4. Eléments concernant le nombre de pilotes recrutés par la Sabena pendant les cinq dernières années.

a) Etudiants de l'Ecole d'aviation civile :

4. Gegevens betreffende het aantal door Sabena aangeworven piloten gedurende de laatste vijf jaren.

a) Afgestudeerden van de Burgerluchtvaartschool :

	1977	1978	1979	1980	1981
Néerlandophones. — <i>Nederlandstaligen</i>	15	8	8	12	—
Francophones. — <i>Franstaligen</i>	7	5	2	2	—
Total. — <i>Totaal</i>	22	13	10	14	—

b) Recrutement hors de l'Ecole d'aviation civile :

b) Aanwervingen buiten de Burgerluchtvaartschool :

	1977	1978	1979	1980	1981
Néerlandophones. — <i>Nederlandstaligen</i>	—	—	—	1	4
Francophones. — <i>Franstaligen</i>	—	—	—	—	2
Total. — <i>Totaal</i>	—	—	—	1	2

ANNEXE 16

Tableau de l'évolution des crédits de 1977 à 1982
(en millions de francs)

BIJLAGE 16

Evolutietabel van de kredieten van 1977 tot 1982
(in miljoenen franken)

Année — Jaar		Crédits ajustés — Aangepaste kredieten			Crédits supplémentaires années antérieures Bijkredieten vorige jaren
		Crédits non dissociés — Niet-gesplitste kredieten	Crédits dissociés — Gesplitste kredieten		
			Crédits d'engagement — Vastleggings- kredieten	Crédits d'ordonnancement — Ordonnancings- kredieten	
1977	Titre I. - Dépenses courantes. — <i>Titel I. - Lopende uitgaven</i> . . .	56 562,4 (1)	—	—	979,0
	Titre II. - Dépenses de capital. — <i>Titel II. - Kapitaaluitgaven</i> . . .	7 874,7	14 200,0	10 866,5	2,6
	Totaux (titres I et II). — <i>Totalen (titels I en II)</i> . . .	64 437,1	14 200,0	10 866,5	981,6
1978	Titre I. - Dépenses courantes. — <i>Titel I. - Lopende uitgaven</i> . . .	61 044,8 (1)	—	—	1 393,1
	Titre II. - Dépenses de capital. — <i>Titel II. - Kapitaaluitgaven</i> . . .	5 404,9	18 049,2	13 796,2	12,3
	Totaux (titres I et II). — <i>Totalen (titels I en II)</i> . . .	66 449,7	18 049,2	13 796,2	1 405,4
1979	Titre I. - Dépenses courantes. — <i>Titel I. - Lopende uitgaven</i> . . .	64 611,6 (1)	—	—	114,8
	Titre II. - Dépenses de capital. — <i>Titel II. - Kapitaaluitgaven</i> . . .	7 235,6	22 295,8	17 670,2	10,9
	Totaux (titres I et II). — <i>Totalen (titels I en II)</i> . . .	71 847,2	22 295,8	17 670,2	125,7
1980	Titre I. - Dépenses courantes. — <i>Titel I. - Lopende uitgaven</i> . . .	66 778,6 (1)	—	—	77,4
	Titre II. - Dépenses de capital. — <i>Titel II. - Kapitaaluitgaven</i> . . .	8 677,4	20 823,9	16 171,9	—
	Totaux (titres I et II). — <i>Totalen (titels I en II)</i> . . .	75 456,0	20 823,9	16 171,9	77,4
1981	Titre I. - Dépenses courantes. — <i>Titel I. - Lopende uitgaven</i> . . .	69 186,7 (1)	—	—	220,0
	Titre II. - Dépenses de capital. — <i>Titel II. - Kapitaaluitgaven</i> . . .	11 980,2	23 853,7	19 721,7	8,8
	Totaux (titres I et II). — <i>Totalen (titels I en II)</i> . . .	81 166,9	23 853,7	19 721,7	228,8
1982	Titre I. - Dépenses courantes. — <i>Titel I. - Lopende uitgaven</i> . . .	70 744,0	—	—	—
(2)	Titre II. - Dépenses de capital. — <i>Titel II. - Kapitaaluitgaven</i> . . .	15 048,1	18 253,7	27 351,7	—
	Totaux (titres I et II). — <i>Totalen (titels I en II)</i> . . .	85 792,1	18 253,7	27 351,7	—

(1) Remarques concernant les « crédits provisionnels » Index, etc. :

1977, dont : 1 070,9 crédit provisionnel.

1978, dont : 739,4 crédit provisionnel.

1979, non compris : 535,2 crédit provisionnel transféré au budget du Ministère des Finances par arrêté royal du 6 février 1980.

1980, dont : 1 352,6 crédit provisionnel mais non compris 280,7 crédit provisionnel transféré du budget Ministère des Finances par arrêté royal du 21 mai 1981.

1981, dont : 526,6 crédit provisionnel mais non compris 996,8 crédit provisionnel transféré du budget Ministère des Finances par arrêté royal du 26 mars 1981.

1982 : sans tenir compte d'un crédit provisionnel à provenir du budget du Ministère des Finances - Section 32, art. 01.03.

(2) Pour 1982, crédits initiaux.

(1) Opmerkingen betreffende de kredieten voor de index-provisie, enz. :

1977, waarvan : 1 070,9 provisioneel krediet.

1978, waarvan : 739,4 provisioneel krediet.

1979, niet inbegrepen : 535,2 provisioneel krediet overgedragen van de begroting van Financiën overeenkomstig het koninklijk besluit van 6 februari 1980.

1980, waarvan : 1 352,6 provisioneel krediet maar niet inbegrepen 280,7 provisioneel krediet overgedragen van de begroting van Financiën overeenkomstig het koninklijk besluit van 21 mei 1981.

1981, waarvan : 526,6 provisioneel krediet maar niet inbegrepen 996,8 provisioneel krediet overgedragen van de begroting van Financiën overeenkomstig het koninklijk besluit van 26 maart 1981.

1982 : zonder rekening te houden met een provisioneel krediet afkomstig van de begroting van Financiën - Afdeling 32, art. 01.03.

(2) Voor 1982, oorspronkelijke kredieten.

ANNEXE 17

BIJLAGE 17

Sociétés des transports intercommunaux

Maatschappijen voor intercommunaal vervoer

Subventions de l'Etat
(art. 22.01, 51.12 et 66.04)

Toelagen van de Staat
(art. 22.01, 51.12 en 66.04)

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
STIB (Bruxelles). — MIVB (Brussel)	3 814 953 272	4 448 467 799	4 866 630 985	5 128 769 420	5 495 179 000	6 134 000 000	6 781 000 000
MIVA (Anvers). — MIVA (Antwerpen)	678 760 901	721 600 602	826 471 093	889 454 064	976 056 955	1 115 121 701	1 186 000 000
STIL (Liège). — STIL (Luik)	601 841 006	686 894 899	735 485 539	799 303 687	813 900 000	889 942 683	942 800 000
MIVG (Gand). — MIVG (Gent)	299 504 975	325 356 001	331 812 069	379 296 940	401 069 479	459 961 447	498 100 000
STIC (Charleroi). — STIC (Charleroi)	155 287 564	166 873 247	179 915 854	195 500 293	200 400 000	250 378 091	266 300 000
STIV (Verviers). — STIV (Verviers)	79 912 300	87 176 794	94 580 732	98 679 515	103 294 566	125 896 074	136 600 000
Totaux. — Totalen	5 630 260 018	6 436 369 342	7 034 869 342	7 491 003 919	7 989 900 000	8 975 300 000	9 810 800 000

Engagements en faveur de la promotion
des transports urbains
(art. 81.28)

Vastleggingen ten voordele van de bevordering
van het stedelijk vervoer
(art. 81.28)

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Bruxelles. — Brussel	4 433 654 243	5 601 358 240	4 827 048 225	6 563 143 693	4 636 687 050	4 657 232 804	4 362 000 000
Liège. — Luik	340 188 878	415 842 330	1 100 027 164	937 771 647	532 463 622	546 827 189	900 000 000
Charleroi. — Charleroi	672 241 195	1 150 999 781	1 172 355 578	1 050 481 502	1 752 364 841	1 966 967 058	1 350 000 000
Anvers. — Antwerpen	2 071 286 500	2 044 978 738	2 694 204 985	1 693 754 944	2 862 042 383	1 976 263 927	1 723 000 000
Gand. — Gent	10 013 179	6 236 282	6 363 963	9 444 490	59 229 421	133 334 070	125 000 000
Total. — Totaal	7 527 383 996	9 219 415 371	9 799 999 914	10 254 596 277	9 842 787 317	9 280 625 048	8 460 000 000

