

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1974-1975

14 MEI 1975

BEGROTING

van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het begrotingsjaar 1975.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR HET VERKEERSWEZEN, DE POSTERIJEN,
TELEGRAFIE EN TELEFONIE (1)
UITGEBRACHT DOOR DE HEER CLAEYS.

INHOUD.

	Blz.
I. — Uiteenzetting van de Minister	4
A. — Toelichting bij de eigenlijke begroting	4
B. — De vervoerpolitiek	13
Eerste Deel. — De internationale vervoerpolitiek	13
A. — Europese gemeenschappen	13
B. — Benelux	15
C. — Europese conferentie van Ministers van Transport	17
Tweede Deel. — Het nationaal vervoerbeleid	19
A. — Algemeen beleid	19
B. — Reorganisatie van het gemeenschappelijk vervoer van reizigers in het kader van het nationaal vervoerbeleid	27
Derde Deel. — Overzicht van de verschillende sectoren	27
A. — Nationale maatschappij der Belgische Spoorwegen	27
B. — Stedelijk vervoer en streekvervoer	38
C. — Wegvervoer en verkeersveiligheid	42
D. — Luchtvaart	47
E. — Havenbeleid, binnenvaart en zeevaart	56

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Van Elewycck.

A. — Leden : de heren Bertrand, Bode, Claeys, Coucke, De Mey, Robert Devos, Pierret, Van Herreweghe. — de heren Hugo Adriaenssens, Baudson, Féris, Lacroix, Mathot, Scokaert, Van Elewycck. — de heren Cantillon, Evers, Hubaux, Vreven. — de heren Fiévez, Outers. — de heren Goemans, Luc Vansteenkiste.

B. — Plaatsvervangers : de heren Dupré, Hansenne, Nothomb, Willems. — de heren Content, Cudell, Tibbaut, Van Daele. — de heren Bonnel, Kickx. — de heer Duviéusart. — de heer Mattheyssens.

Zie :

4-XIV (1974-1975) :

— N° 1 : Begroting.

Chambre des Représentants

SESSION 1974-1975

14 MAI 1975

BUDGET

du Ministère des Communications
pour l'année budgétaire 1975.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS, DES POSTES,
TELEGRAPHES ET TELEPHONES (1)
PAR M. CLAEYS.

SOMMAIRE.

	Pages
I. — Exposé du Ministre	4
A. — Commentaire concernant le budget proprement dit	4
B. — La politique des transports	13
Première Partie. — La politique internationale des transports	13
A. — Les communautés européennes	13
B. — Benelux	15
C. — Conférence européenne des Ministres des Transports	17
Deuxième Partie. — La politique nationale des transports	19
A. — Politique générale	19
B. — Réorganisation du transport en commun des voyageurs dans le cadre de la politique nationale des transports	27
Troisième Partie. — Aperçu des différents secteurs	27
A. — Société nationale des chemins de fer belges	27
B. — Transports urbains et régionaux	38
C. — Transports par route et sécurité routière	42
D. — Aéronautique	47
E. — Politique portuaire, navigation intérieure et marine marchande	56

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Van Elewycck.

A. — Membres : MM. Bertrand, Bode, Claeys, Coucke, De Mey, Robert Devos, Pierret, Van Herreweghe. — MM. Hugo Adriaenssens, Baudson, Féris, Lacroix, Mathot, Scokaert, Van Elewycck. — MM. Cantillon, Evers, Hubaux, Vreven. — MM. Fiévez, Outers. — MM. Goemans, Luc Vansteenkiste.

B. — Suppléants : MM. Dupré, Hansenne, Nothomb, Willems. — MM. Content, Cudell, Tibbaut, Van Daele. — MM. Bonnel, Kickx. — M. Duviéusart. — M. Mattheyssens.

Voir :

4-XIV (1974-1975) :

— N° 1 : Budget.

	Blz.
II. — Algemene Bespreking	64
I. — De internationale vervoerpolitiek	64
A. — Europese gemeenschappen	64
B. — Benelux	68
II. — Het nationaal vervoerbeleid	69
III. — Overzicht van de verschillende sectoren	73
A. — Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen	73
B. — Stedelijk vervoer en streekvervoer	81
C. — Wegvervoer en verkeersveiligheid	83
D. — Luchvaart	87
E. — Havenbeleid, binnenvaart en zeevaart	99
III. — Bespreking van de artikelen en stemmingen	110
Errata	116
Bijlage	117

DAMES EN HEREN,

Uw Commissie heeft de bespreking van de begroting ingezet nadat elk lid kennis had gekregen van een uitgebreide beleidsnota van de Minister van Verkeerswezen. Deze beleidsnota is in dit verslag opgenomen (bladzijden 13 tot 64).

Alle belangrijke vraagstukken betreffende het internationaal en nationaal transportbeleid worden erin behandeld. Dank zij dit document konden allicht veel vragen worden voorkomen. Het heeft echter meteen ook veel vragen opgevoerd die, naar wij hopen, in dit verslag een meestal bevredigend antwoord hebben gekregen.

Inzake internationaal vervoerbeleid kwam het ons nuttig voor een overzicht te krijgen van datgene wat inzake harmonisatie, organisatie en liberalisatie van het gemeenschappelijk E. E. G. vervoer reeds werd bereikt en wat op dit ogenblik nog aan de orde en ter studie is.

Dit overzicht, dat verder in dit verslag is opgenomen, toont aan dat er in de laatste 6 jaren wel een en ander is gerealiseerd inzake E. E. G. vervoerbeleid. Hieruit blijkt echter ook dat de vervoersector nog bestendig meerdere tekorten op dit vlak ondervindt. Van onze Minister van Verkeerswezen moet er dan ook op internationaal vlak een stuwende kracht blijven uitgaan. Dit geldt evengoed voor het Benelux-overleg — en meer speciaal nog voor het havenoverleg — als voor het algemeen E. E. G. vervoerbeleid.

Betreffende het algemeen nationaal vervoerbeleid werden wij getroffen door een paar cijfers die de evolutie en voorname de expansie van het verkeersvolume duidelijk aantonen.

Het totaal reizigersverkeer in ons land dat in 1950 geraamd werd op 18,5 miljard reizigers/km, wordt voor 1972 geraamd op 60 miljard reizigers/km.

Het internationaal goederenverkeer is verdubbeld tussen 1960 en 1969.

Bij nader onderzoek van de indeling van dit reizigersverkeer blijkt dat dit vervoerpakket voor nog circa 70 % thuis hoort bij de personenwagens en taxi's. De massale aangroei van het reizigersverkeer is derhalve niet gegaan naar het openbaar gemeenschappelijk vervoer.

In die 58 509 miljoen reizigers/kilometer bedraagt het aandeel van de N. M. B. S. slechts 7 500 miljoen, dat van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen slechts 200 miljoen, en dat van de maatschappijen van stedelijk vervoer 577 miljoen.

Het is niet verwonderlijk dat de Staat in belangrijke mate moet tussenkomen om de exploitatieverliezen van de verschillende takken van het openbaar gemeenschappelijk vervoer te dekken.

	Pages
II. — Discussion générale	64
I. — La politique internationale des transports	64
A. — Les communautés européennes	64
B. — Benelux	68
II. — La politique nationale des transports	69
III. — Aperçu des différents secteurs	73
A. — Société nationale des chemins de fer belges	73
B. — Transports urbains et régionaux	81
C. — Transports par route et sécurité routière	83
D. — Aéronautique	87
E. — Politique portuaire, navigation intérieure et marine marchande	99
III. — Discussion des articles et votes	110
Errata	116
Annexe	117

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission a entamé la discussion du budget après que chaque membre eut pris connaissance d'une note détaillée du Ministre des Communications. Cette note figure au présent rapport (pages 13 à 64).

Tous les problèmes importants relatifs à la politique nationale et internationale des transports y sont évoqués. Ce document a certainement permis de prévenir bon nombre de questions. Cependant, il en a suscité beaucoup d'autres, qui, nous l'espérons, auront pour la plupart reçu une réponse suffisante dans le présent rapport.

En ce qui concerne la politique internationale des transports, nous avons jugé utile de disposer d'un aperçu des réalisations dans le domaine de l'harmonisation, de l'organisation et de la libération des transports communautaires au sein de la C. E. E., ainsi que des problèmes qui se posent ou qui sont à l'étude.

Cet aperçu, que l'on trouvera plus loin dans le présent rapport, montre que certaines réalisations ont été enregistrées dans le domaine des transports au niveau de la C. E. E. au cours des six dernières années. Il en ressort, d'autre part, qu'il existe encore à cet égard plusieurs carences permanentes dans le secteur des transports. Notre Ministre des Communications doit continuer à jouer un rôle moteur sur le plan international, aussi bien dans le domaine de la concertation Benelux — et plus précisément encore de la concertation portuaire — que sur le plan de la politique générale des transports au niveau de la C. E. E.

En ce qui concerne la politique générale nationale en matière de transports, nous avons noté quelques chiffres qui montrent clairement l'évolution et, particulièrement, l'expansion du volume du trafic.

Le total du trafic-voyageurs dans notre pays, évalué à 18,5 milliards de voyageurs/km en 1950, était, en 1972, estimé à 60 milliards de voyageurs/km.

Quant au trafic international des marchandises, il a doublé entre 1960 et 1969.

Un examen plus approfondi de la répartition du trafic-voyageurs fait apparaître que celui-ci est, à raison de 70 % environ, assuré par les voitures de tourisme et les taxis. Par conséquent, l'accroissement massif du trafic des voyageurs n'a pas profité aux transports en commun.

Sur ces 58 509 millions de voyageurs/km, la S. N. C. B. n'en a transporté que 7 500 millions, la Société nationale des Chemins de fer vicinaux, 200 millions et les Sociétés des transports urbains, 577 millions.

Il n'est pas étonnant que l'Etat soit appelé à intervenir dans une large mesure pour couvrir les pertes d'exploitation des diverses branches des transports publics en commun.

Drie oorzaken liggen aan de basis daarvan : de loonkosten die zeer expansief zijn; de belangrijke toename van energieverbruik en van prijs daarvan; de vervoertarieven zelf die nooit in gelijke mate stijgen.

De staatstussenkomst in de vervoersector bereikt in deze begroting een bedrag van 34 234 miljoen.

De voornaamste posten daarvan zijn :

1. Terugbetaling van interestlasten inzake metrowerken : 170 miljoen.

2. Rentesubsidies voor leningen van Sabena en Stedelijk vervoer : 490 miljoen.

3. Subsidies aan bedrijven :

N. M. B. S. : 25 836,4 miljoen;

N. M. V. B. : 6 495 800 000;

Sabena : 858 miljoen.

4. Belgische bijdrage aan Eurocontrol : 360 miljoen.

Dat uw Commissie zich met zorg over deze situatie gebogen heeft hoeft geen nader betoog. In dit verslag, waarin de vragen zeer beknopt en de antwoorden uitvoerig weergegeven zijn, kan men zich daarvan rekenschap geven.

Toch had uw verslaggever gewenst en heeft hij trouwens een poging gedaan om het hele probleem van het gemeenschappelijk vervoer meer fundamenteel te bespreken, los van elke politieke overweging. Dit is een te belangrijke gelegenheid om een meerderheids- of oppositiehouding aan te nemen. Wij geven er ons echter rekenschap van dat bij de behandeling van een begroting het zelfs voor de leden van de Commissie voor het Verkeerswezen moeilijk wordt. En toch zou dit moeten mogelijk zijn.

In dit land zou eens en voorgoed moeten worden uitgemakt tot hoever de Staatstussenkomst in het openbaar vervoer moet of kan gaan en wat er door de gebruiker zelf dient te worden kostigd.

Wat het reizigersvervoer van de N. M. B. S. betreft oordeelt uw verslaggever het raadzaam de aandacht te vestigen op de uitvoerige tabel van de compensatie tot normalisatie van de rekeningen van de N. M. B. S. die voorkomt op de bladzijden 103 tot 105 van het begrotingsdocument.

De problemen betreffende de verkeersveiligheid hebben in uw Commissie eveneens veel aandacht gekregen.

Het kwam uw verslaggever voor dat de huidige snelheidsbeperkingen de goedkeuring van de commissie wegdragen.

Op de begroting van Verkeerswezen voor 1975 worden 42 180,4 miljoen F niet gesplitste kredieten uitgetrokken en 8 648,0 miljoen vastleggingskredieten naast 7 261,4 miljoen ordonnanceringskredieten.

Meteen wordt de goedkeuring gevraagd van de begroting van 3 instellingen van openbaar nut, met name :

a) de Regie van Luchtwegen waarvan de eigen uitgaven 2 348 710 000 F bedragen tegenover 1 913 300 000 F inkomsten;

b) de Dienst van Regeling der Binnenvaart met een begroting van 151 954 000 F inzake ontvangsten en uitgaven;

c) de Regie van Maritiem Transport waarvan de eigen ontvangsten 1 724 077 000 F en de eigen uitgaven 1 722 593 000 F bereiken, terwijl de ontvangsten en uitgaven voor orde op 1 592 964 000 F geraamd worden.

De verrichtingen op de speciale fondsen worden voor de ontvangsten geraamd op 2 806 680 000 F en op 2 888 267 000 F voor de uitgaven.

Is onderhavig verslag allicht iets te uitvoerig, dan zal het voor menigen binnen en buiten het parlement toch wel nuttig zijn.

Cette situation est imputable à trois causes : les coûts salariaux, lesquels sont en forte expansion, l'accroissement considérable de la consommation d'énergie et du prix de celle-ci; les tarifs des transports eux-mêmes qui ne montent jamais dans une égale mesure.

L'intervention de l'Etat en faveur de ce secteur des transports se chiffre dans le présent budget à 34 234 milliards.

Les principaux postes sont les suivants :

1. Remboursement de charges d'intérêts pour des travaux au métro : 170 millions.

2. Subventions-intérêts pour les emprunts de la Sabena et des transports communaux : 490 millions.

3. Subventions aux entreprises :

S. N. C. B. : 25 836,4 millions;

S. N. C. V. : 6 495 800 000;

Sabena : 858 millions.

4. Contribution belge à Eurocontrol : 360 millions.

Votre commission a examiné soigneusement cette situation. On pourra s'en rendre compte à la lecture du présent rapport, lequel reproduit succinctement les questions, mais donne les réponses « in extenso ».

Votre rapporteur a néanmoins souhaité et il a d'ailleurs tenté d'approfondir le problème des transports en commun indépendamment de toute considération politique. La question est trop importante pour que soit adoptée une attitude « majoritaire » ou « oppositionnelle ». Nous nous rendons toutefois compte que, lors de la discussion d'un budget, même les membres de la Commission des Communications se trouvent placés devant une situation difficile. Néanmoins, une telle attitude doit être possible.

Il faudrait, dans ce pays, déterminer une fois pour toutes jusqu'où peut ou doit aller l'intervention de l'Etat dans les transports publics et ce que l'usager doit payer lui-même.

Pour ce qui est du transport des voyageurs de la S. N. C. B., le rapporteur a estimé utile d'attirer l'attention sur le tableau détaillé des compensations pour la normalisation des comptes de la S. N. C. B., qui figure aux pages 103 à 105 du document budgétaire.

Les problèmes relatifs à la sécurité de la circulation ont également retenu l'attention de la commission.

Il a semblé à votre rapporteur que les limitations de vitesse actuelles emportent l'adhésion de la commission.

Le budget du Ministère des Communications pour 1975 prévoit 42 180,4 millions de crédits non dissociés, ainsi que 8 648,0 millions de crédits d'engagement et 7 261,4 millions de crédits d'ordonnancement.

Il est également demandé d'adopter le budget de trois organismes d'utilité publique, en l'occurrence :

a) celui de la Régie des Voies aériennes, dont les dépenses propres s'élèvent à 2 348 710 000 F, contre 1 913 300 000 F de recettes propres;

b) celui de l'Office de Régulation de la Navigation intérieure, dont le budget s'élève à 151 954 000 F en recettes et en dépenses propres;

c) celui de la Régie des Transports maritimes, dont les recettes propres atteignent 1 724 077 000 F et les dépenses propres 1 722 593 000 F, cependant que les recettes et les dépenses pour ordre sont estimées à 1 592 964 000 F.

Les opérations sur fonds spéciaux sont estimées à 2 806 680 000 F en recettes et à 2 888 267 000 F en dépenses.

Si le présent rapport peut sembler quelque peu trop détaillé, il n'en sera pas moins utile à nombre de lecteurs au sein du Parlement et en dehors de celui-ci.

I. — UITEENZETTING VAN DE MINISTER.

A. — Toelichting
bij de eigenlijke begroting.

Wegens het invoeren van de eenheidsbegroting met ingang van het begrotingsjaar 1975, wordt een vergelijking tussen de begroting van 1974 en die voor 1975 wel enigszins bemoeilijkt.

Door het invoeren van de eenheidsbegroting werden bepaalde uitgaven die destijds als ordonnanceringskredieten op de buitengewone begroting waren opgenomen, naar de lopende uitgaven overgebracht.

Voorts werden een aantal uitgaven die op de gewone begroting waren ingeschreven, wegens hun specifieke aard, naar de niet gesplitste kredieten van de kapitaaluitgaven overgeheveld.

Ten slotte zijn een aantal kredieten van de Sectie Toerisme, welke culturele materies betreffen, met ingang van het begrotingsjaar 1975 naar de Culturele Dotaties overgeheveld en komen thans voor op de respectieve begrotingen van de twee Cultuurgemeenschappen — Sector Verkeerswezen.

I. — Wat de lopende uitgaven betreft.

Rekening houdende met wat voorafgaat moet het totaal van de gewone uitgaven van de aangepaste begroting van 1974, nl. 27 144 400 000 F worden aangevuld met een positief saldo van 6 794 miljoen, om vergelijkbaar te zijn met het totaal van de lopende uitgaven van het begrotingsjaar 1975.

Aldus verbeterd bedraagt de aangroei in volume 5 071 miljoen, wat overeenstemt met een stijging van 14,9 %.

De belangrijkste factoren van deze aangroei zijn hoofdzakelijk gesitueerd in de sectoren van het Vervoer en van de Luchtvaart en houden verband met :

- a) rente en verliezen bij bedrijven;
- b) inkomstenoverdrachten aan andere sectoren dan de overheidssector.

De belangrijke aangroei van de hiermede verband houdende kredieten wordt hierna bondig besproken.

A. — Rente en verliezen van bedrijven.

1. Rentelasten van de overheidsschuld.

In 1975 wordt een bedrag van 170 miljoen uitgetrokken met het oog op de betaling door de Staat van reservatiekosten en debetinteressen in verband met leningen aangaande bij het Gemeentekrediet door Antwerpen, Brussel en Luik ter financiering van de semi-metro-werken, waartoe voor de eerste maal machtiging werd verleend door het invoegen van een specifiek wetsartikel in het aanpassingsblad van de begroting van Verkeerswezen over het begrotingsjaar 1973.

Analoge machtigingen werden ook verleend bij specifieke wetsartikelen opgenomen in de begrotingswetten over 1974 en 1975.

Het gaat hier om langlopende leningen waarvan de weerslag op de begroting van Verkeerswezen in de eerstkomende

I. — EXPOSE DU MINISTRE.

A. — Commentaire
concernant le budget proprement dit.

En raison de l'introduction du budget unique à partir de l'année budgétaire 1975, la comparaison entre le budget pour 1974 et celui pour 1975 est rendue un peu plus difficile.

Par suite de l'introduction du budget unique, certaines dépenses qui à l'époque figuraient au budget extraordinaire à titre de crédits d'ordonnancement sont passées dans les dépenses courantes.

D'autre part, un certain nombre de dépenses qui étaient inscrites au budget ordinaire ont été transférées, en raison de leur caractère spécifique, aux crédits non dissociés des dépenses de capital.

Enfin, un certain nombre de crédits de la section Tourisme, qui concernent des matières culturelles, ont été transférés aux Dotations culturelles à partir de l'année budgétaire 1975; ils figurent actuellement aux budgets respectifs des deux Communautés culturelles — secteur des Communications.

I. — Les dépenses courantes.

Compte tenu de ce qui précède, le total des dépenses ordinaires du budget ajusté pour 1974, soit 27 144 400 000 F, doit être complété d'un solde positif de 6 794 millions pour pouvoir être comparé au total des dépenses courantes du projet de budget pour 1975.

Cette correction étant effectuée, l'accroissement en volume atteint 5 071 millions, ce qui correspond à une augmentation de 14,9 %.

Les facteurs les plus importants qui ont influencé cette augmentation se situent principalement dans le secteur des transports et de la navigation aérienne et concernent :

- a) les intérêts et les pertes d'entreprises;
- b) les transferts de revenus à d'autres secteurs que le secteur public.

L'accroissement important des crédits relatifs à ce secteur est examiné brièvement ci-après.

A. — Intérêts et pertes d'entreprises.

1. Charges d'intérêts de la dette des pouvoirs publics.

En 1975, un montant de 170 millions est prévu en vue du paiement par l'Etat de charges de réservation et d'intérêts de débit relatifs à des emprunts qui ont été contractés auprès du Crédit communal par les villes d'Anvers, de Bruxelles et de Liège en vue du financement des travaux du semi-métro et pour lesquels l'autorisation a été accordée la première fois par l'insertion d'une disposition légale spécifique dans le feuillet d'ajustement du budget des Communications pour l'année budgétaire 1973.

Des autorisations analogues ont encore été accordées par des dispositions spécifiques figurant dans les lois budgétaires pour 1974 et 1975.

Il s'agit en l'occurrence d'emprunts à long terme, dont l'incidence sur le budget des Communications continuera à

jaren verder zal toenemen en over de ganse looptijd van die leningen gespreid is.

Die leningen vormen derhalve een van de belangrijke en onvermijdelijke expansie-elementen van de begroting van Verkeerswezen.

2. Bijdragen in de rentelasten en exploitatieverliezen van de M. I. V. en de N. M. V. B.

Ten overstaan van de aangepaste begroting van 1974 stijgt het desbetreffend krediet met 1 309,8 miljoen, hetzij met circa 26 %.

Het hoofdbestanddeel van dit krediet betreft het in evenwicht brengen van de sterk deficitaire exploitatierekeningen van de diverse M. I. V. en van de N. M. V. B.

De deficitaire exploitatie van die overheidsdiensten wordt sterk beïnvloed door drie essentiële factoren :

- a. — de sterk expansieve loonkosten welke een zeer belangrijk percentage van de exploitatiekosten uitmaken;
- b. — de belangrijke toename van de factor energieverbruik waarvan de kostprijs vooral de laatste jaren sterk opliep ingevolge zowel de veroudering van het rollend materiaal als de prijsstijgingen;
- c. — de relatieve inertie van de vervoertarieven.

B. — Inkomensoverdrachten aan andere sectoren dan de overheidssector.

Het zijn de uitgaven van deze aard die de begroting van Verkeerswezen het sterkst bezwaren.

In totaal belopen ze 27 689,7 miljoen voor 1975 tegenover 23 352,7 miljoen voor 1974 (aangepast en rekening houdend met de verschuivingen tussen gewone en buitengewone uitgaven censeels, en lopende en kapitaaluitgaven anderdeels).

Samen met de lopende uitgaven voor rentelasten en tussenkomsten in exploitatieverliezen van ondernemingen en intercommunaal vervoer, belopen zij 34 234,5 miljoen op een totaal van 39 010,3 miljoen lopende uitgaven voor de ganse functie Verkeer en Toerisme, hetzij 87,76 %.

Ze kunnen worden onderverdeeld in diverse groepen waarvan er drie belangrijk zijn :

1. De rentesubsidies.

In die groep zijn ingedeeld de tussenkomsten van Staatswege in de interestlasten van leningen uitgegeven door de Sabena en door de intercommunale maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer.

De totale raming van deze rentesubsidies voor 1975 belooft in totaal 490 miljoen, hetzij ruim 120 miljoen meer dan het aangepaste krediet van 1974.

2. Subsidies aan bedrijven.

Deze groep is de belangrijkste van de ganse begroting van Verkeerswezen en omvat :

- a) allerhande subsidies aan de N.M.B.S.
t.b.v. 25 836,4 miljoen

s'accroître dans les prochaines années et s'étalera sur toute la durée de ces emprunts.

Ceux-ci constituent dès lors un des éléments importants et inévitables qui entraînent l'accroissement du budget des Communications.

2. Contributions à la charge d'intérêts et aux pertes d'exploitation des S. T. I. et de la S. N. C. B.

Par rapport au budget ajusté pour 1974, le crédit en cause a augmenté de 1 309,8 millions, c'est-à-dire de quelque 26 %.

Pour l'essentiel, ce crédit doit équilibrer les comptes d'exploitation, fortement déficitaires, des diverses S. T. I. et de la S. N. C. B.

Trois facteurs principaux influencent largement le déficit d'exploitation de ces services publics :

- a. — la forte expansion des frais salariaux, lesquels représentent un pourcentage très important des frais d'exploitation;
- b. — l'important accroissement du facteur « consommation d'énergie », dont le prix de revient a fortement augmenté, surtout au cours des dernières années, en raison tant du vieillissement du matériel roulant que des hausses de prix;
- c. — l'inertie relative des tarifs des transports.

B. — Transferts de revenus à des secteurs autres que le secteur public.

Ce sont les dépenses de cette nature qui grèvent le plus le budget du département des Communications.

Au total, elles atteignent 27 689,7 millions pour 1975, contre 23 352,7 millions pour 1974 (montant ajusté et tenant compte des déplacements entre les dépenses ordinaires et extraordinaires, d'une part, et les dépenses courantes et de capital, d'autre part).

Si l'on ajoute les dépenses courantes pour charges d'intérêts et interventions dans les pertes d'exploitation des entreprises de transport intercommunal, le montant atteint 34 234,5 millions sur un total de 39 010,3 millions de dépenses courantes pour l'ensemble de la fonction « Communications et Tourisme », c'est-à-dire 87,76 %.

Ces dépenses peuvent être subdivisées en plusieurs groupes, dont trois sont importants :

1. Les subventions-intérêts.

Ce groupe comprend les interventions de l'Etat dans les charges d'intérêts d'emprunts contractés par la Sabena et par les sociétés intercommunales de transports publics urbains.

L'estimation globale de ces subventions-intérêts s'élève à 490 millions pour 1975, soit une augmentation de plus de 120 millions par rapport au crédit ajusté pour 1974.

2. Les subventions aux entreprises.

Ce groupe, qui est le plus important de tout le budget du département des Communications, comporte :

- a) des subventions diverses à la
S. N. C. B., pour un montant de ... 25 836,4 millions

b) subsidie aan de N. M. V. B. wegens tariefverminderingen t.b.v.	121,0 miljoen
c) subsidie aan Sabena als tussenkomst in de afschrijving van vliegend materieel en uitrusting in verband met dit materieel, t.b.v.	858,0 miljoen
Hetzij in totaal	26 815,4 miljoen

De subsidies aan de N. M. B. S. kunnen grosso modo worden ingedeeld als volgt :

a) het ten laste nemen van de terugbetaling en van de interestlast van leningen : 446,4 miljoen.

Het betreft leningen aangegaan om de heropleving van de constructie van spoorwegaan materiaal in de hand te werken;

b) compensaties tot normalisatie van de rekeningen van de N. M. B. S. : 25 390 miljoen.

Die compensaties worden verleend in het kader van het besluit van de Raad van de E. G. dd. 13 mei 1965 en zijn geregeld op grond van de verordeningen van de E. E. G. dd. 26 juni 1969 en 4 juni 1970.

Ze zijn ingedeeld naar aard en oorsprong en kunnen worden samengevat als volgt :

(1) *Verplichte compensaties.*

(1.1.) *Verplichtingen uit hoofde van overheidsdienst :*

— Tariefverplichtingen die een economisch nadeel meebrengen (sociale reducties, school- en sociale abonnementen, verplichte individuele reducties, voltariefbiljetten, gewone abonnementen, reducties internationaal goederenverkeer ...	9 831 miljoen
— In stand houden van exploitatielijnen	295 miljoen

(1.2.) *Verplichte normalisaties :*

(Rust- en overlevingspensioenen, kruisingsinstallaties andere vervoertakken, financiële lasten inzake oorlogsschade ...	8 199 miljoen
---	---------------

Totaal verplichte compensaties 18 325 miljoen

(2) <i>Facultatieve compensaties</i> (o.m. gezondheidszorgen en leningen aangegaan als gevolg van uitstel van vernieuwing)	1 859 miljoen
---	---------------

(3) <i>Compensaties ten voordele van de Staat</i> (vrijstelling van sommige belastingen)	— 20 miljoen
--	--------------

(4) <i>Steunmaatregelen aan de N. M. B. S.</i> (infrastructuurkosten, E. G. K. S., tarieven, leningen tot financiering eerste aanleg, reizigersvervoer per bus als aanvulling van treinreizen)	5 226 miljoen
---	---------------

Algemeen totaal 25 390 miljoen

b) des subventions à la S. N. C. V., pour un montant de en raison de réductions tarifaires;	121,0 millions
c) des subventions en faveur de la Sabena, pour un montant de à titre d'intervention dans l'amortissement du matériel volant et de l'équipement relatif à ce matériel.	858,0 millions
Soit, au total	26 815,4 millions

Les subventions à la S. N. C. B. peuvent être ventilées grossièrement comme suit :

a) la prise en charge du remboursement et des charges d'intérêts d'emprunts : 446,4 millions.

Il s'agit d'emprunts contractés en vue de favoriser la relance de la construction de matériel ferroviaire;

b) des compensations en vue de la normalisation des comptes de la S. N. C. B. : 25 390 millions.

Ces compensations sont octroyées dans le cadre de la décision du Conseil des C. E. du 13 mai 1965 et sont fixées sur la base des règlements C. E. E. des 26 juin 1969 et 4 juin 1970.

Elles se répartissent selon leur nature et leur origine et peuvent être résumées comme suit :

(1) *Compensations obligatoires.*

(1.1.) *Obligations de service public :*

— Obligations tarifaires entraînant un désavantage économique (réductions sociales, abonnements scolaires et sociaux, réductions individuelles obligatoires, billets au tarif plein, abonnements ordinaires, réductions pour le transport international de marchandises)	9 831 millions
— maintien des lignes d'exploitation ...	295 millions

(1.2.) *Normalisations obligatoires :*

(Pensions de retraite et de survie, installations de croisement pour d'autres branches des transports, charges financières des dommages de guerre)	8 199 millions
---	----------------

Total des compensations obligatoires ... 18 325 millions

(2) <i>Compensations facultatives</i> (notamment soins de santé et emprunts contractés par suite du report de renouvellement)	1 859 millions
---	----------------

(3) <i>Compensations en faveur de l'Etat</i> (exonérations de certaines taxes)	— 20 millions
---	---------------

(4) <i>Mesures d'aide à la S. N. C. B.</i> (charges d'infrastructure, C. E. C. A., tarifs, emprunts en vue du financement de premiers aménagements, transports de voyageurs par bus en complément de voyages par train)	5 226 millions
--	----------------

Total général 25 390 millions

In dit algemeen totaal is begrepen een post van 900 miljoen voor gezondheidszorg (facultatieve compensatie welke in de begroting onder een afzonderlijk artikel 32.02 is opgenomen).

3. *Inkomensoverdrachten aan het buitenland.*

Het krediet terzake bedraagt 380 miljoen in 1975 t.o.v. 211 miljoen in 1974 (aangepast).

Het hoofdbestanddeel ervan betreft de bijdrage van België in de werkingskosten van Eurocontrol (zetel te Brussel) waarvan de raming voor 1975 oploopt tot 360 miljoen t.o.v. van het aangepast krediet van 196,3 miljoen voor 1974.

Hierbij zij opgemerkt dat een gedeelte van dit krediet (circa 145 miljoen) verband houdt met de personenbelasting verschuldigd door de personeelsleden van Eurocontrol tewerkgesteld in de zetel te Brussel, welke door dit organisme niet effectief wordt ingehouden doch ten laste genomen wordt als een aanvullende wedde.

Die belasting wordt op deze wijze ten laste gelegd van de Begroting van Verkeerswezen.

* * *

Wat de andere Secties betreft, vergen de Sectie III — Zeewezen en Binnenvaart, en de Sectie VII — Toerisme, enkele toelichtingen.

C. — *Zeewezen en Binnenvaart.*

1. *Inkomensoverdrachten binnen de overheidssector: 98,5 miljoen.*

Deze overdrachten betreffen subsidies aan de Dienst voor Regeling van de Binnenvaart die een Instelling is van Openbaar Nut (categorie A) zonder bedrijfskarakter.

Er wordt een krediet van 8,5 miljoen uitgetrokken voor tussenkomst in de werkingskosten van de Dienst en daarnaast 90 miljoen voor het bekostigen van de maatregelen tot verbetering van de binnenvaart tussen de Belgische havens en het Rijnbecken.

2. *Diversen — 255,5 miljoen.*

Dit hoofdstuk behelst in hoofdzaak de uitgaven van exploitatie en onderhoud van de schepen en boten alsook van de werkhuizen en magazijnen van het Zeewezen.

D. — *Toerisme — 52,4 miljoen.*

De herschikking die te wijten is aan het invoeren van de eenheidsbegroting laat op het eerste gezicht een relatief geringe progressie uitschijnen (52,4 miljoen t.o.v. 44,4 miljoen).

De aandacht moet er evenwel op worden gevestigd dat de lopende uitgaven van de begroting voor 1975 veel lager liggen dan het volume van de gewone uitgaven dat in de ministeriële begroting van 1974 was opgenomen, en dat 172,7 miljoen bedroeg na aanpassing.

Dit fenomeen is te wijten aan het feit dat de kredieten die verband hielden met culturele materies zoals bepaald door artikel 59bis van de Grondwet en door artikel 2 van

Ce total comprend un poste de 900 millions pour soins de santé (compensation facultative figurant au budget sous un article distinct, en l'occurrence l'article 32.02).

3. *Les transferts de revenus à l'étranger.*

Ce crédit s'élève à 380 millions pour 1975, contre 211 millions (montant ajusté) pour 1974.

Son élément essentiel réside dans la quote-part de la Belgique dans les frais de fonctionnement d'Eurocontrol (dont le siège est à Bruxelles): le montant estimé à cet effet est de 360 millions pour 1975, contre 196,3 millions (montant ajusté) pour 1974.

A cet égard, il y a lieu de noter qu'une partie de ce crédit (environ 145 millions) a trait à l'impôt des personnes physiques dû par les membres du personnel d'Eurocontrol occupés au siège de Bruxelles, cet impôt n'étant pas retenu effectivement par l'organisme mais étant pris en charge par celui-ci à titre de complément de traitement.

C'est ainsi que cet impôt est mis à charge du budget du département des Communications.

* * *

En ce qui concerne les autres sections, la section III — Administration de la Marine et de la Navigation intérieure, et la section VII — Tourisme, nécessitent quelques précisions.

C. — *Marine et Navigation intérieure.*

1. *Transferts de revenus à l'intérieur du secteur public: 98,5 millions.*

Ces transferts portent sur les subventions à l'Office régulateur de la Navigation intérieure, qui est une institution d'utilité publique (catégorie A) sans caractère d'entreprise.

Un crédit de 8,5 millions a été inscrit à titre d'intervention dans les frais de fonctionnement de l'Office, ainsi qu'un montant de 90 millions en vue de financer les mesures d'amélioration de la navigation intérieure entre les ports belges et le bassin rhénan.

2) *Divers: 255,5 millions.*

Ce chapitre porte essentiellement sur les dépenses d'exploitation et d'entretien des navires et des bateaux, ainsi que des ateliers et des magasins de la Marine.

D. — *Tourisme: 52,4 millions.*

La refonte due à l'instauration du budget unique fait apparaître, à première vue, une progression relativement peu importante (52,4 millions contre 44,4 millions).

Il convient cependant d'attirer l'attention sur le fait que les dépenses courantes du budget pour 1975 sont très inférieures au volume des dépenses ordinaires qui étaient inscrites au budget pour 1974 et qui s'élevaient à 172,7 millions après ajustement.

Ce phénomène est dû au fait que les crédits qui avaient trait aux matières culturelles délimitées par l'article 59bis de la Constitution et par l'article 2 de la loi du 26 juillet

de wet van 26 juli 1971, en die tot de uitsluitende bevoegdheid van de Cultuurraden behoren, uit de Departementele begroting werden gelicht.

Met ingang van het begrotingsjaar 1975 zijn de kredieten met betrekking tot die culturele materies in de Culturele Dotaties opgenomen.

II. — Wat de kapitaaluitgaven betreft.

Rekening houdend met de overhevelingen van en naar de lopende uitgaven moet de aangepaste begroting van 1974 op het stuk van buitengewone uitgaven verbeterd worden met een negatief saldo van 6 921,7 miljoen om vergelijkbaar te zijn met het totaal van de kapitaaluitgaven van 1975.

Na die rechtzetting blijkt dat de niet gesplitste kredieten inzake kapitaaluitgaven aangroeiën met 802,8 miljoen, dat de vastleggingskredieten stegen met 842 miljoen en dat de ordonnanceringskredieten toenemen met 689,1 miljoen.

Wat de functies « Verkeerswezen » en « Toerisme » betreft, kan het totaal van de kapitaaluitgaven van 1975 samengevat worden als volgt :

a) vastleggingskredieten :		Miljoen
— niet gesplitste kredieten	3 170,1	
— gesplitste kredieten	8 648,—	
— totaal	11 818,1	
b) ordonnanceringskredieten :		
— niet gesplitste kredieten	3 170,1	
— gesplitste kredieten	7 261,4	
— totaal	10 431,5	

In verband met de niet gesplitste kredieten zij opgemerkt dat ze hoofdzakelijk verband houden met de alimentatie van het Fonds voor Scheepskrediet (2 512,5 miljoen) en met alimentatie van het Speciaal Fonds van de Regie van de Luchtwegen (584 miljoen).

De vastleggingskredieten houden hoofdzakelijk verband met :

	Miljoen
1) investeringsuitgaven met het oog op de bevordering en modernisering van het gemeenschappelijk vervoer in de grote agglomeraties	5 794,2
2) de investeringsuitgaven voor aanpassing van spoorwegen, elektrificering van lijnen, veiligheidsrustingen, opheffing van overwegen, het inzetten van nieuwe spoorwagens, gebouwen, industriële lijnen en aanpassing van de behoeften van de regionale economische omschakeling, aanpassing van spoorlijnen die de grote agglomeraties bedienen, uitbreiding van spoorweginstallaties in de havengebieden, enz.	2 517,7
3) andere investeringsuitgaven	336,1
4) totaal van de vastleggingskredieten	8 648

1971, et qui relèvent dorénavant de la compétence exclusive des conseils culturels, ont été supprimés du budget du département.

A partir de l'année budgétaire 1975, les crédits relatifs à ces matières culturelles figurent au budget des Dotations culturelles.

II. — Les dépenses de capital.

Compte tenu des transferts de et vers les dépenses courantes, le budget ajusté pour l'année 1974 doit être corrigé, en ce qui concerne les dépenses extraordinaires, par un solde négatif de 6 921,7 millions avant de pouvoir être comparé au total des dépenses de capital pour 1975.

Cette correction effectuée, il ressort que, dans le domaine des dépenses de capital, les crédits non dissociés s'accroissent de 802,8 millions, que les crédits d'engagement augmentent de 842 millions et que les crédits d'ordonnement sont en hausse de 689,1 millions.

En ce qui concerne les fonctions « Communications » et « Tourisme », le total des dépenses de capital pour 1975 peut être résumé comme suit :

a) crédits d'engagement :		Millions
— crédits non dissociés	3 170,1	
— crédits dissociés	8 648,—	
— total	11 818,1	
b) crédits d'ordonnement :		
— crédits non dissociés	3 170,1	
— crédits dissociés	7 261,4	
— total	10 431,5	

Il convient de noter que les crédits non dissociés ont trait principalement à l'alimentation du Fonds de Crédit maritime (2 512,5 millions) et du Fonds spécial de la Régie des Voies aériennes (584 millions).

Les crédits d'engagement se rapportent principalement :

	Millions
1) aux dépenses d'investissement en vue de la promotion et de la modernisation des transports en commun dans les grandes agglomérations	5 794,2
2) aux dépenses d'investissement en vue de l'adaptation des chemins de fer, de l'électrification des lignes, des équipements de sécurité, de la suppression des passages à niveau, de la mise en service de nouveaux wagons, de bâtiments, de lignes industrielles et de l'adaptation des besoins à la reconversion économique régionale, de l'adaptation des voies ferrées qui desservent les grandes agglomérations, de l'extension des installations ferroviaires dans les zones portuaires, etc.	2 517
3) à d'autres dépenses d'investissement	336,1
4) total des crédits d'engagement	8 648

De ordonnanceringskredieten liggen vanzelfsprekend in dezelfde lijn, nl. :

	Miljoen
1) betaling van investeringsuitgaven inzake gemeenschappelijk vervoer	5 215
2) betaling van investeringsuitgaven van de N. M. B. S.	1 800
3) betaling van andere investeringsuitgaven	246,4
4) totaal van de ordonnanceringskredieten	7 261,4

* * *

Hierna wordt een totaalbeeld gegeven van de investeringsprogramma's voor 1975 van de functies Verkeerswezen en Toerisme, met inbegrip van de investeringen te verrichten door de Regie van de Luchtwegen en de Regie voor Maritiem Transport, eensdeels, alsook van de instellingen van openbaar nut die van het Departement van Verkeerswezen afhangen en van de gedebudgeteerde sector, anderdeels.

Er zij opgemerkt dat zulk totaalbeeld eveneens de investeringsprogramma's van de R. T. T. en Regie der Posterijen omvat, waarvoor de vastleggingskredieten zijn opgenomen in hun respectieve begrotingen gehecht aan de begroting van P. T. T. voor 1975.

Globaal Investeringsprogramma 1965.

(In miljoenen franken.)

A. — Budgettaire sector Verkeerswezen.

1. Functie Verkeerswezen :

N. M. B. S.	2 517,7	
Metro	5 794,2	
Zeewezen	317,5	
Diversen	18,6	
		8 648

2. Functie Toerisme :

Nederlandse Cultuurgemeenschap	124	
Franse Cultuurgemeenschap	124	
		248

3. Regie der Luchtwegen 1 155

4. Regie voor Maritiem Transport 76

5. Totaal 10 127

B. — Gedebudgeteerde sector Verkeerswezen.

Metro	1 650
--------------	-------

C. — Sector Openbare nutsinstellingen.

Regie T. T.	13 323,0
Regie Post	1 063,0
N. M. B. S.	769,0
N. M. V. B.	963,0
M. I. V. Antwerpen	71,0
M. I. V. Brussel	1 231,0
S. T. I. Liège	116,0

Les crédits d'ordonnancement sont évidemment parallèles, en l'occurrence :

	Millions
1) paiement de dépenses d'investissement dans le domaine des transports en commun	5 215
2) paiement des dépenses d'investissement de la S. N. C. B.	1 800
3) paiement d'autres dépenses d'investissement	246,4
4) total des crédits d'ordonnancement	7 261,4

* * *

On trouvera ci-après un tableau global des programmes d'investissement pour 1975 des fonctions « Communications » et « Tourisme », y compris les investissements à effectuer par la Régie des Voies aériennes et par la Régie des Transports maritimes, d'une part, et les organismes d'utilité publique qui dépendent du département des Communications ainsi que le secteur débudgétisé, d'autre part.

Il y a lieu de faire observer que ce tableau global comprend également les programmes d'investissement de la R. T. T. et de la Régie des Postes, dont les crédits d'engagement figurent dans les budgets respectifs, rattachés au budget des P. T. T. pour 1975.

Programme global d'investissement pour 1975.

(En millions de francs.)

A. — Secteur budgétaire des Communications.

1. Fonction « Communications » :

S. N. C. B.	2 517,7	
Métro	5 794,2	
Marine	317,5	
Divers	18,6	
		8 648

2. Fonction « Tourisme » :

Communauté culturelle néerlandaise	124	
Communauté culturelle française	124	
		248

3. Régie des Voies aériennes 1 155

4. Régie des Transports maritimes 76

5. Total 10 127

B. — Secteur débudgétisé des Communications.

Métro	1 650
--------------	-------

C. — Secteur des organismes d'utilité publique.

Régie des T. T.	13 323,0
Régie des Postes	1 063,0
S. N. C. B.	769,0
S. N. C. V.	963,0
M. I. V. Anvers	71,0
S. T. I. Bruxelles	1 231,0
S. T. I. Liège	116,0

M. I. V. Gent	53,0
S. T. I. Charleroi	30,0
S. T. I. Verviers	—

Totaal 17 619

D. — Algemeen Totaal 29 396

III. — *Invloed van de diverse sectoren van het Departement van Verkeerswezen op de arbeidsmarkt.*

Zoals in alle geïndustrialiseerde landen zijn verkeerswezen en vervoer in België een van de grondslagen van de nationale economie.

Niet alleen is de rol die de overheid in deze sector speelt zeer groot; ook de invloed van het verkeerswezen op de ontwikkeling van de nijverheid, de werkgelegenheid en de levenswijze van de bevolking is nog steeds van kapitaal belang.

Het aandeel van het vervoer in het particulier verbruik en van de investeringen van het vervoer- en verkeerswezen in de bruto vorming van het nationaal kapitaal blijft aanzienlijk.

De rechtstreekse en onrechtstreekse invloed van vervoer en verkeer op de werkgelegenheid wordt steeds groter.

Ingevolge het belang van de werkgelegenheid in de huidige conjunctuur wordt hieronder een beeld opgehangen van de gezamenlijke invloed die de diverse sectoren van het departement uitoefenen.

1. *Sector stedelijk openbaar vervoer.*

Rekening houdend met het arbeidsloon dat deel uitmaakt van de op de werven gebruikte goederen, behelzen de investeringen in de sector « Openbare Werken » van het vervoer een coëfficiënt « lonen en sociale lasten », die ongeveer 60 % bedraagt.

Deze relatief belangrijke coëfficiënt kwam in 1974 tot uiting in een gemiddelde van 2 660 arbeidsplaatsen op de werven te Brussel, Antwerpen, Charleroi en Luik.

In 1975 wordt een verhoging van de rechtstreekse werkgelegenheid (het aantal tewerkgestelden op alle werven samen) met ongeveer 400 man verwacht.

Anderzijds zal de werkgelegenheid gunstig worden beïnvloed door de nieuwe studies die werden toevertrouwd aan studie- en architectenbureaus en andere opzoekingscentra evenals door de bestellingen van electromechanische uitrustingen, rollend materieel enz., die de Belgische constructeurs gedurende verscheidene jaren werk zullen verschaffen. Het is onmogelijk er de weersag van te voorzien op de werkgelegenheid.

Er zij bovendien vermeld dat eind 1973 zes maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer ongeveer 8 700 personen en de N. M. V. B. 6 830 man te werk stelden.

2. *De sector spoorwegvervoer.*

a) De N. M. B. S., die een arbeidsintensieve onderneming is, streeft er voortdurend naar haar produktiviteit en haar rendement te verhogen.

Aldus is, ondanks de toeneming van het verkeer en de vermindering van de arbeidsduur, het aantal door de maat-

M. I. V. Gand	53,0
S. T. I. Charleroi	30,0
S. T. I. Verviers	—

Total 17 619

D. — *Total général* 29 396

III. — *L'influence des différents secteurs du Département des Communications sur le marché de l'emploi.*

De même que dans tous les pays industrialisés, les communications et les transports constituent en Belgique une activité de base de l'économie nationale.

Non seulement le rôle de l'autorité est considérable dans ce secteur, mais l'influence qu'exercent les communications sur le développement industriel, l'emploi et la manière de vivre de la population est d'une importance capitale.

La part des transports dans la consommation privée et celle des investissements des secteurs des transports et des communications dans la formation brute de capital national restent très importantes.

Quant à l'emploi, l'influence directe et indirecte des secteurs des communications et des transports, ne fait qu'augmenter.

Eu égard à l'importance que revêt l'emploi dans la conjoncture actuelle l'influence globale exercée par les différents secteurs du département est esquissée ci-après.

1. *Le secteur du transport public urbain.*

Compte tenu de la main-d'œuvre incorporée dans les matières utilisées sur les chantiers, les investissements dans le secteur « Travaux publics » des transports comportent un coefficient « salaires et charges sociales » de l'ordre de 60 %.

Ce coefficient relativement important s'est traduit en 1974 par un effectif moyen de 2 660 hommes sur les chantiers de Bruxelles, Anvers, Charleroi et Liège.

Pour 1975, on prévoit une augmentation de l'emploi direct (effectif sur l'ensemble des chantiers) de ± 400 unités.

D'autre part, l'emploi sera influencé favorablement par les nouvelles études attribuées à des bureaux d'études, architectes et autres centres de recherche, ainsi que par les commandes d'équipements électromécaniques, de matériel roulant etc... qui fourniront du travail aux constructeurs belges pendant plusieurs années. Il est impossible d'en évaluer les conséquences sur le plan de l'emploi.

En outre, il y a lieu de signaler qu'à la fin de 1973, les six sociétés de transports en commun urbains employaient environ 8 700 personnes et la S. N. C. V. 6 830.

2. *Le secteur du transport ferroviaire.*

a) La S. N. C. B., entreprise à grande capacité de travail s'efforce sans relâche d'augmenter sa productivité et d'accroître son rendement.

Ainsi, malgré l'augmentation du trafic et la diminution de la durée de travail, l'effectif de la société est passé, au

schappij tewerkgestelde personen tijdens het jongste decennium van ongeveer 62 050 tot 58 900 gedaald, wat een vermindering met 3 150 man is.

Sedert enkele jaren is er ingevolge een adequaat personeelsbeleid een neiging tot stabilisatie.

Voor de modernisering van haar installaties doet de N. M. B. S. een beroep op de laatste snufjes van de techniek, terwijl zij voor haar exploitatie en administratie de modernste werkmethoden toepast.

Op die wijze wordt voor gespecialiseerd en zeer geschoold personeel ruime werkgelegenheid geschapen.

De permanente omscholing en volmaking van de beampten draagt anderzijds ruimschoots bij tot de verbetering van hun sociale toestand.

b) Er zij anderzijds opgemerkt dat de N. M. B. S. voor de uitoefening van niet-specifieke spoorwegwerken en voor de levering van materiaal een beroep doet op privé-ondernemingen, met name :

1) de metaalindustrie in het algemeen en inzonderheid de werkplaatsen voor de bouw van rollend materieel (locomotieven, dieselmotorwagens(rijtuigen en wagons);

2) de bouwsector, alsmede de ondernemingen voor burgerlijke bouwkunde, voor de oprichting van gebouwen en kunstwerken, alsmede voor de uitvoering van diverse werken aan de sporen;

3) de constructeurs van de meest uiteenlopende electrotechnische apparatuur.

Al die ondernemingen leveren aan de spoorwegen zeer fijn afgewerkte produkten; de vervaardiging daarvan vergt een groot aantal arbeidskrachten die gebruik maken van materialen en stukken waarvan het gros afkomstig is van de Belgische nijverheid.

De activiteiten van de N. M. B. S. hebben anderzijds een gunstige terugslag op de werkgelegenheid in de tertiaire sector.

Geraamd wordt dat die laatstgenoemde activiteiten op rechtstreekse of onrechtstreekse wijze aan ongeveer 100 000 Belgische arbeiders, bedienden en leidinggevend personeel werk verschaffen.

Het eigen personeel van de N. M. B. S. meergerekend, kan men dus stellen dat de Maatschappij aan ongeveer 160 000 personen werkgelegenheid biedt.

3. De sector luchtverkeer.

In 1974 werden via de Belgische luchthavens bijna 4 miljoen passagiers en 100 000 ton goederen vervoerd.

De Regie der Luchtwegen stelt 1 900 personen te werk, terwijl op de negen luchthavens van het land bijna 15 000 personen werkzaam zijn voor overheidsdiensten, ondernemingen voor luchttransport, alsmede handels- en nijverheidsinstellingen.

4. Sector maritiem transport.

a) Het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart stelt 1 228 personeelsleden te werk, o. m. administratief personeel, zeeloodsen, onderwijzend personeel, zeevaartpolitie, varende personeel.

b) Inzake de binnenvaart zij opgemerkt dat er een tekort aan varende personeel bestaat. Uit een wettelijk oogpunt en

cours de la dernière décennie, d'environ 62 050 à 58 900 agents, ce qui correspond à une diminution de 3 150 unités.

Depuis quelques années, cet effectif présente une tendance à la stabilisation, grâce à l'application d'une politique adéquate en matière de personnel.

La S. N. C. B. recourt aux techniques de pointe pour la modernisation de ses installations, ainsi qu'aux méthodes de travail les plus avancées pour son exploitation et son administration.

De cette manière, de larges possibilités d'emploi sont offertes à un personnel spécialisé et hautement qualifié.

Par ailleurs, le recyclage et le perfectionnement permanent des agents constitue, pour ces derniers, un élément appréciable dans l'amélioration de leur situation sociale.

b) D'autre part, il convient de souligner que la S. N. C. B. fait fréquemment appel, pour l'exécution de travaux non spécifiquement ferroviaires et pour la fourniture de ses matériaux, à des entreprises privées, notamment :

1) à l'industrie métallurgique en général, et plus particulièrement aux ateliers de construction de matériel roulant (locomotives, automotrices, voitures et wagons);

2) au secteur de la construction ainsi qu'aux entreprises de génie civil, pour l'édification de bâtiments et d'ouvrages d'art et l'exécution de divers travaux de voie;

3) aux constructeurs d'appareils électrotechniques les plus variés.

Toutes ces entreprises fournissent au chemin de fer des produits très élaborés, exigeant l'utilisation d'une main-d'œuvre, abondante pour la construction desquels il est fait usage de matériaux et de pièces essentiellement fabriquées par l'industrie belge.

Par ailleurs, les activités de la S. N. C. B. influencent favorablement l'emploi dans le secteur tertiaire.

On estime que ces dernières procurent, de façon directe ou indirecte, du travail à environ 100 000 ouvriers, employés et cadres belges.

Si l'on tient compte de son propre personnel, on peut donc avancer que l'activité de la S. N. C. B. assure l'emploi d'environ 160 000 personnes.

3. Le secteur du transport aérien.

Près de 4 millions de passagers et 100 000 tonnes de marchandises ont été transportés en 1974 via les aéroports belges.

La Régie des voies aériennes occupe 1 900 personnes, tandis que près de 15 000 personnes travaillent sur les neuf aéroports du pays pour des services publics, des entreprises de transport aérien, des organismes commerciaux et industriels.

4. Le secteur du transport maritime.

a) L'administration de la marine et de la navigation intérieure compte un effectif de 1 228 membres de personnel, parmi lesquels du personnel administratif, des pilotes de mer, du personnel enseignant, la police maritime, du personnel navigant, etc.

b) En ce qui concerne la navigation intérieure, il y a lieu de remarquer que la batellerie souffre d'une pénurie de person-

gelet op de structuur van de vloot is een totaal van 10 863 bemanningsleden noodzakelijk.

In een door het Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren (I. T. B.) gemaakte studie wordt het aantal actieve binnenschippers in 1973 op 9 267 geraamd, tegen 10 332 in 1970 en 9 666 in 1972.

In 1972 werd het aantal eigenschippers en vrouwen die hun echtgenoot vergezellen, op 3 363, respectievelijk op 3 027 geraamd en het aantal werknemers bedroeg 3 376.

In 1971 telde men 3 565 eigenschippers, 3 209 vrouwen en 3 558 werknemers.

De vermindering van het aantal schepen in de binnenvaart naast diverse sociale en culturele factoren en het gebrek aan aantrekkingskracht van het beroep hebben het aantal schippers doen dalen.

Naast de schippersbevolking mag aangenomen worden dat zowat 7 000 niet-varende personen tewerkgesteld zijn in beroepen die verband houden met de binnenscheepvaart: bevrachters, verzekeraars, experts, scheepsagenten, bedienden van kredietinstellingen, van de Dienst voor regeling der binnenvaart, van rederijen en het personeel van de scheepswerven.

c) Een eigen handelsvloot verschaft werk aan een groot aantal gespecialiseerde vaklui. De nationale vloot is uiteraard de beste en meest trouwe cliënt voor de industrie van de nationale scheepsbouw. Deze is uiteraard in het Vlaamse landsgedeelte gevestigd, maar de firma's die machines en gereedschap leveren bevinden zich in het Waalse landsgedeelte, voornamelijk in het industriebekken van Luik en in de streek van Charleroi.

d) De zeevisserij stelt $\pm$ 1 200 vissers te werk en ongeveer 20 000 personen indien men rekening houdt met alle sectoren die rechtstreeks of onrechtstreeks met de zeevisserij verbonden zijn.

5. Toerisme.

Volgens het Rijksinstituut voor de sociale verzekeringen der zelfstandigen bedraagt het aantal personen wier beroepsactiviteit verband houdt met het toerisme, voor het gehele land 62 987.

Hieronder volgt de verdeling der provincie :

Antwerpen	9 487
Brabant	13 287
West-Vlaanderen	8 813
Oost-Vlaanderen	10 110
Henegouwen	8 129
Luik	5 208
Limburg	4 298
Luxemburg	1 445
Namen	2 210
Het Rijk	62 987

Er zij opgemerkt dat die cijfers nog hoger liggen ingevolge talrijke andere activiteiten die verband houden met het toerisme, het verkeer of de ontspanning, o.m. het verkeer in de lucht, te water en te land, de reisagentschappen, de toeristische organisaties enz.

nel navigant. En effet, les équipages devraient légalement et en fonction de la structure de la flotte totaliser 10 863 personnes.

Or, une étude faite par l'Institut pour le transport par batellerie (I. T. B.) estime à 9 267 le nombre de bateliers en activité en 1973, alors qu'il était de 10 332 en 1970 et de 9 666 en 1972.

Pour 1972, le nombre de maîtres-bateliers et des femmes qui accompagnent leur époux était évalué respectivement à 3 363 et 3 027, tandis que le nombre de salariés s'était élevé à 3 276.

En 1971, on avait dénombré 3 565 maîtres-bateliers, 3 209 femmes et 3 558 salariés.

La réduction du nombre de bateaux composant la flotte ainsi que divers facteurs sociaux et culturels et le manque d'attrait de la profession sont à l'origine de cette diminution de la population batelière.

En plus de la population navigante, on peut estimer à quelque 7 000 le nombre de personnes non navigantes qui exercent des activités en rapport avec la navigation intérieure : affréteurs, assureurs, experts, agents de voies navigables, employés des institutions de crédit, de l'Office régulateur de la navigation intérieure, des armements, personnel des chantiers navals.

c) Une flotte marchande propre procure du travail à un grand nombre de personnel spécialisé. La flotte nationale est par définition le meilleur et le plus fidèle client pour l'industrie de la construction navale nationale, située par sa nature, dans la partie flamande du pays, mais dont les firmes fournissant les machines et l'outillage se trouvent dans la partie wallonne, notamment dans le bassin industriel de Liège et la région de Charleroi.

d) La pêche maritime procure du travail à $\pm$ 1 200 pêcheurs et près de 20 000 personnes, si on prend tous les secteurs qui sont directement ou indirectement intéressés à la pêche maritime.

5. Le secteur du tourisme.

D'après l'Institut national d'assurances sociales pour travailleurs indépendants, 62 987 personnes dont l'activité professionnelle s'intègre dans l'industrie touristique, sont enregistrées pour l'ensemble du royaume.

En voici la répartition par province :

Anvers	9 487
Brabant	13 287
Flandre occidentale	8 813
Flandre orientale	10 110
Hainaut	8 129
Liège	5 208
Limbourg	4 298
Luxembourg	1 445
Namur	2 210
Le royaume	62 987

Il convient de remarquer que de nombreuses autres activités de tourisme, de trafic ou de délassement font augmenter ce nombre, notamment les trafics aérien, maritime et terrestre, les agences de voyages, les organisations de tourisme, etc.

B. — Het Vervoerbeleid.

EERSTE DEEL.

De internationale vervoerpolitiek.

België is door de structuur van zijn economie en zijn geografische ligging in grote mate afhankelijk van de buitenlandse handel.

Het vervoerbeleid van de verschillende betrokken internationale organisaties is bijgevolg voor ons land dermate belangrijk dat het op het voorplan werd gesteld van de bekommernissen van het Departement.

A. — Europese Gemeenschappen.

Overeenkomstig het Verdrag van Rome hebben de Europese Gemeenschappen tot opdracht een gemeenschappelijke vervoerpolitiek te bepalen en uit te voeren.

Voor de totstandkoming van een internationale vervoerpolitiek zijn de Europese Gemeenschappen dan ook het belangrijkste kader.

Die gemeenschappelijke vervoerpolitiek strekt er voornamelijk toe de vervoersector vrij te maken van de kunstmatige elementen die leiden tot verstoringen van de concurrentie en deze door een rationele ontwikkeling en een optimale functionering te doen genieten van een omvangrijke gemeenschappelijke markt. Zodoende wordt tevens beoogd de vervoerindustrie in staat te stellen om, tegen de geringste kosten voor de gemeenschap, te voldoen aan de verschillende economische behoeften in de ganse gemeenschap. In het kader van deze gemeenschappelijke politiek wordt het vervoer dan ook, zoals alle andere sectoren van de economische activiteiten, beschouwd als een autonome sector.

Vanuit deze visie dient in principe de vervoermarkt te functioneren binnen de perken van de eerbiediging van de mededingingsmechanismen. Dit laat de vervoerondernemingen toe zich te integreren in de markt in functie van hun eigen capaciteiten, geeft aan de vervoersector de mogelijkheid zijn bijdrage tot de ontwikkeling van het geheel van de economie op te voeren en bevordert een rationele verdeling van het vervoer tussen de vervoertakken en vervoerondernemingen, gebaseerd op de kwaliteit en de prijs van de prestaties.

Gelet op het specifiek karakter van de vervoereconomie zijn de concurrentiemechanismen echter niet alleen in staat om een bestendige aanpassing van het aanbod aan de vraag te verzekeren. Een zekere ordening van de vervoermarkt werd eveneens noodzakelijk geacht om de werking ervan te verbeteren, speciaal door middel van een capaciteitsregeling van het wegvervoer en van de binnenvaart en van de oprichting, voor het geheel van de vervoermiddelen te land, van een aangepast regime van prijzen en prestatievoorwaarden.

De realisatie van deze doelstellingen van de gemeenschappelijke vervoerpolitiek, die in de schoot van de E. G. aan de gang is, vereist vooral een gelijke behandeling tussen de wijzen van vervoer en de vervoerondernemingen van de verschillende Lid-Staten : de tussenkomsten van deze laatste mogen niet leiden tot een vervalsing van de concurrentievoorwaarden tussen de ondernemingen en de vervoertakken.

Het is tevens van belang enerzijds dat de vervoerondernemingen kunnen beschikken over de vrijheid van commercieel beheer, wel te verstaan binnen de perken van de communautaire beschikkingen betreffende de capaciteitsregeling

B. — La politique des transports.

PREMIERE PARTIE.

La politique internationale des transports.

Etant donné la structure de son économie et sa situation géographique, la Belgique dépend dans une large mesure de son commerce extérieur.

La politique suivie dans le domaine des transports par les diverses organisations internationales concernées revêt dès lors pour le pays une importance qui la place au premier plan des préoccupations du Département.

A. — Les Communautés européennes.

En vertu du traité de Rome, les Communautés européennes ont pour mission de définir et d'exécuter une politique commune des transports.

Par conséquent, les Communautés européennes constituent le cadre le plus important pour l'établissement d'une politique internationale des transports.

Cette politique commune des transports tend essentiellement à libérer le secteur des transports des éléments artificiels générateurs de distorsions de concurrence et à le faire bénéficier de la création d'un marché commun aux dimensions de la Communauté par un développement rationnel et un fonctionnement optimal. Ainsi, l'on s'efforce en même temps de mettre l'industrie de transport en mesure de répondre, au moindre coût pour la collectivité, aux divers besoins économiques dans toute la communauté. Dans le cadre de cette politique commune, les transports sont considérés comme un secteur autonome au même titre que chacun des autres secteurs de l'activité économique.

Dans cette optique, le marché de transport doit en principe fonctionner dans le respect des mécanismes de la concurrence. Celle-ci constitue un facteur de stabilisation et permet aux entreprises de transport de s'intégrer dans le marché en fonction de leurs capacités propres; elle offre au secteur de transport la possibilité d'accroître sa contribution au développement de l'ensemble de l'économie et favorise une répartition rationnelle des transports entre modes et entreprises de transport, fondée sur la qualité et les prix de leurs prestations.

Eu égard au caractère spécifique de l'économie de transport, les mécanismes de la concurrence n'ont cependant pas été estimés susceptibles d'assurer en permanence, à eux seuls un ajustement de l'offre à la demande. Aussi, une certaine organisation du marché des transports a-t-elle été estimée nécessaire en vue d'en améliorer le fonctionnement, spécialement à la faveur d'une régulation de la capacité des transports routiers et fluviaux et de l'instauration, pour l'ensemble des modes de transport terrestres, d'un régime adéquat des prix et conditions de leurs prestations.

La réalisation de ces objectifs de la politique commune des transports en voie d'élaboration au sein des Communautés économiques implique notamment une égalité de traitement entre les modes et les entreprises de transport des différents Etats membres : les interventions de ceux-ci dans le secteur de transport ne doivent pas avoir pour effet d'altérer les conditions de concurrence entre entreprises et modes de transport.

Il importe également, d'une part, que les entreprises de transport disposent de la liberté de gestion commerciale dans le cadre bien entendu des dispositions communautaires relatives à la régulation de la capacité et au régime des prix et

en de vervoerprijzen en -voorwaarden en anderzijds dat de financiële autonomie van de ondernemingen — in het bijzonder voor de spoorwegen — wordt verwezenlijkt.

Het is een constante van de Belgische politiek om op internationaal vlak een vervoerpolitiek op te bouwen die op dergelijke principes is gesteund.

De concrete verwezenlijking ervan gaat echter niet zonder moeilijkheden gepaard en vordert slechts langzaam. Vastgesteld moet worden dat, zoals in de andere sectoren van het economisch leven, de Europese vervoerpolitiek thans ook de gevolgen ondergaat van de uitbreiding van de Gemeenschap tot de Negen.

Negen verschillende nationale vervoerpolitieken omvormen tot een enkele Europese vervoerpolitiek loopt niet van een leien dakje. Om toch tot enige voortgang te komen moeten uiteraard compromissen gesloten worden, iets wat uiteindelijk nog altijd beter is dan stagnatie en immobilisme.

Voor stagnatie kon overigens worden gevreesd na de bijeenkomst van de eerste vervoerraad met Negen, eind november 1973. Buiten een akkoord over een verdere liberalisatie van het internationale goederenvervoer over de weg van minder economisch belang, kon die Raad immers tot geen concrete resultaten komen.

Wel had hij kennis genomen van de vooruitzichten en doelstellingen van de Commissie in een verruimde Gemeenschap en die vervat waren in een « mededeling over de ontwikkeling van de gemeenschappelijke vervoerpolitiek ».

Er mag trouwens gezegd worden dat die mededeling bijgedragen heeft tot het bekomen van een beter inzicht in de talrijke en vaak uiteenlopende opvattingen van de Lid-Stat

ten. Met ingang van midden 1974 werd het Europese roer dan toch opnieuw steviger in de hand genomen met het gevolg dat nog twee vergaderingen van de Raad werden gehouden, nl. op 27 juni en 11 december.

Het resultaat van die vergaderingen kon als volgt worden samengevat :

1. Er werd een compromisoplossing gevonden betreffende de toegang tot het beroep van goederen- en personenvervoerder over de weg. Van 1 januari 1978 af zullen dan ook communautaire regels gelden voor de betrouwbaarheid, de financiële draagkracht en de vakbekwaamheid van de nieuwe kandidaten vervoerders. Voor de reeds gevestigde vervoerders zijn overgangsbepalingen voorzien die rekening houden met hun verworven rechten.

2. Dank zij een toegeving van Frankrijk, dat een verdere liberalisatie loskoppelde van de eis tot het vinden van een oplossing voor het nog steeds hangende probleem van de uniformisatie van de afmetingen en gewichten van de bedrijfsvoertuigen, is de Raad erin geslaagd een verordening goed te keuren, waarbij het aantal communautaire vervoervergunningen voor het goederenvervoer over de weg van alle Lid-Stat

ten met 20 % wordt verhoogd. Het contingent voor België wordt daarmee voor 1975 gebracht op 265.

3. De Raad is er eveneens in geslaagd de bestaande tariefregeling voor het goederenvervoer over de weg tot einde 1975 te verlengen voor de zes oorspronkelijke Lid-Stat

ten, terwijl de drie nieuwe Lid-Stat

ten geen tarieven moeten invoeren.

4. Op het gebied van het spoorvervoer heeft de Raad een nieuwe impuls gegeven aan de oplossing voor het probleem van de financiële betrekkingen tussen de Staten en de spoorwegondernemingen. Een beschikking daaromtrent werd aangenomen, maar de formele goedkeuring ervan is

condities de transport et, d'autre part, que l'autonomie financière des entreprises — en particulier des chemins de fer — soit réalisée.

Pour sa part, la Belgique s'efforce de promouvoir le développement sur le plan international d'une politique de transport reposant sur de tels principes.

La réalisation concrète ne va cependant pas sans difficultés et ne progresse que lentement. Il faut constater que, comme dans les autres secteurs de la vie économique, la politique européenne des transports subit actuellement les conséquences de l'élargissement de la Communauté à neuf pays.

Faire aboutir neuf politiques nationales de transport différentes à une seule politique européenne est, en vérité, une lourde tâche. Aussi faut-il se résoudre à trouver des compromis, ce qui finalement est préférable à la stagnation et à l'immobilisme.

On pouvait craindre une telle stagnation après la réunion du premier Conseil des transports des Neuf tenue à la fin de novembre 1973. En effet, abstraction faite d'un accord visant une plus grande libéralisation du transport international de marchandises par route, d'une importance économique relative, aucun résultat concret n'avait été atteint.

Le Conseil avait bien pris connaissance des prévisions et des objectifs de la Commission des Communautés élargies, synthétisés dans une communication relative au développement de la politique commune des transports.

Cet apport de la Commission a d'ailleurs finalement contribué à donner une meilleure vue des opinions nombreuses et souvent divergentes des Etats membres.

Depuis la mi-1974, le gouvernement européen a pu être repris plus fermement en main, et deux réunions du Conseil ont été tenues, à savoir le 27 juin et le 11 décembre.

Le résultat de ces réunions peut être synthétisé de la façon suivante :

1. Il a été trouvé une solution de compromis concernant l'accès à la profession de transporteur routier de marchandises et de personnes. A partir du 1^{er} janvier 1978, les règlements communautaires seront de la sorte d'application pour l'honorabilité, la capacité financière et la compétence professionnelle des nouveaux candidats transporteurs. Pour les transporteurs déjà établis, il est prévu des dispositions transitoires qui tiennent compte de leurs droits acquis.

2. Grâce à une concession française qui n'a plus fait dépendre la libéralisation ultérieure de l'exigence d'une solution à trouver au problème, toujours en suspens, de l'uniformisation des poids et dimensions des véhicules utilitaires, le Conseil a réussi à marquer son accord sur un règlement par lequel le nombre d'autorisations communautaires pour le transport routier de marchandises est augmenté de 20 % pour tous les Etats membres. De ce fait, le contingent belge pour 1975 est porté à 265.

3. Le Conseil est également parvenu à prolonger jusque fin 1975, pour les six Etats membres initiaux, la tarification existante, tandis que les trois nouveaux Etats membres ne doivent établir aucun tarif.

4. Dans le domaine du transport par voie ferrée, le Conseil a donné une nouvelle impulsion à la solution du problème des relations financières entre les Etats et les entreprises de chemin de fer. Une disposition à ce sujet a été adoptée mais son acceptation définitive est postposée jus-

uitgesteld tot de volgende zitting omdat terzelfdertijd nog een wijziging moet worden gebracht aan de verordening van 1970 inzake de toegelaten en verboden steunmaatregelen in het vervoer.

5. Om het gecombineerd rail-wegvervoer te bevorderen heeft de Raad een richtlijn aangenomen waarbij voor een proefperiode van 1 oktober 1975 tot 31 december 1978 het goederenvervoer over de weg dat gebruik maakt van de spoorweg tussen de meest geschikte stations van inlading en uitlading, volledig geliberaliseerd wordt.

Op grond van de opgedane ervaring zal in 1977 worden beslist ofwel de liberalisatie definitief voort te zetten, ofwel de nodige aanpassingen te voorzien.

6. Betreffende de stillegging in de binnenscheepvaart werden de nog bestaande moeilijkheden overbrugd zodanig dat nu uitzicht bestaat om zeer vlug tot een akkoord met Zwitserland te komen.

7. Tot slot dienen twee Belgische initiatieven vermeld te worden. Het eerste betreft het E. E. G.-zeehavenbeleid, waar België, namens de Beneluxlanden, de Europese Gemeenschap heeft aangespoord tot een stapsgewijze verwezenlijking van een E. E. G.-zeehavenbeleid.

Het tweede initiatief was een Belgische interventie om te komen tot een communautaire actie op het gebied van de normalisatie van de mededelingen aan de weggebruikers, ter bevordering van een vlot en veilig verkeer op onze Europese wegen. Dit initiatief lokte gunstige reacties uit. De Commissie zal het probleem nader onderzoeken met de nationale experts en nadien concrete voorstellen aan de Raad voorleggen.

Deze positieve resultaten die werden bekomen in de tweede helft van 1974, laten een meer optimistische kijk toe op het toekomstig Europees vervoerbeleid.

Talrijke problemen zoals de maten en gewichten van de bedrijfsvoertuigen, de harmonisatie van de structuur der taksen op de bedrijfsvoertuigen, de vrijdom van recht op brandstof in de reservoirs van de bedrijfsvoertuigen, de versoepeling van de sociale verordening in het wegvervoer, blijven aan de orde.

Daarenboven dringt zich een spoedige Europese aanpak op voor de nieuwe vervoertechnieken, voor de lucht- en zeevaartproblemen en voor meer concrete punten zoals de evolutie inzake de constructie van de tunnel onder het Kanaal.

Het zal vooral de politieke wil zijn die zal bepalen of Europese oplossingen voor die problemen kunnen verwacht en gevonden worden.

B. — Benelux

1. In Beneluxverband blijft het accent hoofdzakelijk gelegd op het onderzoek van de zeehavenproblematiek ten einde tot een harmonische ontwikkeling van de Benelux-zeehavens en een onderlinge actieve samenwerking te komen.

Het met dit doel in 1971 ingesteld Benelux-Zeehaven-overleg tussen de bevoegde Ministers en de zeehavenbeheerders heeft in november 1973 te Oostende voor de vierde maal plaatsgevonden.

Bewust van het feit dat het zeehavengebeuren in de Beneluxlanden zich in feite in een ruimer kader afspeelt, zijn de Ministers en de havenbeheerders tot het besluit gekomen dat, naast een E. G.-vervoerbeleid, ook moest gestreefd worden naar de verwezenlijking van een commu-

qu'à la prochaine session parce qu'en même temps, une modification doit encore être apportée au règlement de 1970 en matière d'aides autorisées et interdites.

5. Afin de promouvoir le transport combiné rail-route, le Conseil a adopté une directive libéralisant complètement, durant une période d'essai du 1^{er} octobre 1975 au 31 décembre 1978, le transport routier de marchandises qui fait usage du chemin de fer entre les gares de chargement et de déchargement les plus appropriées.

Sur la base de l'expérience acquise, il sera décidé, en 1977, soit de poursuivre définitivement la libéralisation, soit de prévoir les adaptations nécessaires.

6. Pour ce qui concerne la réglementation en matière d'immobilisation dans la navigation intérieure, les difficultés encore existantes ont été surmontées, de sorte qu'il existe maintenant des perspectives d'arriver très rapidement à un accord avec la Suisse.

7. Enfin, il convient de signaler deux initiatives belges. La première concerne la politique portuaire où la Belgique, au nom des pays du Benelux, a incité la Communauté européenne à promouvoir la réalisation progressive de la politique portuaire communautaire.

La deuxième initiative a trait à une intervention belge demandant de parvenir à une action communautaire en matière de normalisation des signalisations pour les usagers de la route, afin de promouvoir un trafic sûr et fluide sur nos routes européennes. Cette initiative a reçu des réactions favorables. La Commission étudiera ce problème avec les experts nationaux et soumettra par la suite des propositions concrètes au Conseil.

Ces résultats positifs au cours de la première moitié de 1974 permettent d'avoir une vue plus optimiste sur la future politique européenne des transports.

De nombreux problèmes, tels que les poids et dimensions des véhicules utilitaires, l'harmonisation de la structure des taxes des véhicules utilitaires, la franchise de carburant dans les réservoirs des véhicules utilitaires, l'assouplissement de la réglementation sociale dans le transport routier, restent à l'ordre du jour.

Par ailleurs, une initiative européenne rapide est nécessaire en ce qui concerne les nouvelles techniques de transport, les problèmes aéronautiques et maritimes et des points plus concrets comme l'évolution en matière de construction du tunnel sous la Manche.

Il dépendra surtout de la volonté politique si des solutions européennes à ces problèmes peuvent être attendues et trouvées.

B. — Benelux.

1. Dans le domaine du Benelux, l'accent continue à reposer sur l'examen des problèmes des ports en vue de promouvoir un développement harmonieux et une collaboration active des ports maritimes du Benelux.

La concertation portuaire Benelux entre les Ministres compétents et les autorités portuaires, instituée à cette fin en 1971, a eu lieu pour la quatrième fois en novembre 1973 à Ostende.

Conscients du fait que l'activité portuaire dans les pays du Benelux se déroule en fait dans un cadre plus large, les Ministres et les autorités portuaires sont arrivés à la conclusion qu'il convient, dans le cadre de la C. E. E., d'entreprendre la réalisation d'une politique portuaire communau-

nautair zeehavenbeleid. Aangenomen werd dat de Benelux-landen terzake een rol van promotor dienden te vervullen.

Dit Benelux-standpunt werd intussen geconcretiseerd door een oproep van de Minister, mede namens zijn Nederlandse en Luxemburgse collega's, eerste schriftelijk gericht tot de F. G.-Commissie en de Lid-Staten, en, zoals reeds gezegd, kort daarop tijdens de vergadering van de E.G.-Ministerraad-Vervoer van 27 juni jl. De Commissie en Groot-Brittannië hebben dit Benelux-initiatief gesteund. De Ministerraad als dusdanig heeft er akte van genomen en zich voorgenomen om, te gelegenertijd, een debat aan de havenproblematiek te wijden.

Naast de beslissing tot het nemen van bedoeld belangrijk initiatief, heeft het Benelux-Zeehavenoverleg aandacht besteed aan de volgende aspecten van de havenproblemen :

- het opstellen van een uniform rekeningstelsel om meer doorzichtigheid en uniformiteit aan de exploitatierekeningen van de havens te geven;
- het vergelijken en het eventueel harmoniseren van de structuur van de haventarieven;
- de instelling van een meldingsprocedure voor de wijzigingen aan die tarieven gebracht;
- de harmonisering van de havenstatistieken;
- de financieringswijze van de kosten van de maritieme toegangswegen;
- de steunmaatregelen die voor de industriële ontwikkeling van de zeehavens gelden;
- het streven naar meer doeltreffendheid en overleg inzake meting en bestrijding van de verontreiniging in de zeehavengebieden.

Al deze punten zullen bij het volgende zeehavenoverleg nog nader worden onderzocht en uitgewerkt.

2. In Benelux wordt ook bijzondere aandacht besteed aan het onderzoek naar de mogelijkheden tot harmonisatie van de maximumsnelheden bij het wegverkeer evenals betreffende veiligheidsgordels. Vermits gebleken is dat er weinig kans bestaat om over deze beide materies in ruimer Europees verband op korte termijn tot eenvormigheid te komen, wordt getracht deze alleszins op Beneluxvlak te realiseren.

Voor de veiligheidsgordels werd reeds een akkoord bereikt om het verplicht dragen in te voeren met ingang van 1 juni 1975 voor de personen- en gemengde voertuigen. In ons land heeft deze maatregel betrekking op de voertuigen, die na 15 juni 1968 in het verkeer werden gebracht.

3. Betreffende de volledige liberalisatie van het beroeps-goederen-vervoer over de weg, zal men zich herinneren dat Benelux de eerste entiteit is geweest om het bedoeld verkeer tussen Lid-Staten, zonder enige beperking vrij te geven (eerste fase van de liberalisatie).

Het Benelux-verdrag voorziet echter ook het vrijgeven van het derde-landenvervoer door vervoerders uit de drie landen zonder onderscheid van nationaliteit (tweede fase) en de deelneming aan het nationaal vervoer door vervoerders uit de drie partnerlanden (derde fase).

De tweede fase is gedeeltelijk gerealiseerd. Een vervoerder uit een partnerland kan tussen een Beneluxland en een derde land vervoer verrichten op voorwaarde dat dit vervoer verzekerd wordt via het land van registratie van het voertuig en op het vervoercontingent van dat land.

De verdere verwezenlijking van deze, evenals van de derde fase, stuit echter op verzet, voornamelijk vanwege de Duitse Bondsrepubliek.

taire, tout en tendant vers une politique communautaire des transports. A cet effet, il avait été entendu que les pays du Benelux devraient jouer un rôle de promoteur.

Ce point de vue du Benelux a entretemps été concrétisé par un appel du Ministre, fait également au nom de ses collègues néerlandais et luxembourgeois, en premier lieu par écrit à la Commission de la C. E. E. et aux Etats membres, et peu après oralement lors de la réunion du 27 juin 1974 du Conseil des Ministres des Transports des C. E. La Commission et le Royaume-Uni ont appuyé cette initiative du Benelux. Le Conseil en tant que tel en a pris acte et s'est proposé d'engager en temps utile un débat sur les problèmes portuaires.

Outre la décision de prendre l'initiative importante précitée, la concertation portuaire Benelux s'est penchée sur les aspects suivants des problèmes portuaires :

- l'élaboration d'un système de comptes uniformes en vue de donner plus de transparence et d'uniformité aux comptes d'exploitation des ports;
- la comparaison et l'éventuelle harmonisation de la structure des tarifs portuaires;
- l'application d'une procédure de notification des modifications de ces tarifs;
- l'harmonisation des statistiques portuaires;
- l'étude de la façon dont les coûts des voies d'accès maritimes sont financés;
- l'établissement d'un aperçu des mesures d'aide appliquées pour le développement industriel des ports maritimes;
- la recherche de plus d'efficacité et de concertation en ce qui concerne le mesurage et la lutte contre la pollution dans les régions portuaires.

Tous ces points seront approfondis et élaborés en détail lors de la prochaine concertation portuaire.

2. Dans le Benelux, une attention particulière est également réservée à la recherche des possibilités d'harmonisation des vitesses maximales du trafic routier ainsi qu'en matière de ceintures de sécurité. Etant donné qu'il existe peu de chances de parvenir à brève échéance à une uniformité en la matière sur un plan européen plus large, l'on s'efforce d'aboutir dans un premier stade à une certaine harmonisation au sein de Benelux.

En ce qui concerne les ceintures de sécurité, un accord a été réalisé afin d'en rendre le port obligatoire à partir du 1^{er} juin 1975 pour les voitures et les véhicules mixtes. Dans notre pays, cette mesure est d'application aux véhicules mis en circulation après le 15 juin 1968.

3. Quant à la libéralisation complète du transport professionnel de marchandises par route, il faut se rappeler que Benelux a été la première entité à libéraliser ce trafic entre Etats membres, sans aucune limitation (première phase de la libéralisation).

Mais le traité Benelux prévoit également la libéralisation du transport vers des pays tiers effectué par des transporteurs des trois pays sans distinction de nationalité (deuxième phase) et la participation au transport national de transporteurs des trois Etats membres (troisième phase).

La deuxième phase est partiellement réalisée. Un transporteur d'un Etat membre peut effectuer un transport entre un pays de Benelux et un pays tiers à condition que ce transport soit assuré via le pays d'immatriculation du véhicule et sur le contingent de transport de ce pays.

La réalisation complète de cette phase, ainsi que celle de la troisième, rencontrent cependant de l'opposition, principalement de la part de la République Fédérale d'Allemagne.

De inspanningen die werden gedaan om de Duitse houding te doen herzien hebben vooralsnog tot geen resultaat geleid.

4. Ten slotte zij nog vermeld dat in het vooruitzicht van een mogelijke Benelux-Regeringsconferentie de bevoegde Ministers zich akkoord hebben gesteld over een aantal prioritaire gecoördineerde acties die op gebied van het verkeersinfrastructuurbeleid zouden kunnen ondernomen worden.

Daarbij wordt uitgegaan van de visie dat bij dit beleid buiten de verkeerstechnische, ook de sociaal-economische, de milieu- en de ruimtelijke ordeningsaspecten dienen betrokken te worden.

Indien het desbetreffend voorbereid document door de Regeringsconferentie wordt aangenomen, zal Benelux opnieuw een constructieve bijdrage leveren, niet alleen voor een intern samenhangend beleid, maar ook voor de ontwikkeling in ruimer internationaal verband.

C. — Europese conferentie van Ministers van Transport.

Inzake algemene vervoerpolitiek, heeft de C. E. M. T. aan de hiernavolgende kwesties voorrang gegeven :

- de progressieve opbouw van de grote verkeersaders;
- de spoorwegproblemen;
- de verbetering van de verkeersveiligheid;
- de bevordering van het stedelijk vervoer;
- de promotie van het gecombineerd vervoer.

Het is in dit kader dat men de voornaamste werkzaamheden van de Ministerraden in het jaar 1974 moet situeren.

1. Betreffende de grote verkeersaders staat de constructie van de spoorwegtunnel onder het Kanaal eens te meer in de volle actualiteit.

In zitting van december 1974 had de Ministerraad van de C. E. M. T. reeds kennis genomen van een mededeling van de Britse Minister van Transport, waarbij werd aangekondigd dat zijn regering aan de Britse spoorwegen opdracht had gegeven om naar andere oplossingen uit te zien dan de voorgenomen aanleg van een nieuwe spoorlijn tussen de kust en Londen.

Nadien is dan de tweede mededeling gekomen om de aanleg van de tunnel niet verder door te zetten.

Ongetwijfeld zal deze kwestie op de eerstkomende vergadering van de C. E. M. T. aan de orde worden gesteld en zal de Ministerraad zich moeten beraden over de werkelijke inzichten van de Britse regering.

Voor België is zij van des te meer belang daar de tunnel in feite één van de steunpunten was voor de inschakeling van ons spoorwegnet in het Europees net van spoorlijnen met zeer grote snelheid.

2. Op het gebied van het vervoer per spoor zijn de openbare dienstverplichtingen en de beheersautonomie nog steeds aan de orde. Vanzelfsprekend zijn de werkzaamheden in die domeinen sterk beïnvloed door de acties die op het vlak van de Europese gemeenschappen desbetreffend worden ondernomen.

Voor wat het probleem van de automatische koppeling aangaat is het gebleken dat het financieringsprobleem een sterke invloed heeft op de datum van invoering. Hieromtrent hebben de Lid-Staten van de C. E. M. T. zich uitgesproken voor een informeel contact met de Oost-Europese landen om hun mening dienaangaande te kennen. Uit dit contact is gebleken dat de Oostlanden er de voorkeur aan geven om de automatische koppeling in te voeren na 1985

Les efforts faits pour obtenir une revision de la position allemande n'ont encore, jusqu'à ce jour, abouti à aucun résultat.

4. Enfin, il y a lieu de signaler que, dans la perspective d'une éventuelle conférence gouvernementale Benelux, les Ministres compétents se sont mis d'accord sur une série d'actions prioritaires coordonnées qui pourraient être entreprises dans le domaine de la politique de l'infrastructure de transport.

On considère que cette politique doit tenir compte non seulement des aspects techniques, mais également des aspects socio-économiques, de l'environnement et de l'aménagement du territoire.

Si le document préparé à cet effet est accepté par la conférence gouvernementale, Benelux pourra à nouveau apporter une contribution constructive non seulement pour une politique interne cohérente, mais aussi pour des actions dans un contexte international plus large.

C. — Conférence européenne des Ministres des Transports.

En matière de politique générale des transports, la C. E. M. T. a donné la priorité aux actions suivantes :

- l'établissement progressif des grands axes de trafic;
- les problèmes du chemin de fer;
- l'amélioration de la sécurité routière;
- la promotion du transport urbain;
- la promotion du transport combiné.

C'est dans ce cadre que se situent les principales activités des Conseils des Ministres qui se sont tenus en 1974.

1. En ce qui concerne les grands axes de circulation, la construction du tunnel ferroviaire sous la Manche est une fois de plus à l'avant-plan de l'actualité.

Lors de sa session de décembre 1974, le Conseil des Ministres de la C. E. M. T. avait déjà pris connaissance d'une communication du Ministre britannique des Transports qui annonçait que son gouvernement avait chargé les chemins de fer britanniques de rechercher d'autres solutions que l'implantation projetée d'une nouvelle liaison ferroviaire entre Londres et la côte.

Une seconde communication est venue ensuite disant que la construction du tunnel ne serait pas poursuivie.

Cette question sera sans doute mise à l'ordre du jour de la prochaine conférence de la C. E. M. T. et le Conseil des Ministres aura à s'interroger sur les intentions réelles du gouvernement britannique.

Pour la Belgique, elle est d'autant plus importante que le tunnel était un des points d'appui pour l'incorporation de notre réseau de chemins de fer dans le réseau européen de lignes à très grande vitesse.

2. Dans le domaine des transports par chemin de fer, les obligations de service public et l'autonomie de gestion demeurent à l'ordre du jour. Il va sans dire que les activités dans ces domaines sont fortement influencées par les actions de même nature entreprises sur le plan des Communautés européennes.

Quant au problème de l'attelage automatique, la question du financement de l'opération est de nature à influencer la date d'introduction. A cet effet, les pays membres de la C. E. M. T. se sont prononcés en faveur d'un contact informel avec les pays de l'Est en vue de connaître l'opinion de ceux-ci. De ce contact, il est apparu que les pays de l'Est marquent une préférence pour introduire l'attelage automatique après 1985 et qu'ils reconnaissent

en dat ze ook de belangrijkheid van het financieringsprobleem inzien. De Ministerraad van de C. E. M. T. heeft hiervan akte genomen om in overleg met de Internationale Spoorwegunie een definitieve politieke beslissing te kunnen nemen.

3. In verband met het wegtransport van goederen dient te worden vermeld dat het multilateraal contingent, dat de C. E. M. T. beslist had in te voeren, sinds 1 januari 1974 van kracht werd. Aan de vervoerders geeft dit contingent de mogelijkheid om, naast de communautaire machtigingen binnen de E. E. G., een supplementair aantal transporten in driehoeksverband te verrichten in een ruimer geografisch kader.

Het bedoelde contingent omvat in totaal 385 machtigingen waarvan er 25 aan België werden toegekend.

4. In de sector verkeersveiligheid is de C. E. M. T. in 1974 met een internationale campagne gestart om het gebruik van de veiligheidsgordel te bevorderen.

Naast deze actie heeft ze ook studies aangevat omtrent de veiligheid van de tweewielers, het gebruik van de hoofdsteunen en de plaats van de kinderen in de wagens.

De Ministerraad heeft zich tenslotte ook ingelaten met het probleem der snelheidsbeperkingen in het kader van de verkeersveiligheid.

Twee resoluties werden aangenomen.

In de eerste die, met uitzondering van bepaalde rijvakken, betrekking heeft op het gewone wegennet, wordt aanbevolen de maximumsnelheid vast te stellen op 100 km per uur.

Voor de autowegen stelt de tweede resolutie dat de maximumsnelheid zou dienen beperkt te worden tussen 110 en 130 km per uur.

5. Op het vlak van de waterwegen wordt actief aandacht besteed aan de studies inzake vlootcapaciteit, de aanpassing van de voorspellingen en de sociale aspecten.

6. In de sector van het stedelijk vervoer zet de C. E. M. T. haar studies voort inzake de financiering van de investeringen en de betrekkingen met de overheid alsook de uitwisseling van informatie over de activiteiten die verband houden met de bevordering van het stedelijk vervoer en over de ervaringen opgedaan in de verschillende landen.

7. Betreffende het gecombineerd vervoer onderzoekt de C. E. M. T. in welke mate de verschillende vormen van dit vervoer kunnen worden geliberaliseerd. Een resolutie werd reeds aangenomen waarbij aan de Lid-Staten wordt aanbevolen maatregelen te treffen opdat de niet begeleide aanhangwagens of opleggers vervoerd over zee, zouden worden vrijgesteld van elke contingentering in het land van ontschepping.

* * *

Om dit overzicht over de evolutie in de internationale vervoerpolitiek af te sluiten, kan nog gewezen worden op de werkzaamheden van de Economische Commissie voor Europa in Genève en op het veelal economisch studiewerk dat door de organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling wordt geleverd.

Dit uiteraard beknopt overzicht toont overigens de complexiteit en de diversiteit aan van de vervoerproblemen die in Europees verband worden aangepakt.

Verheugend is het alleszins dat in 1974 dan toch weer enkele concrete communautaire oplossingen werden gegeven aan problemen die sedert geruime tijd aan de orde waren gesteld. De stuwkracht die daarbij van de Europese

également l'importance du problème du financement. Le Conseil des Ministres de la C. E. M. T. en a pris acte afin de pouvoir prendre, en accord avec l'Union internationale des chemins de fer, une décision politique définitive.

3. En matière de transport de marchandises par route, il convient de signaler que le contingent multilatéral décidé par la C. E. M. T., est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1974. Ce contingent permet aux transporteurs, outre le contingent communautaire au sein de la C. E. E., d'effectuer un nombre supplémentaire de transports triangulaires dans une aire géographique plus large encore.

Le contingent visé comprend 385 autorisations dont 25 ont été attribuées à la Belgique.

4. Dans le secteur de la sécurité routière, la C. E. M. T. a lancé en 1974 une campagne internationale en faveur du port de la ceinture de sécurité.

Conjointement à cette action elle a entamé des études sur la sécurité des véhicules à deux roues, sur l'emploi des appuis-tête et sur la place des enfants dans les véhicules.

Enfin, le Conseil des Ministres s'est également penché sur le problème des limitations de vitesse dans le cadre de la sécurité de la circulation routière.

Deux résolutions ont été adoptées :

Dans la première, il est recommandé de fixer la vitesse maximum à 100 km/h sur le réseau routier ordinaire à l'exception de certains tronçons de routes.

La deuxième résolution préconise de limiter la vitesse maximum sur les autoroutes entre 110 et 130 km/h.

5. Dans le domaine des voies navigables, les études sur la capacité de la flotte, l'adaptation des prévisions et les aspects sociaux sont activement poursuivies.

6. Dans le secteur des transports urbains, la C. E. M. T. continue ses études sur le financement et les relations avec les pouvoirs publics, ainsi que l'échange d'informations sur les activités liées à la promotion des transports publics et sur les expériences faites dans les divers pays.

7. En ce qui concerne le transport combiné, la C. E. M. T. examine dans quelle mesure les différentes formes de ce transport peuvent être libéralisées. Une résolution a déjà été adoptée dans laquelle il est recommandé aux Etats membres de prendre des mesures grâce auxquelles les remorques non accompagnées ou les semi-remorques transportées par mer seraient libérées de tout contingentement dans le pays de déchargement.

* * *

Pour terminer cet aperçu de l'évolution dans la politique internationale des transports, il faut encore signaler les activités de la Commission économique pour l'Europe à Genève et sur les études, le plus souvent économiques, effectuées par l'Organisation pour la Coopération et le Développement Economique.

Cet aperçu forcément condensé démontre par ailleurs la complexité et la diversité des problèmes de transport qui se présentent sur le plan européen.

Aussi est-il réconfortant de pouvoir constater qu'en 1974 quelques solutions communautaires concrètes aient été apportées à des problèmes qui étaient à l'ordre du jour depuis un certain temps. L'impulsion donnée par la Communauté

Gemeenschap en, in dat kader, van de Beneluxlanden uitgaat, is te onderlijnen, zelf indien de getroffen beslissingen niet steeds als volmaakt kunnen worden beschouwd.

Voor de toekomst liggen trouwens, voor de Negen, nog een aantal belangrijke ontwerpen ter tafel.

België zal verder blijven ijveren voor de progressieve uitbouw van een internationale vervoerpolitiek.

BIJLAGE.

Uitvoering van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg.

Deze wet geeft aan de Koning de bevoegdheid, bij in Ministerraad overlegde besluiten, alle vereiste maatregelen te treffen op het gebied van het vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg, ter uitvoering van de verplichtingen die voortvloeien uit de internationale verdragen en uit de krachtens deze genomen internationale akten. Deze maatregelen kunnen zo nodig de opheffing en de wijziging van wetsbepalingen inhouden.

Er werd overeengekomen dat de Minister van Verkeerswezen elk jaar verslag zou uitbrengen voor het Parlement, over de uitvoering van deze wet.

Na de maatregelen die vorig jaar werden getroffen en die in de uiteenzetting van de begroting van 1974 werden opgenomen, werd in uitvoering van voornoemde wet geen enkele beslissing meer genomen.

TWEEDE DEEL.

Het nationaal vervoerbeleid.

A. — Algemeen beleid.

1. Rol en plaats van de vervoersector.

Bij het uitstippelen van een nationaal vervoerbeleid dient, in de eerste plaats, uitgegaan te worden van de rol die aan de vervoersector in het economisch bestel is toebedeeld.

Vervoer is, in zijn finaliteit, de economische functie die er in bestaat personen en goederen te verplaatsen en aldus bij te dragen tot de bevordering van de economische welvaart en van het ruimere welzijnsbegrip.

Bovendien wint de plaats die de vervoersector in het economisch gebeuren inneemt voortdurend aan belangrijkheid, waardoor de belangstelling voor het transportwezen en voor de vervoerfunctie ook groter wordt.

Uit de nationale rekeningen blijkt welk belangrijk aandeel het vervoer in de privé-consumptie heeft verworven.

In 1973 bedroeg de totale uitgave van de twee nationale en de zes intercommunale vervoermaatschappijen, in ons land belast met de verzorging van het gemeenschappelijk openbaar vervoer van reizigers, bijna 22,4 miljard F.

Deze uitgave werd gedekt door tariefontvangsten die een goede 11 miljard beliepen, terwijl de Staat 11,3 miljard moest bijdragen om het evenwicht tussen de ontvangsten en de uitgaven te verzekeren.

Gelet op het feit dat in 1974, de kosten, als gevolg van de inflatie, geweldig gestegen zijn en er omzeggens geen tariefaanpassingen werden doorgevoerd, zal, bij het afsluiten van de exploitatierekeningen, ongetwijfeld blijken dat de verhouding tariefontvangsten — staatstussenkomsten

européenne et, dans ce cadre, par les pays de Benelux, est à souligner, même si les décisions prises ne peuvent pas toujours être considérées comme parfaites.

Dans l'avenir, les Neuf ont d'ailleurs encore devant eux une série de projets importants.

La Belgique continuera à œuvrer pour l'extension progressive d'une politique internationale des transports.

ANNEXE.

Exécution de la loi du 18 février 1969 concernant les mesures en exécution des traités et actes internationaux en matière de transport sur route, par chemin de fer ou par voie d'eau.

Cette loi donne au Roi la compétence de prendre, par arrêtés délibérés en Conseil des Ministres, toutes les mesures exigées dans le domaine du transport sur route, par chemin de fer ou par voie d'eau, en exécution des obligations qui découlent des traités internationaux et en vertu de ces actes internationaux. Ces mesures peuvent comprendre, si nécessaire, la suspension et la modification des prescriptions légales.

Il a été convenu que le Ministre des Communications ferait rapport chaque année, devant le Parlement, au sujet de l'exécution de cette loi.

Après les mesures prises l'an passé et qui ont été détaillées dans l'exposé du budget de 1974, plus aucune décision n'a été prise en exécution de la loi précitée.

DEUXIEME PARTIE.

La politique nationale des transports.

A. — Politique générale.

1. Rôle et place du secteur des transports.

En établissant une politique nationale des transports, il importe en premier lieu d'avoir égard au rôle assigné au secteur des transports dans le contexte économique.

Le transport est, dans sa finalité, la fonction économique qui consiste à déplacer des personnes et des marchandises et qui contribue ainsi à promouvoir aussi bien la prospérité économique que, sur un plan plus général, le bien-être.

En outre, l'importance de la place occupée par le secteur des transports dans l'économie ne fait que croître, ce qui se répercute sur l'intérêt porté au transport et à la fonction de transport.

Les comptes de la Nation font apparaître la part importante acquise par le transport dans la consommation privée.

En 1973, la dépense totale des deux sociétés de transport nationales et des six sociétés de transport intercommunales, chargées dans notre pays du transport public en commun des voyageurs, atteignait presque 22,4 milliards de francs.

Cette dépense était couverte par des recettes tarifaires qui s'élevaient à un peu plus de 11 milliards tandis que l'Etat devait intervenir pour 11,4 milliards afin d'assurer l'équilibre entre les produits et les charges.

Etant donné qu'en 1974, les coûts, par suite de l'inflation, se sont fortement accrus et que pour ainsi dire aucune adaptation de tarifs n'a été appliquée, il apparaîtra sans aucun doute, à la clôture des comptes d'exploitation, que le rapport entre les recettes tarifaires et les interventions de l'Etat

verder in een ongunstige zin voor de Staatstussenkomsten verloopt. Een voorlopige raming wijst aan dat zij alleszins opgelopen zijn tot 14 084 miljoen F.

Dergelijke toestand beklemtoont hoe het transport, zelfs voor de dagelijkse exploitatie, een steeds grotere financiële inspanning van de ganse gemeenschap vergt. Het probleem van het gemeenschappelijk openbaar vervoer dient dan ook met omzichtigheid maar terzelfdertijd met kracht aangepakt te worden.

De plaats van het transportwezen in de algemene economie wordt dus met de dag belangrijker.

De moderne economie, de sociologie, de techniek maken het trouwens thans iedereen duidelijk dat het vervoer geïntegreerd is in het productieproces en dat het, onder één of andere vorm, in elke bedrijfstak, op alle niveau's aanwezig is. De keuze van de meest economische vervoerwijze is derhalve een belangrijke factor geworden in de kostprijs van een produkt.

Vastgesteld wordt ook dat, in alle sectoren van de economische bedrijvigheid, van deze tijd gezegd wordt dat hij er een is van snelle evolutie, van expansie, van steeds meer ingewikkelde problemen, een tijd waarin de nationale grenzen voortdurend meer vervagen en in steeds sterkere mate de weerslag wordt ondervonden van datgene wat zich in grotere geografische ruimten afspeelt.

2. Tendensen in de vervoersector.

Deze snelle expansieve evolutie is ontegensprekelijk het gevolg van de wijzigingen die de samenleving doormaakt.

Wijzigingen in onze levensgewoonten zoals de verkorte arbeidsduur, de aangroei van de tertiaire sector, de verhoging van het algemeen welvaartspeil, de vlucht uit de woongelegenheden in de stadscentra, het ontsluiten van nieuwe gewesten, het ontstaan van nieuwe nijverheden, stellen aan de vervoersector volkomen nieuwe eisen die zich kristalliseren in een aantal tendensen welke als volgt kunnen worden gekarakteriseerd :

— er is vooreerst een zeer sterke tendens naar voortdurende verhoging van de omvang, van het volume van het verkeer;

— ten tweede wordt daarbij vastgesteld dat, mede door de wetenschappelijke en technische vooruitgang, zich een streven naar concentratie in de trafieken voordoet, die hoofdzakelijk tot uiting komt in het goederenvervoer, terwijl nieuwe technieken het mogelijk maken de automatisatie te bevorderen en de aangewende arbeidskrachten te beperken.

— ten derde, het vervoer overschrijdt meer en meer de nationale grenzen en het internationaal aspect komt, in steeds meer determinerende mate, onze aandacht op eisen.

a) Verkeersvolume.

De expansie in de vervoersector is opzienbarend. Zulks blijkt uit de hiernavolgende voorbeelden :

— Het totaal reizigersverkeer in België vertoont een uitermate grote opgang :

1950 : 18,5 miljard reizigers-km;
1972 : 60 miljard reizigers-km.

a évolué dans un sens défavorable pour les interventions de l'Etat. Une estimation provisoire indique qu'elles seront certainement de 14 084 millions de F.

Cette situation démontre à suffisance que le transport, même pour son exploitation journalière, exige un effort financier sans cesse plus important de la communauté tout entière. Le problème du transport en commun doit donc être traité certes avec circonspection mais aussi avec énergie.

La place occupée par le transport dans l'économie générale devient donc de jour en jour plus importante.

L'économie moderne, la sociologie, la technique font d'ailleurs que le transport est à présent intégré dans le processus de production et que sous l'une ou l'autre forme, il est présent dans chaque tranche d'activité, à tous les niveaux. Par conséquent, le choix du mode de transport le plus économique est devenu, par le fait même, un facteur important du prix de revient d'un produit.

Dans tous les secteurs de l'activité économique il est constaté aussi que notre époque est dite d'évolution rapide, d'expansion, de problèmes toujours plus compliqués, une époque où les frontières nationales disparaissent progressivement et où l'on subit dans une mesure toujours plus forte l'influence de ce qui se passe dans des espaces géographiques plus étendus.

2. Tendances dans le secteur des transports.

Cette évolution expansive et rapide est incontestablement la conséquence des changements intervenus dans les conditions de vie de la collectivité.

Ces changements tels que la diminution du temps de travail, la croissance du secteur tertiaire, l'augmentation du bien-être général, l'abandon de l'habitat dans le centre des villes, le développement de nouvelles régions, l'établissement de nouvelles industries, posent au secteur des transports des exigences entièrement nouvelles qui se cristallisent dans une série de tendances qui peuvent être caractérisées comme suit :

— il y a d'abord une très forte tendance à l'augmentation continue du volume de transport;

— en second lieu, il est constaté qu'avec le progrès scientifique et technique, il se produit une tendance à la concentration dans le trafic, qui se manifeste en ordre principal dans le transport de marchandises, tandis que de nouvelles techniques permettent de promouvoir l'automatisation et de réduire la main-d'œuvre utilisée;

— enfin, le transport franchit de plus en plus les frontières nationales et son aspect international réclame l'attention dans une mesure toujours plus importante.

a) Volume du trafic.

L'expansion dans le secteur du transport est spectaculaire, ainsi qu'il résulte des exemples suivants :

— Le trafic voyageurs en Belgique a fortement progressé :

1950 : 18,5 milliards de voyageurs - km;
1972 : 60,0 milliards de voyageurs - km.

— Het internationale goederenverkeer is bijna verdubbeld tussen 1960 en 1969.

— Zelfs het duurdere vervoer volgt dezelfde tendens. Zo is het Sabenaverkeer gestegen van 271 miljoen reizigers-km in 1950 tot 3 792 reizigers-km in 1973.

— Ook het succes van de T.E.E.-treinen is een ander voorbeeld van het feit dat de reiziger niet aarzelt te betalen voor groter confort en betere dienstverstrekking.

De cijfers in verband met het verkeersvolume leiden overigens tot de conclusie dat de expansie in de vervoersector boven het gemiddelde ligt van dit van de industriële en commerciële activiteiten in hun geheel gezien en dat het transport derhalve één van de meest dynamische sectoren van de economie is.

Ongewijfeld heeft de ontwikkeling in de vervoersector de wijzigingen in het maatschappelijk leven dus niet alleen mogelijk gemaakt, maar ook ten gronde bepaald.

Maar omgekeerd, is het al even belangrijk te moeten vaststellen hoe de transportsector dan weer grenzen dreigt te stellen aan de verdere evolutie van dat maatschappelijk leven.

De vele onopgeloste problemen van het stedelijk vervoer, die iedereen dagelijks aan de lijve ondervindt, zijn daarvoor een eerste aanwijzing.

De vraagstukken van ons leefmilieu, als luchtverontreiniging en geluidsbestrijding, zijn er van een andere soort — maar dan van welke betekenis! — en zijn volop aan de orde gesteld.

Het energieprobleem dat zich sedert 1973 in al zijn scherpte stelt, doet de vraag rijzen hoe de vervoersector daarop moet reageren.

De expansie van het verkeer kan dus klaarblijkelijk niet eindeloos aan hetzelfde ritme doorgaan en het is evident dat in bepaalde sectoren nu al verzadigingspunten optreden.

Bij de uitstippeling van een vervoerpolitiek op lange termijn, komt het er derhalve op aan te weten op welke wijze de behoeften van de moderne samenleving kunnen aangepast worden volgens criteria die voor de collectiviteit aanvaardbaar zijn.

Om daarvan een praktisch voorbeeld te geven : in het stedelijk vervoer is een politiek, gebaseerd op de promotie van het individueel vervoer, niet langer vol te houden en moeten daaruit de voor de hand liggende gedragslijnen worden getrokken, nl. :

1. De herwaardering van het gemeenschappelijk publiek vervoer is een absolute noodzakelijkheid, niet alleen verkeerstechnisch gezien, maar ook in verband met de problemen van leefmilieu en energie.

2. De expansie van het individueel transport dient met sociaal-economische aanvaardbare middelen binnen bepaalde perken te worden gehouden.

3. De enorme kapitalen die de vervoersector opslorpt, verplichten er ons toe het transport zo rationeel mogelijk in te richten. Onverantwoorde investeringen moeten worden geweerd en in de keuze van het exploitatiemiddel dient men zich te laten leiden door objectieve normen afgestemd op de werkelijke vervoerbehoefden.

— Le trafic marchandises international a presque doublé entre 1960 et 1969.

— Même le transport plus coûteux suit une tendance identique. Ainsi, le trafic de la Sabena a augmenté de 271 millions de voyageurs - km en 1950 à 3 792 millions de voyageurs - km en 1973.

— Le succès des trains T.E.E. est un autre exemple du fait que le voyageur n'hésite pas à payer un prix plus cher lorsque le confort et le service offerts sont d'une meilleure qualité.

L'examen des chiffres concernant le volume du trafic indique par ailleurs que l'expansion dans le secteur du transport est supérieure à la moyenne de celles des activités industrielles et commerciales prises dans leur ensemble, et que le transport est, par conséquent, devenu un des secteurs les plus dynamiques de l'économie.

Il n'est donc pas douteux que le développement du secteur des transports a non seulement rendu possibles les modifications du mode de vie de la collectivité, mais qu'il a déterminé fondamentalement ces modifications.

Par contre, il est tout aussi important de constater que le secteur des transports risque d'imposer des limites à l'évolution ultérieure de la vie sociale.

Les nombreux problèmes non résolus du transport urbain, que chacun éprouve quotidiennement en sont une première indication.

Les problèmes de notre environnement, comme la pollution de l'air et la lutte contre le bruit en sont d'une autre sorte — mais de quelle signification — et d'une grande actualité.

Le problème de l'énergie qui, depuis 1973, se pose dans toute son acuité, soulève la question de savoir comment le secteur des transports doit réagir.

L'expansion du trafic ne peut donc pas se poursuivre indéfiniment au même rythme et il est clair que dans des secteurs déterminés il se manifeste dès maintenant une certaine saturation.

En établissant une politique de transport à long terme, il importe dès lors de savoir comment les besoins d'une société moderne peuvent être adaptés suivant des critères acceptables pour la collectivité.

Pour en donner un exemple pratique : dans le transport urbain, il n'est plus possible de continuer une politique basée sur le transport individuel. Cela étant, il faut en déduire des lignes de conduite, qui peuvent se ramener aux principes suivants :

1. La revalorisation du transport en commun est devenue une nécessité absolue, compte tenu non seulement du point de vue de la technique du transport, mais également des problèmes d'environnement et d'énergie.

2. L'expansion du transport individuel doit, au départ de critères socio-économiques acceptables, être maintenue dans certaines limites.

3. Les capitaux énormes absorbés par le secteur du transport nous obligent d'organiser celui-ci le plus rationnellement possible. Des investissements injustifiés sont à éliminer et dans le choix du mode d'exploitation, il faut que seules entrent en ligne de compte des normes objectives basées sur les besoins réels de transport.

b) *Wetenschappelijke en technische vooruitgang en concentratietendens.*

Wanneer de vervoersector erin slaagt om aan de opzienbare toename van de vraag naar transport te voldoen, dan is dat overwegend, om niet te zeggen uitsluitend, te danken aan de ontzettende vooruitgang op technisch en wetenschappelijk gebied tijdens de laatste decennia.

Men mag het inderdaad zo stellen dat de wetenschappelijke en technische vooruitgang op transportgebied, de stuwende kracht is waardoor, met het transport, nieuwe behoeften in de moderne samenleving ontstaan of waarbij het vervoer alleszins determinerend inwerkt op een aantal activiteiten van de meest uiteenlopende aard.

Meer bepaald brengt die vooruitgang de volkeren en hun economie nader tot elkaar en biedt zij de mogelijkheid tot integratie.

Inderdaad, had de wetenschappelijke en technische vooruitgang ons geen modern vervoerapparaat gegeven, dan had het Verdrag van Rome wellicht niet de diepgaande economische draagkracht kunnen krijgen die er nu in besloten ligt.

Die vooruitgang manifesteert zich op het gebied van snelheid, van capaciteit en zij roept nieuwe vervoertakken, nieuwe vervoertechnieken in het leven, zoals pijpleidingen en andere kanalisaties, duwvaartkonvoeien, lash-schepen, gemengd wegspoorvervoer, transcontainervervoer, enz.

In de exploitatiemiddelen leidt zij, mede door de inschakeling van computers en ordinateuren, tot automatisatie, tot verruiming van het menselijk denkvermogen en tot een betere bezoldiging voor een steeds meer gespecialiseerde arbeid.

Dat alles geeft, bedrijfseconomisch gezien, overigens aanleiding tot een tendens naar trafiekkoncentratie, waarmee terdege rekening moet worden gehouden.

Voor de Minister van Verkeerswezen komt het er op aan te weten welke gevolgen daaruit moeten worden getrokken.

Het fundamenteel element daarbij is de samenwerking die tussen de diverse verkeerstakken en -middelen en tussen de diverse vervoerondernemingen moet bestaan.

Deze visie wordt nog versterkt door de bedenking dat tegenover de concentratie van de trafiek een concentratie van de bedrijven plaatsheeft. De gebruiker, de industrieel of handelaar, zal zich derhalve hoe langer hoe minder tot een opvolging van schakels in de vervoermiddelen wenden, maar tot grote eenheden die van begin tot eindpunt, over de grenzen heen, voor het vervoer instaan.

In die wereldcontext moet men onder ogen durven zien dat ons klein land in werkelijkheid één kustgebied vormt waarin elke haven een specifieke rol te spelen heeft.

c) *Toenemende internationale betekenis van het vervoer.*

Daarmede komt dan de laatste tendens die de uitbouw van een modern vervoerapparaat met nadruk bepaalt op de voorgrond: de toenemende internationale betekenis van het vervoer.

Geen enkele sector brengt zo sterk de internationale gebondenheid en de Europese roeping van de Belgische economie tot uiting als het transportwezen:

— 85 % van het goederenvervoer van de N. M. B. S. is internationaal vervoer geworden;

b) *Progrès scientifique et technique et tendance à la concentration.*

Si le secteur de transport a jusqu'à présent été à même de répondre à l'augmentation considérable de la demande de transport, il le doit en grande partie, pour ne pas dire exclusivement, au progrès énorme réalisé au cours des dernières décennies dans les domaines technique et scientifique.

Ce progrès scientifique et technique, par l'impulsion qu'il a donnée en matière de transport, a suscité de nouveaux besoins dans la société moderne et en tout cas a agi de façon déterminante sur des activités très diverses.

Plus précisément, il permet un rapprochement des peuples et de leur économie et fournit la possibilité d'en réaliser l'intégration.

En effet, si le progrès scientifique et technique ne nous avait pas donné un appareil de transport moderne, le traité de Rome n'aurait pas pu avoir la portée économique qui s'en dégage actuellement.

Ce progrès se manifeste dans le domaine de la vitesse et de la capacité; il crée de nouveaux modes et des nouvelles techniques de transport, tels que les oléoducs et autres canalisations, le poussage, les navires « lash », le transport mixte rail-route, le transport par conteneur, etc...

Par l'incorporation d'ordinateurs dans les moyens d'exploitation, il permet l'automatisation, l'accroissement de la puissance du cerveau humain ainsi qu'une meilleure rémunération pour un travail toujours plus spécialisé.

Au point de vue de l'économie de l'entreprise, il résulte de cette évolution une concentration du trafic, aspect dont il importe de tenir compte.

Pour le Ministre des Communications, il s'agit de savoir quelles sont les conséquences à tirer de cet aspect nouveau.

L'élément fondamental semble être la coopération qui doit exister, d'une part, entre les différents modes et moyens de transport, et d'autre part, entre les différentes entreprises de transport.

Cette vision est encore renforcée si l'on songe que cette concentration du trafic est accompagnée d'une concentration des entreprises. L'utilisateur, l'industriel ou le commerçant s'adressera de moins en moins à une succession de maillons dans les moyens de transport, mais bien à de grandes unités susceptibles d'assurer le transport de son origine jusqu'à la destination, au-delà des frontières.

Dans ce contexte mondial, il faut bien se rendre compte que notre petit pays n'est qu'un territoire côtier dans lequel nos ports ont chacun un rôle spécifique à remplir.

c) *Importance internationale croissante du transport.*

Ainsi l'on en arrive à la dernière tendance qui détermine fortement l'évolution actuelle en matière de transport: l'importance internationale croissante du transport.

Aucun secteur ne révèle plus clairement la dépendance internationale et la vocation européenne de notre économie que le secteur des transports:

— 85 % du transport marchandises de la S. N. C. B. est devenu international;

— 70 % van de vervoerproductie in de binnenvaart overschrijdt de nationale grenzen;

— men raamt dat nu reeds zowat 35 à 45 % van het goederenvervoer over de weg, in internationaal verband wordt verzekerd;

— het lucht- en zeevervoer zijn praktisch volledig internationaal vervoer.

Mede determinerend voor dat groeiend aandeel van het internationaal vervoer in het globaal vervoerpakket, zijn vanzelfsprekend de Europese verdragen.

Uit die sterke tendens tot internationalisatie van het verkeer kunnen voor ons land twee belangrijke gevolgtrekkingen worden afgeleid :

— de eerste : het is onmogelijk geworden een nationaal vervoerbeleid op te vatten zonder rekening te houden met de internationale conceptie terzake. Anders gezegd, de internationale vervoeraspecten worden bepalend voor de uitbouw van een nationaal beleid.

— de tweede : ons land heeft er alle belang bij dat binnen de kortst mogelijke tijd, een coherent internationaal vervoerbeleid, in het kader van de Europese Gemeenschappen, en zoals voorgeschreven door het Verdrag van Rome, tot stand komt en dat de internationale verstandhouding zelfs zou uitgebreid worden tot nog grotere geografische vlakken.

3. Toestanden op de vervoermarkt.

De uitbouw van een vervoerbeleid dat rekening houdt met de tendensen in het transportwezen, wordt echter in hoge mate bemoeilijkt door de toestanden zelf die de vervoermarkt kenmerken.

De snelle evolutie doorgemaakt op transportgebied heeft inderdaad mede gebracht dat op de concurrentiële vervoermarkt van nu niet de minste eenvormigheid bestaat. Men is geplaatst voor een weinig coherent en ondoorzichtig geheel waar alle mogelijke concepties en structuren aan bod komen :

- beroepsvervoer en privé-vervoer;
- gemeenschappelijk vervoer en individueel vervoer;
- vervoer met een karakter van openbaar nut en vervoer waaraan de conceptie van de rentabiliteit alleen, ten grondslag ligt;
- gecentraliseerde beheersvormen zoals voor het spoor, en de vele onafhankelijke ondernemingen in het wegvervoer (11 000) en de binnenvaart (3 500);
- eenzijdige gerichtheid zoals de binnenvaart en de pijpleidingen tegenover de polyvalentie van het spoor en de weg;
- vervoer op totaal verschillende infrastructuren;
- vervoeren met nationale, regionale en zelfs lokale aspecten tegenover andere van internationale omvang.

Om dat alles progressief te ordenen, harmonisch te laten samenwerken en de ongebreidelde concurrentie die het gevolg is van de huidige toestand, in goede banen te houden, is er geen andere oplossing dan vast te houden aan een aantal beginselen die rekening houden met de rol en de plaats van het transport en met de in het economisch leven vastgestelde tendensen.

— 70 % du transport de la navigation intérieure franchit les frontières nationales;

— on estime que dès maintenant quelque 35 à 40 % du transport routier de marchandises sont assurés dans un contexte international;

— les transports aérien et maritime s'effectuent presque entièrement sur le plan international.

Les traités européens sont évidemment un élément déterminant dans la part croissante du transport international dans l'ensemble des transports.

Cette nette tendance à l'internationalisation du trafic comporte pour notre pays deux conséquences importantes :

— la première : il est devenu impossible de concevoir une politique nationale des transports sans tenir compte de la conception internationale en la matière. Autrement dit, les aspects internationaux du transport sont essentiels pour l'établissement d'une politique nationale;

— la seconde : notre pays a tout intérêt à ce que dans le cadre des Communautés européennes et selon le prescrit du Traité de Rome, l'on en arrive dans le délai le plus court possible, à une politique internationale de transport cohérente et que l'entente internationale à cet égard soit même étendue à des aires géographiques plus larges encore.

3. Situations sur le marché du transport.

L'établissement d'une politique du transport qui tienne compte des tendances est cependant compliqué dans une large mesure par les situations propres du marché du transport.

En effet, l'évolution rapide survenue dans le domaine du transport a eu pour conséquence qu'actuellement il n'existe pas la moindre uniformité sur un marché devenu concurrentiel. On se trouve placé devant un ensemble peu cohérent, non transparent, présentant les conceptions et les structures les plus diverses :

- transport professionnel et transport privé;
- transport en commun et transport individuel;
- transport à caractère d'utilité publique et transport fondé sur la seule conception de la rentabilité;
- gestion centralisée comme pour le chemin de fer et les nombreuses entreprises indépendantes dans le transport par route (11 500) et dans la navigation intérieure (3 500);
- orientation unilatérale comme pour la navigation intérieure et les oléoducs et polyvalence du rail et de la route;
- transports dotés d'infrastructures complètement différentes;
- transports ayant des aspects nationaux, régionaux et même locaux opposés à ceux de caractère international.

Pour mettre progressivement de l'ordre dans cet ensemble, obtenir une collaboration harmonieuse et maintenir dans une bonne voie la concurrence effrénée résultant de la situation actuelle, il n'y a pas d'autre solution que de s'en tenir à un certain nombre de principes qui tiennent compte du rôle et de la place du transport et des tendances constatées dans la vie économique.

4. *Beginnelsen van een algemeen vervoerbeleid.*

1. Het lijkt fundamenteel in de eerste plaats te stellen dat, zoals elke andere sector van de economische activiteit, het vervoer een zelfstandige, volwaardige sector is en men derhalve moet vermijden het te gebruiken voor de verwezenlijking van doelstellingen die er niets mede te maken hebben.

De tijd dat het vervoer beschouwd werd als een aan de algemene economie ondergeschikte sector is voorbij. Een dergelijke politiek zou trouwens nu alleen maar leiden tot een volstrekt ongezonde concurrentie.

2. Een tweede beginsel is dat de verschillende vervoertakken niet elk afzonderlijk als een specifieke sector mogen worden beschouwd, maar dat zij deel uitmaken van één geheel.

Het is klaar dat alle vervoertakken dezelfde economische finaliteit beogen: het overbruggen van afstanden. Het is even evident dat één vervoertak alleen niet de mogelijkheid heeft om in alle omstandigheden en in gelijk welke voorwaarden, te voldoen aan de transportbehoeften. En samenwerking tussen de verschillende vervoertakken moet zeker niet verwacht worden wanneer men gaat compartimenteren en elke tak afzonderlijk bekijken. Daarom mag bij de benadering van onze transportproblemen nooit uit het oog worden verloren dat elke vervoertak zijn eigen karakteristieken heeft en dat de verschillende vervoertakken elkaar aanvullen. Zij zijn complementair.

3. De verschillende vervoertakken die delen zijn van één geheel dienen allen toegang te hebben tot de vervoermarkt in gelijke concurrentievoorwaarden.

Concurrentie is zeker niet uit den boze, evenmin als een zo vrij mogelijke vervoermarkt waar de natuurlijke krachten tot een natuurlijke ordening leiden.

Maar mede door de snelle aangroei van de vervoersector, is de markt van het transport beïnvloed geworden en is zij het nog, door ingrijpen van buiten uit. Dit ingrijpen is niet overal in gelijke mate, noch in gelijke voorwaarden gebeurd.

In de praktijk vertoont de egalisatie van de concurrentievoorwaarden meerdere aspecten, o.m.:

- de opgelegde lasten die de uitgaven van het spoorvervoer alleen bezwaren;
- de verplichtingen van openbare dienst die alleen op het spoorvervoer drukken;
- de ongelijke toerekening van de infrastructuurkosten;
- het sociaal regime dat verschillend is;
- het fiscaal stelsel dat veranderlijk is naar gelang de beschouwde transporttak.

Het is duidelijk dat al deze ongelijkheden de concurrentievoorwaarden verstoren en belemmeren dat een kostprijs tot stand komt die beantwoordt aan de economische waarheid.

Wanneer die ongelijkheden, om reden van hoger belang, niet kunnen worden weggewerkt, moeten zij ten voordele van de vervoertak waarop zij eenzijdig drukken, worden gecompenseerd door een aangepaste vergoeding.

4. Het vierde objectief van het vervoerbeleid betreft de rentabiliteit van de vervoerondernemingen.

Dit betekent dat elke vervoeronderneming, binnen de door de overheid uitgewerkte regels inzake marktorganisatie, zijn vervoertarieven moet kunnen vaststellen op grond van de kosten van elke vervoerprestatie.

4. *Principes d'une politique générale des transports.*

1. Il paraît fondamental de reconnaître, en premier lieu, que comme chaque autre secteur de l'activité économique, le transport est un secteur autonome et qu'il faut donc éviter de l'utiliser pour la réalisation d'objectifs qui n'ont rien à voir avec sa fonction véritable.

L'époque où le transport était considéré comme un secteur subordonné à l'économie générale est révolue. Actuellement, une telle politique ne pourrait d'ailleurs conduire qu'à une concurrence malsaine.

2. Un second principe est que les différents modes de transport ne peuvent pas être considérés chacun isolément comme étant un secteur spécifique, mais, au contraire, qu'ils constituent des parties d'un tout.

Il est clair que tous les modes de transport poursuivent la même finalité économique: surmonter les distances. Il est tout aussi évident qu'un seul mode de transport n'est pas à même de satisfaire les besoins du transport en toutes circonstances et quelles que soient les conditions. Par ailleurs, il est exclu d'obtenir la collaboration voulue entre les différents modes de transport si on les compartimente et si on considère chaque mode séparément. C'est pourquoi nos problèmes de transport ne peuvent pas être approchés sans perdre de vue que chaque mode de transport possède ses propres caractéristiques et que les différents modes de transport sont complémentaires.

3. Les différents modes de transport en tant que faisant partie d'un tout, doivent tous avoir accès au marché de transport dans des conditions de concurrence égales.

La concurrence n'est certes pas à proscrire, pas plus d'ailleurs qu'un marché libre de transport, où les forces naturelles conduisent à un ordre naturel.

Mais, par suite de l'extension rapide de ce secteur, le marché de transport a été influencé et l'est encore, par des interventions extérieures qui ne sont pas intervenues partout dans une mesure égale, ni dans des conditions identiques.

En pratique, l'égalisation des conditions de concurrence présente plusieurs aspects, notamment:

- les charges imposées grevant unilatéralement les dépenses du transport par chemin de fer;
- les obligations de service public qui sont uniquement à charge du transport par chemin de fer;
- l'imputation inégale des charges d'infrastructure;
- le régime social qui est différent;
- le système fiscal qui n'est pas identique pour tous les modes de transport.

Il est clair que toutes ces inégalités faussent les conditions de concurrence et empêchent la formation d'un prix de revient répondant à la vérité économique.

Lorsque, pour des raisons d'intérêt supérieur, ces inégalités ne peuvent être éliminées, il importe de les compenser par une indemnité en faveur du mode de transport défavorisé.

4. Le quatrième objectif de la politique de transport concerne la rentabilité des entreprises.

Cet objectif veut que chaque entreprise de transport, dans le cadre des règles arrêtées en matière d'organisation du marché par l'autorité publique, doit fixer ses tarifs sur la base des coûts de chaque prestation de transport.

Deze stelling die, in principe, door iedereen wordt aanvaard, vindt nochtans in de praktijk geen onverdeelde ingang.

Zo brengt elke verhoging van de tarieven van het openbaar vervoer, geregeld een storm van protesten mee. En nochtans blijven die tarieven beneden de stijging van de kosten en van het indexcijfer der consumptieprijzen.

Voor die tegenstrijdigheid is geen andere uitleg dan deze : het openbaar vervoer wordt nog al te veel beschouwd als een openbare dienst en derhalve wenst de gebruiker niet altijd de werkelijke kostprijs te betalen.

Maar met dergelijke opvattingen komt niet alleen de rentabiliteit van het openbaar vervoer, maar van alle vervoertakken in het gedrang. De reden daarvoor is niet ver te zoeken. Zij ligt in de concurrentie. Want om trafiekverlies te vermijden, stemmen de weg en de binnenvaart hun vervoerprijzen veelal af op die van het spoor. En het spoor laat niet na hetzelfde te doen. Het gevolg ervan is dat men aldus in een kringloop geraakt die de gemeenschap uiteindelijk verplicht, via belastingen, bij te springen om onder een of andere vorm de verschillende vervoertakken te ondersteunen. Die kringloop kan maar doorbroken worden door het principe van de rentabiliteit van de vervoerondernemingen als een te verwezenlijken primordiaal objectief te stellen.

In die context stelt zich echter het speciaal geval van het gemeenschappelijk openbaar reizigersvervoer waar, zoals werd aangetoond, de tariefontvangsten nog niet de helft van de kosten dekken.

Het is klaar dat de verwezenlijking van het financieel evenwicht van dat vervoer een utopie is en het volkomen onrealistisch zou zijn de tarieven bv. te verdubbelen. Men mag aannemen dat dergelijke maatregel overigens niet het verwachte resultaat zou hebben omdat de trafiek onmiddellijk aanzienlijk zou dalen met het daaraan verbonden verlies aan ontvangsten.

Maar toch lijkt het beslist nodig in deze zeer belangrijke kwestie, een bepaalde gedragslijn te volgen. Volgens de Minister zou de gebruiker van het gemeenschappelijk reizigersvervoer alleszins 50 % van de kosten moeten dragen.

5. Vijfde principe : de vervoersector is het aan zichzelf verplicht de beste diensten te bieden tegen de laagst mogelijke, maar werkelijke kostprijs.

Zoals reeds gezegd, komen de vervoerkosten meer en meer aan bod als een integrerend deel van de kostprijs van de produkten van nijverheid, landbouw en handel. Om onze algemene economische activiteit te ondersteunen, is het dan ook van belang dat het vervoerwezen er naar zou streven kwaliteitsdiensten te verstrekken tegen een zo laag mogelijke kostprijs. De wetenschappelijke en technische vooruitgang bieden hier ongetwijfeld grote mogelijkheden. Zij zijn immers van aard om de kostprijs te drukken of de produktiviteit van deze aangewende middelen op te drijven. Modernisatie van het vervoerapparaat door het ten nutte maken van alles wat die vooruitgang te bieden heeft, lijkt dan ook een onmiskenbare noodzakelijkheid.

Maar het probleem van de laagste kostprijs is daarmee niet volledig opgelost.

Want de vraag die zich daarbij stelt, is de volgende : wanneer de overheid ingrijpt in de infrastructuur van de verschillende vervoertakken en de lasten daaraan verbonden ongelijk door de gemeenschap worden gedragen, stemmen de kostprijzen in het vervoer dan wel overeen met de economische waarheid ? Worden derwijze geen trafieken afgeleid naar vervoertakken die ogenschijnlijk de laagste kostprijs en de laagste vervoerprijs bieden, maar die, in werkelijkheid, veel hoger liggen ?

En principe, deze these is algemeen aanvaard; maar in de praktijk, wordt het niet algemeen aanvaard.

Ainsi peut-on constater que chaque majoration des tarifs du transport en commun soulève régulièrement une tempête de protestations. Cependant, ces tarifs restent au-dessous de l'augmentation des coûts et de l'index des prix à la consommation.

A cette contradiction, il n'y a qu'une explication : le transport en commun est encore trop considéré comme un service public et l'utilisateur n'est pas prêt à en payer le prix de revient réel.

Des conceptions semblables ne compromettent pas seulement la rentabilité du transport public mais aussi celle de tous les modes de transport. La raison en est claire. Elle réside dans la concurrence. Car pour éviter une perte de trafic, la route et la navigation intérieure s'accordent le plus souvent pour axer leurs tarifs sur ceux du chemin de fer. Et ce dernier, bien entendu, fait la même chose. Il en résulte finalement que, par le biais des impôts, la collectivité est obligée de venir en aide, sous une forme ou sous une autre, au profit des différents modes de transport. Cette situation ne peut être redressée qu'à la condition d'admettre qu'il y a lieu de réaliser l'objectif primordial consistant à assurer la rentabilité des entreprises de transport.

Dans ce contexte se pose cependant le problème spécial du transport en commun de voyageurs, pour lequel, ainsi qu'il a déjà été indiqué, les recettes ne couvrent même pas la moitié des dépenses.

Il est clair que la réalisation de l'équilibre financier de ce transport est une utopie parce que pour y parvenir il faudrait au moins doubler les tarifs. Une telle mesure n'aurait d'ailleurs nullement le résultat escompté à cause de la diminution du trafic qui en résulterait et de la perte de recettes correspondante.

Et pourtant, il est absolument nécessaire, dans cette question très importante, d'arrêter une ligne de conduite bien définie. Le Ministre estime que, de toute façon, l'utilisateur devrait supporter au moins 50 % du coût du transport en commun.

5. Cinquième principe : le secteur du transport se doit d'offrir les meilleurs services au prix de revient le plus bas possible mais réel.

Ainsi qu'il a déjà été dit, les frais de transport deviennent de plus en plus une partie intégrante du prix de revient des produits de l'industrie, de l'agriculture et du commerce. Afin de soutenir notre activité économique générale, il importe dès lors que le secteur de transport s'efforce de fournir des services de qualité à un prix qui soit le plus bas possible. Le progrès scientifique et technique offre ici, sans aucun doute, de grandes possibilités. Il permet soit d'abaisser le prix de revient, soit d'augmenter la productivité. Par conséquent, la modernisation de l'appareil de transport, par l'utilisation de tout ce que le progrès peut offrir, apparaît comme une nécessité inéluctable.

Mais le problème du prix de revient le plus bas n'en est pas résolu pour autant.

Car la question qui se pose est la suivante : lorsque l'Etat intervient dans l'infrastructure des différents modes de transport et que les charges y afférentes sont supportées inégalement par la collectivité, les prix de revient du transport correspondent-ils encore à la vérité économique ? N'y a-t-il pas, de ce fait, du trafic dérivé vers un mode de transport qui apparemment offre le prix de revient et le prix de transport les plus bas, alors qu'en réalité ils sont beaucoup plus élevés ?

Er moet een oplossing komen voor dat zeer belangrijk punt van het algemeen vervoerbeleid; de uniforme toerekening van de infrastructuurlasten is daarvoor van overwegende betekenis.

Principieel is de oplossing zo gevonden en wordt zij door iedereen aanvaard: de infrastructuurlasten moeten door de gebruikers zelf worden gedragen.

Doch iedereen geeft er zich ook rekenschap van dat de praktische uitwerking uiterst delicaat en complex is.

6. In het licht van het infrastructuurprobleem plaatst zich trouwens ook een volgende doelstelling: in de keuze van de investeringen moet selectief worden te werk gegaan. Met andere woorden, een coördinatie, waarbij de rentabiliteit van elke investering als leidraad geldt, is onontbeerlijk.

De vervoersector vergt belangrijke investeringen. Voor het gemeenschappelijk vervoer is het — en de regeringsverklaring wijst daar op — nodig een bijzondere inspanning te doen niet alleen voor vernieuwings- en modernisatiewerken, maar ook inzake uitbreidingsinvesteringen, ten einde de opgelopen achterstand in te lopen en dat vervoer opnieuw attractief, snel, comfortabel en met de gewenste regelmatigheid te laten functioneren.

Maar anderzijds is het dan weer niet verantwoord elke grote stad, elke gemeente, elke industrie te verbinden met een geëlektrificeerde spoorlijn, een autoweg, een kanaal voor schepen van 1 350 ton en zelfs meer. In zover in een bepaalde relatie ongebruikte vervoercapaciteiten bij de infrastructuur voorhanden zijn — en die zijn er in België — betekent elke uitbreidingsinvestering niets anders dan hetzij een verschuiving van trafiek, hetzij een tarievenoorlog met vervoer onder de kostprijs, zodat de gemeenschap moet bijspringen en de Staat, omdat hij thans nog altijd de infrastructuur financiert, zichzelf concurrentie aandoet.

Men moet er dus absoluut toe komen dat de capaciteitsuitbreidingen in onze vervoerinfrastructuur, vóór elke beslissing, eerst het voorwerp uitmaken van een grondige globale vervoerseconomische studie (en niet alleen, zoals het tot nu toe het geval is, van een louter verkeerstechnische studie) waarbij de behoeften aan nieuwe vervoerinfrastructuur worden onderzocht en afgewogen in functie van de bestaande capaciteiten en van de sociaal-economische kosten.

7. Hoe zal deze visie kunnen worden verenigd met de vrije keuze van de gebruiker?

Steunend op de principes van een vrije markteconomie, houdt ons democratisch-economisch bestel inderdaad in dat de gebruiker vrij moet zijn in zijn keuze van de vervoertak waarmee hij de afstanden wenst te overbruggen.

Maar dat betekent nog altijd niet dat deze vrijheid onbegrensd moet of kan zijn, in die zin dat voor elke vervoerrelatie twee of zelfs de drie traditionele vervoertakken gelijktijdig zouden moeten aanwezig zijn.

De vrije keuze van de klant betekent dat, zo binnen het kader van de algemene vervoerorganisatie gebaseerd op de uiteengezette principes gelet op de behoeften en de omstandigheden, de economische noodzakelijkheid bestaat twee of meer vervoertakken te voorzien, de klant niet van hogerhand enige verplichting mag worden opgelegd om de ene dan wel de andere vervoertak te gebruiken.

Hij moet vrij zijn in de keuze die hij doet, volgens normen van kostprijs, van snelheid of van andere faciliteiten nog, waarvan hij alleen de waarde bepaalt en beoordeelt.

8. Het algemeen vervoerbeleid moet, ten slotte, rekening houden met de steeds toenemende internationale betekenis van het vervoer.

Une solution doit être trouvée à ce point très important de la politique générale des transports; l'imputation uniforme des charges d'infrastructure revêt, à cet égard, une signification majeure.

En principe, la solution acceptée par tous, est la suivante: les charges d'infrastructure doivent être supportées par les utilisateurs.

Mais chacun sait aussi que la mise en pratique de ce principe est extrêmement délicate et complexe.

6. Dans le contexte du problème de l'infrastructure se place d'ailleurs aussi l'objectif suivant: dans le choix des investissements, il importe de procéder d'une manière sélective. En d'autres termes, il est indispensable de coordonner les investissements au départ de la rentabilité de chacun d'eux.

Le secteur de transport exige des investissements importants. Un effort particulier — et la déclaration gouvernementale le souligne — est nécessaire pour le transport en commun, non seulement en ce qui concerne des travaux de renouvellement et de modernisation, mais aussi en matière d'extensions, afin de rattraper le retard et de rendre ce transport à nouveau attractif, rapide, confortable, tout en lui permettant de fonctionner avec la régularité souhaitée.

Mais d'autre part, il n'est pas justifié que chaque grande ville, chaque commune, chaque industrie dispose d'une ligne de chemin de fer électrifiée, d'une autoroute, d'un canal pour bateaux de 1 350 t et même plus. Dès qu'il existe, dans une relation déterminée, des capacités en infrastructure de transport non utilisées — et il y en a en Belgique — chaque nouvel investissement soulève, soit un glissement de trafic, soit une guerre de tarifs avec des prix de transport inférieurs aux prix de revient, de sorte que la collectivité doit venir en aide et que l'Etat, qui assure le financement de l'infrastructure, se fait concurrence à lui-même.

Il est donc absolument nécessaire qu'avant toute décision, les extensions de capacité dans nos infrastructures de transport fassent l'objet d'une étude économique approfondie et globale des transports (et pas seulement, comme c'est le cas jusqu'à présent, d'une étude purement technique du trafic), étude dans laquelle les besoins d'une nouvelle infrastructure sont examinés et pesés en fonction des capacités existantes et des coûts economico-sociaux.

7. Mais comment alors concilier cette conception avec le libre choix de l'utilisateur?

S'appuyant sur les principes de l'économie de marché, notre régime démocratique-économique doit en effet pouvoir garantir à l'utilisateur le libre choix du mode de transport par lequel il désire surmonter les distances.

Mais cela ne signifie pas encore que cette liberté puisse ou doive être illimitée, en ce sens que pour chaque relation devraient exister simultanément deux ou même les trois modes de transport traditionnels.

Le libre choix du client signifie que, si dans le cadre de l'organisation générale de transport basée sur les principes exposés, il est, compte tenu des besoins et des circonstances, économiquement nécessaire de prévoir deux, voire les trois modes de transport, le client ne peut par voie d'autorité être contraint d'utiliser l'un plutôt que l'autre mode de transport.

Il doit être libre de choisir indépendamment, suivant des critères de prix de revient, de vitesse ou d'autres facilités dont il est seul à juger la valeur.

8. Enfin, la politique générale de transport doit tenir compte de la signification internationale toujours croissante du transport.

Ons land heeft belang bij de totstandkoming van een internationaal transportbeleid en die opvatting zal steeds onze houding op het internationale vlak blijven dicteren.

Maar ook onze vervoerbedrijven dienen op stuk van hun organisatie en hun werkmethodes rekening te houden met de internationale realiteit.

De Belgische spoorwegen hebben grote inspanningen geleverd om de internationale samenwerking vooral op gebied van exploitatie en technische verwezenlijking vooruit te helpen. Ze doen het nog. Maar zulks volstaat niet meer. Samen met de spoorwegmaatschappijen van de diverse landen, moet nu ook gezocht worden naar formules waarbij men uit het commerciële harnas van de landsgrenzen kan treden.

In de luchtvaart, internationale transporttak bij uitstek, stelt het probleem van de internationale samenwerking zich eveneens zeer acuut voor de Sabena en voor andere kleinere, buitenlandse maatschappijen.

Inzake wegvervoer en binnenvaart lijkt het dat de totstandkoming van degelijke georganiseerde grotere productie-entiteiten meer en meer geboden is.

Onze zeehavens en alle daarbij betrokken ondernemingen, ten slotte, moeten al hun aandacht blijven toespitsen op datgene wat aan internationaal vervoer naar ons land kan worden aangetrokken.

* * *

In de snelle, haast revolutionaire beweging die nu aan de gang is, maakt de Belgische vervoerwereld uitstekende kansen. Maar die kansen zullen maar ten volle benut worden wanneer het vervoerbeleid van ons land, de organisatie van onze vervoerbedrijven, de mentaliteit waarmee de problemen worden aangepakt, op deze snelle vooruitgang ingesteld blijven.

B. — *Reorganisatie van het gemeenschappelijk vervoer van reizigers in het kader van het nationaal vervoerbeleid.*

In de regeringsverklaring van 30 april 1974 wordt duidelijk gesteld dat de stedelijke vervoermaatschappijen, de N. M. V. B. en de autobuslijnen van de N. M. B. S., onder een gemeenschappelijk beheer moeten werken en samen tot een betere coördinatie moeten komen met de N. M. B. S. inzake tarieven, uurregelingen, aansluitingen, enz.

In uitvoering van dit punt van het programma werden de opries en de doelstellingen die aan dit objectief beantwoorden opgenomen in een globaal plan.

Dit plan zal nog zo mogelijk vóór het reces, na goedkeuring door de Ministerraad, aan het Parlement medegedeeld worden.

In een volgende fase zullen de daaruit voortvloeiende wetwijzigingen uitgevoerd worden.

DERDE DEEL.

Overzicht van de verschillende sectoren.

A. — *Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.*

I. — *Analyse van het spoorwegvervoer en van de bedrijfsresultaten 1974.*

1. In 1973 had het spoorwegverkeer een volume bereikt dat sinds de oprichting van de N. M. B. S. in 1926 nog nooit werd genoteerd.

Notre pays a tout intérêt à la mise en œuvre d'une politique internationale des transports et cette conception détermine notre attitude sur le plan international.

Nos entreprises de transport doivent également tenir compte de la réalité internationale en ce qui concerne leur organisation et leurs méthodes de travail.

Les chemins de fer belges ont, dans le passé, fourni de grands efforts afin de promouvoir la coopération internationale, surtout dans le domaine de l'exploitation et des réalisations techniques. Ils le font encore, mais cela ne suffit plus. De concert avec les sociétés de chemins de fer des divers pays, il importe à présent de rechercher des formules permettant de franchir les barrières commerciales.

En aéronautique, mode de transport international par excellence, le problème de la coopération internationale se pose également avec acuité pour la Sabena et d'autres sociétés étrangères d'une dimension semblable.

En matière de transport routier et de navigation intérieure, il apparaît qu'il faut tendre de plus en plus vers la constitution d'unités de production plus grandes et solidement organisées.

Enfin, nos ports de mer et toutes les entreprises qui s'y rattachent doivent intensifier leur attention sur ce qui, dans le transport international, peut être attiré vers notre pays.

* * *

Les milieux belges des transports détiennent certes des chances excellentes dans le mouvement rapide, presque révolutionnaire, qui est en cours. Mais ces chances ne pourront être utilisées au maximum que dans la mesure où la politique des transports de notre pays, l'organisation de nos entreprises de transports et la mentalité dans l'approche des problèmes restent axées sur cette évolution rapide.

B. — *Réorganisation du transport en commun des voyageurs dans le cadre de la politique nationale des transports.*

Dans la déclaration gouvernementale du 30 avril 1974, il a été clairement établi que les sociétés de transport urbain, la S. N. C. V. et les lignes d'autobus de la S. N. C. B. doivent travailler sous une direction commune et arriver à une meilleure coordination avec la S. N. C. B. en matière de tarifs, d'horaires, de correspondances, etc.

En exécution de ce point du programme, les options et les mesures qui répondent à cet objectif ont été intégrées dans un plan global.

Ce plan sera communiqué au Parlement, après approbation du Conseil des Ministres, encore avant les vacances.

Les modifications législatives qui en découlent seront exécutées dans une phase ultérieure.

TROISIEME PARTIE.

Aperçu des différents secteurs.

A. — *Société nationale des Chemins de Fer belges.*

I. — *Analyse du transport par chemin de fer et des résultats d'exploitation de 1974.*

1. En 1973, le transport par chemin de fer avait atteint un volume qui, depuis la création de la S. N. C. B. en 1926, n'avait pas encore été enregistré.

Het verkeer was in dat dienstjaar gelijk aan 16 276 miljoen eenheden, waarvan 8 093 miljoen reizigers-km en 8 183 miljoen ton-km.

Dat gunstig resultaat was uitsluitend te danken aan het goederenvervoer, vermits in het reizigersverkeer nog een lichte achteruitgang werd vastgesteld.

2. Ondanks de recessie van de economische activiteit in de laatste weken van 1974, zijn de resultaten van dat dienstjaar nog beter.

Men noteert inderdaad 17 425 miljoen verkeerseenheden wat een stijging geeft van 7 % ten opzichte van 1973 en een absoluut record is in de geschiedenis van het vervoer per spoor.

In vergelijking met 1973, zijn, met 8 279 miljoen, de reizigers-km toegenomen met 2,3 %, hoofdzakelijk om reden van het grotere verkeer geboekt voor de biljetten tegen verminderd tarief. Het is klaar dat de invoering op 8 april 1974 van de vermindering van 50 % voor de personen die het statuut W. I. G. W. bezitten, deze evolutie heeft begunstigd, zij het dan ten nadele van de trafiek tegen normaal tarief.

Maar eens te meer is het dank zij de goederentrafiek dat kan gesproken worden van een absoluut record.

Dat vervoer bereikte 9 146 miljoen ton/km in 1974 of 11,8 % meer dan in 1973.

3. Wat betreft de ontvangsten, noteert men een totale opbrengst (reizigers, goederen, stukgoed, diversen) die 20 554 miljoen F bereikt tegen 18 363 miljoen F in 1973, hetzij 2 191 miljoen F of bijna 12 % meer.

Ook dit gunstig resultaat mag hoofdzakelijk aan het goederenvervoer worden toegeschreven, evenals, zij het in mindere mate, aan de tariefverhogingen die op 11 augustus 1974 voor dat vervoer en op 1 september daaropvolgend voor het reizigersverkeer werden doorgevoerd.

4. De uitgaven nemen echter nog meer toe dan de inkomsten.

De totale bruto-uitgaven, dat wil zeggen zonder rekening te houden met de financiële staatstussenkomsten, bedragen 43 879 miljoen F tegen 37 911 miljoen in 1973.

De uitgaven stijgen dus van het ene jaar op het andere met 5 968 miljoen F of met 15,7 %.

Die verhoging vloeit voort uit :

- de verhoogde trafiek;
- de 8 aanpassingen van de bezoldigingen en pensioenen aan de stijging van het indexcijfer der consumptieprijzen;
- de toepassing van de maatregelen inzake sociale programmatie voor het overheidspersoneel;
- de prijsstijgingen voor de tractie-energie, de stoffen en de prestaties;
- de verhoging van de dotaties aan het Vernieuwingsfonds en het Verzekeringsfonds.

5. Vermits, ingevolge de E. E. G.-verordeningen op de openbare dienstverplichtingen en de normalisatie van de spoorwegrekeningen, de verschillende compensatievergoedingen die worden verleend aan de N. M. B. S., grotendeels berekend worden op basis van de uitgaven, vertonen de financiële staatstussenkomsten eveneens een stijgende trend die, voor het reizigersverkeer althans, nog geaccentueerd wordt omdat de tariefaanpassingen met vertraging worden doorgevoerd.

Voor 1974 belopen de totale compensatievergoedingen die op de exploitatierekening worden aangerekend, 23 276 miljoen F tegen 19 454 miljoen F, dit is 3 822 miljoen F of 19,6 % meer.

Pour cet exercice, le trafic était de 16 276 millions d'unités, dont 8 093 millions de voyageurs/km et 8 183 millions de tonnes/km.

Ce résultat favorable était dû exclusivement au transport de marchandises, le transport de voyageurs ayant encore enregistré un léger recul.

2. Nonobstant la récession économique au cours des dernières semaines de 1974, les résultats de cette année sont encore meilleurs.

On enregistre, en effet, 17 425 millions d'unités de trafic, soit une majoration de 7 % par rapport à 1973 et un record absolu dans l'histoire du transport par rail.

En comparaison avec 1973, le trafic de voyageurs est, avec 8 279 millions de voyageurs/km, en augmentation de 2,3 %, due en ordre principal aux voyageurs à tarif réduit. Il est clair que l'introduction au 8 avril 1974 de la réduction de 50 % pour les personnes ayant le statut de V. I. P. O. a favorisé cette évolution, même si le trafic au tarif normal a quelque peu diminué.

Mais, une fois de plus, c'est grâce au trafic de marchandises qu'il peut être question d'un record absolu.

En 1974, ce transport a atteint 9 146 millions de tonnes/km, soit 11,8 % de plus qu'en 1973.

3. En fait de recettes, les rentrées totales (voyageurs, marchandises, colis, divers) sont de 20 554 millions de F contre 18 363 millions de F en 1973, soit une augmentation de 2 191 millions francs ou presque 12 %.

Ce résultat favorable est dû également au transport de marchandises, ainsi que, dans une moindre mesure, à la majoration des tarifs marchandises le 11 août 1974 et des tarifs voyageurs le 1^{er} septembre suivant.

4. Les dépenses augmentent cependant encore plus que les recettes.

Les dépenses totales brutes, c'est-à-dire compte non tenu des interventions financières de l'Etat, s'élèvent à 43 879 millions de F, contre 37 911 millions en 1973.

Les dépenses augmentent donc d'une année à l'autre de 5 968 millions de F ou 15,7 %.

Cette augmentation découle de :

- l'augmentation du trafic;
- huit augmentations des rémunérations et des pensions dues à la hausse de l'indice des prix à la consommation;
- l'application des mesures concernant la programmation sociale pour le personnel des services publics;
- l'augmentation des prix de l'énergie de traction, des matières et des prestations;
- l'augmentation des dotations au fonds de renouvellement et au fonds d'assurance.

5. Etant donné que, suivant les règlements de la C. E. E. sur les obligations de service public et la normalisation des comptes ferroviaires, les différentes indemnités de compensation à octroyer à la S. N. C. B. sont calculées sur la base des dépenses, les interventions financières de l'Etat sont également en augmentation. Cette tendance est, en ce qui concerne le trafic de voyageurs, encore accentuée parce que les adaptations de tarifs interviennent tardivement.

Pour l'exercice 1974, le total des indemnités de compensation au profit du compte d'exploitation est de 23 276 millions de F contre 19 454 millions de F, soit une augmentation de 3 822 millions de F ou 19,6 %.

6. Een en ander heeft, ten slotte, tot gevolg dat het bedrijfsresultaat van 1974 een mali vertoont van 49 miljoen F tegen 94 miljoen F in 1973.

II. — Beschouwingen bij de analyse van het vervoer en van de bedrijfsresultaten in 1974.

1. De gunstige evolutie, voornamelijk dat van het goederenvervoer, staat grotendeels in verband met de economische hoogconjunctuur die het jaar 1974 heeft gekenmerkt.

Maar die evolutie bevestigt tevens dat het vervoer per spoor de geboden kansen kan aangrijpen en derhalve nog toekomst heeft.

2. De aangroei komt vooral tot uiting in internationaal verkeer.

Hiermede wordt andermaal aangetoond dat het spoor de vervoerder is, op langere afstanden, in relaties waar zich massaal transport aanbiedt.

Deze oriëntering betekent nu precies niet dat vervoer per spoor op kortere afstand geen economische betekenis meer zou hebben. Als verlenging van vervoer over langere afstanden kan het spoor, voor massaal reizigersverkeer, een niet te onderschatten bijdrage leveren voor de oplossing van de steeds toenemende verkeersmoeilijkheden op de weg, in de grote agglomeraties en zelfs ingeschakeld worden voor louter stedelijk verkeer.

Vastgesteld wordt trouwens dat het binnenlands reizigersverkeer, met zijn sterke pieken 's morgens en 's avonds, zich hoe langer hoe meer op de Brusselse agglomeratie toespitst en dat het steeds moeilijker wordt om die pieken in aanvaardbare voorwaarden van comfort en regelmatigheid te verwerken.

Wat betreft het goederenvervoer blijft Antwerpen het middelpunt met de streken van Luik, Charleroi en Gent als secundaire polen.

Verder kan worden genotceerd dat het havenverkeer van de spoorweg alleen al 40 % van het totaal aantal ton-km uitmaakt.

Dit alles wijst er op hoe in een klein land en met een vervoer over steeds groter wordende afstanden, het verkeersnet moet benaderd en uitgebouwd worden in functie van wel gekozen, economisch rendabele vervoerrelaties met het buitenland, niet alleen te land, maar ook over zee.

3. Zonder noemenswaardige verhoging van de ingezette exploitatiemiddelen, ook op gebied van infrastructuur, heeft het spoor het hoofd geboden aan een sterke toename van het globaal verkeersvolume.

Dit bevestigt dat in het vervoer, capaciteiten voorhanden zijn die niet optimaal worden aangewend hetgeen moet aanzetten tot omzichtigheid bij de conceptie van het globaal vervoernet in de toekomst.

4. De inflatie van de kosten vormt een van de meest zorgwekkende verschijnselen voor de ondernemingen waarvan de activiteiten betrekking hebben op de dienstverlening.

In die omstandigheden, en mede om de Staatscompensaties zoveel mogelijk af te remmen, zal de N. M. B. S. in de komende jaren, meer dan ooit, tot taak hebben de productiviteit van de exploitatie op te voeren. Sommige modernisering en automatisaties, die van aard zijn de kosten te drukken en die reeds sedert verscheidene jaren werden aangevat in het raam van het investeringstienjarenplan 1970-1979 zullen dus krachtig dienen voortgezet te worden.

5. De kostenstijgingen betreffen in de eerste plaats de personeelsuitgaven (bezoldiging van het actief per-

6. Enfin, il est à signaler que le résultat d'exploitation de 1974 fait apparaître un mali de 49 millions de F contre 94 millions en 1973.

II. — Considérations relatives à l'analyse du transport et des résultats d'exploitation de 1974.

1. L'évolution favorable du trafic, principalement du transport de marchandises, est dû en grande partie à la haute conjoncture économique qui a caractérisé l'année 1974.

Mais cette situation confirme en même temps que le chemin de fer est encore à même de saisir les occasions d'acquisition de trafic qui se présentent et qu'il ne faut pas douter de son avenir.

2. L'accroissement se manifeste surtout dans le trafic international.

Cela démontre une fois de plus que le chemin de fer reste le transporteur à longues distances dans des relations où se présente un transport massif.

Cette orientation ne signifie cependant pas pour autant que le transport par chemin de fer sur courtes distances n'a plus de sens économique. Comme prolongation de transport à grandes distances, le chemin de fer peut encore, pour le trafic massif des voyageurs, contribuer efficacement à la solution des problèmes du transport par route dans les grandes agglomérations, voire même être incorporé dans le transport urbain.

En trafic intérieur, on constate d'ailleurs que les fortes pointes du matin et du soir ne cessent de croître sur les lignes vers la capitale et qu'il devient de plus en plus difficile de faire face à cette situation dans des conditions acceptables de confort et de régularité.

Quant au trafic marchandises, Anvers reste le point central, les régions de Liège, Charleroi et Gand étant les pôles secondaires.

Il faut d'ailleurs noter que le transport portuaire du chemin de fer représente à lui seul 40 % du transport total en tonnes-km.

De ce qui précède il résulte que dans un petit pays dont le trafic ne fait que croître et qui s'effectue sur des distances toujours plus longues, le problème du réseau de transport doit être abordé et conçu en fonction de relations économiquement bien choisies avec l'étranger, aussi bien par terre que par mer.

3. Sans augmentation notable des moyens d'exploitation utilisés ni de l'infrastructure, le chemin de fer a fait face à une augmentation importante de son volume global de transport.

Cela confirme que dans le transport, les capacités disponibles ne sont pas utilisées d'une façon optimale et qu'il faut faire preuve de circonspection dans la conception globale du réseau de transport à l'avenir.

4. L'inflation des coûts constitue un des phénomènes les plus alarmants pour les entreprises dont les activités se situent dans le secteur des services.

Dans ces conditions et afin de freiner au maximum les compensations financières de l'Etat, la S. N. C. B. devra s'efforcer, dans les années futures, d'augmenter plus que jamais la productivité de son exploitation. Certaines modernisations et automatisations de nature à réduire les dépenses, qui ont été entamées il y a plusieurs années déjà dans le cadre du plan décennal 1970-1979, devront dès lors être poursuivies avec force.

5. L'inflation des coûts se répercute en premier lieu sur les dépenses de personnel (rémunérations du personnel en

soneel, pensioenen, maatschappelijke zekerheid) die zowat 65 % van de totale uitgave vertegenwoordigen.

Het is dus geboden die zware post in de vaste uitgaven zoveel mogelijk te drukken niet door de sociale vooruitgang te remmen maar wel door de verkeerseenheden per spoorwegbediende op te drijven, dit wil zeggen door de produktiviteit van het personeel op te voeren.

In 1974 werd dat objectief bereikt. Wanneer men de aanwervingen uitschakelt die, in dit jaar, werden gedaan om het hoofd te bieden aan de invoering van de 40-urige werkweek, stelt men vast dat de verkeerstoename van 7 % verwerkt werd met een nagenoeg constant gebleven personeelsbestand van ongeveer 58 900 man.

Dit wijst erop dat de spoorwegdirectie zich inspant om de produktiviteit van het personeel onverminderd te verhogen en dat het personeel en de sociale organisaties daaraan hun medewerking verlenen.

6. In de uiteenzetting over het nationaal vervoerbeleid, werd er reeds op gewezen dat de promotie van het gemeenschappelijk openbaar vervoer een positieve bijdrage is voor het energieprobleem.

Die bijdrage vertoont een dubbel aspect : er is een belangrijke bezuiniging in absolute waarde en de elektrische tractie is niet zo zeer afhankelijk van de verschillende primaire energiebronnen uit het buitenland.

De energiecrisis vormt dus nog een bijkomend argument om snel te vorderen met de elektrificatie van de in het tien-jarenplan opgenomen lijnen. Door de elektrische tractie uit te breiden tot meer en meer lijnen met een grote of middelgrote belasting zal de spoorweg aldus haar troeven inzake energie ten voordele van de gemeenschap valoriseren.

Voorts stellen, op intern spoorwegvlak, de kostenstijgingen van de tractie-energie, een probleem voor bezuiniging en van financieel-rationele exploitatie voor de verbindingen met beperkter verkeer.

Voor deze lijnen die met dieseltractie worden geëxploiteerd, is de oplossing alsnog kieser dan vroeger, want het inleggen van treinen met een schaars cliënteel kan niet verantwoord worden op grond van overwegingen die verband houden met brandstofbezuiniging, omdat in een dergelijk geval de autobus merkkelijk minder energie per vervoerde reiziger verbruikt.

7. De kosten van onderhoud en vernieuwing van het rijdend materieel en van de spooruitrusting volgen eveneens een snel stijgende lijn.

Indien men de staat van het net niet wil laten verslechteren zal het bedrag van de vernieuwingsdotatie van jaar tot jaar op aangepaste wijze moeten verhoogd worden en is het niet uitgesloten dat zelfs naar bijzondere maatregelen moet worden uitgezien om de achterstand inzake vernieuwing enigszins in te lopen.

8. Om zoals in de uiteenzetting over het nationaal vervoerbeleid werd aangestipt, het gemeenschappelijk vervoer te herwaarderen, moet niet alleen de kostprijs van dat vervoer zo laag mogelijk worden gehouden, maar dient ook te worden ingespeeld op de aantrekkingskracht ervan mits voortdurende verbetering van de kwaliteit van de aangeboden dienst.

Zulks is mogelijk door de modernisatie en de aanpassing aan de behoeften, op alle gebied, van de exploitatiemiddelen in de vervoerrelaties die daarvoor in de reeds geschetste perspectieven in aanmerking komen.

In het reizigersverkeer betekent dit dat aan de N. M. B. S., zowel in rijdend materieel als in infrastructuur, de mogelijk-

activiteit de service, pensions, securité sociale) puisqu'elles représentent environ 65 % des dépenses totales.

Il est donc indiqué d'agir autant que possible sur ce poste important des dépenses fixes, non pas en freinant le progrès social mais bien en augmentant les unités de trafic par agent, c'est-à-dire par l'augmentation de la productivité du personnel.

En 1974, cet objectif a été atteint. En effet, abstraction faite des recrutements nécessaires pour faire face à l'application de la semaine de travail de 40 heures, on constate que l'augmentation du volume du trafic de 7 % a été réalisée avec un effectif de personnel resté pratiquement stable à 58 900 agents.

Cela prouve que la direction du chemin de fer s'efforce sans cesse d'accroître la productivité du personnel et que le personnel et les organisations sociales n'hésitent pas à collaborer à la réalisation de cet objectif.

6. Dans l'exposé relatif à la politique nationale de transport, l'accent a déjà été mis sur le fait que la promotion du transport en commun constitue une contribution positive au règlement du problème de l'énergie.

Cette contribution présente un double aspect : d'une part, elle permet une économie importante en valeur absolue et, d'autre part, la traction électrique n'est pas tellement dépendante des différentes sources d'énergie primaire de l'étranger.

La crise de l'énergie est donc un argument supplémentaire pour accélérer l'électrification des lignes prévues au plan décennal. L'extension de la traction électrique à des lignes à grande ou moyenne densité permet donc au chemin de fer de valoriser, au profit de la collectivité, ses atouts dans le domaine de l'énergie.

D'autre part, l'augmentation des coûts de l'énergie de traction pose sur le plan interne un problème financier d'économies et de rationalisation de l'exploitation en ce qui concerne les relations à trafic réduit.

Pour ces lignes exploitées en traction diesel, la solution apparaît encore plus difficile qu'antérieurement parce que la mise en marche de trains pour une clientèle réduite ne peut se justifier pour des considérations en matière d'économies de combustible, étant donné qu'en pareil cas l'autobus utilise beaucoup moins d'énergie par voyageur transporté.

7. Les frais d'entretien et de renouvellement du matériel roulant et le coût de l'équipement des voies suivent également une progression rapide.

Si l'on veut éviter que l'état du réseau ne se dégrade, il importe d'adapter régulièrement le montant de la dotation de renouvellement et il n'est pas exclu que l'on doive même envisager des mesures spéciales pour résorber dans une certaine mesure le retard enregistré actuellement en matière de renouvellement.

8. Ainsi qu'il a été précisé dans la partie relative à la politique nationale de transport, il ne faut pas, en matière de revalorisation du transport en commun, seulement s'efforcer d'obtenir le prix de transport le plus bas possible, mais il importe tout autant d'agir en sorte que la qualité du service offert puisse s'améliorer de façon continue.

Cet objectif peut être atteint en modernisant et en adaptant aux besoins, à tout point de vue, les moyens d'exploitation affectés aux relations de transport entrant en ligne de compte pour cette opération.

Dans le trafic de voyageurs, cela signifie que, tant au point de vue du matériel que de l'infrastructure, la

heid moet worden gegeven, om, door aangepaste verantwoorde investeringen, aan de massabewegingen van 's morgens en 's avonds het hoofd te bieden in bevredigende omstandigheden van snelheid, comfort, veiligheid en vlot verloop.

In het goederenverkeer komt het er op aan, eveneens door aangepaste investeringen, de vervoerduur te verkorten en de eindverrichtingen met betrekking tot het laden en lossen te versnellen. Bovendien wordt de noodzaak van de exploitatie met zware treinen steeds groter. Dergelijke exploitatie is terzelfdertijd een factor van attractiviteit in de lijn van wat het vervoer per spoor is (massa-vervoer) en draagt bij tot vermindering van de kostprijs.

III. — Het tienjarig modernisatieprogramma 1970-1979 van de N. M. B. S.

Het is met die globale visie op het transportgebeuren dat de Raad van Beheer van de N. M. B. S., einde 1970, na grondig voorbereidend werk, een nieuw modernisatieprogramma heeft aangenomen dat over 10 jaar loopt.

Het werd bij gelegenheid van de bespreking van de begroting van het departement voor het dienstjaar 1971 in het Parlement uitvoerig toegelicht en besproken. De meest belangrijke doelstellingen ervan zijn opgenomen in de wet betreffende het Plan 1971-1975. De financiering gebeurt door Staatskredieten (infrastructuurwerken), het Vernieuwingsfonds van de N. M. B. S. (vernieuwing vooral van rijdend materieel) en leningen ten laste van de N. M. B. S. (uitbreidingsinvesteringen).

De uitvoering van dit programma is niet volgens plan kunnen verwezenlijkt worden, omdat geen voldoende staatskredieten en geen aangepaste dotatie van het Vernieuwingsfonds ter beschikking konden worden gesteld.

In juni van verleden jaar werd het programma herzien en aangevuld in het kader van de promotie van het gemeenschappelijk vervoer. Dit herziene programma wordt opgenomen in het nieuwe plan 1976-1980 dat de Regering thans voorbereidt.

Het voorziet Staatskredieten die jaarlijks zowat 6 miljard zouden moeten bereiken.

Het is niet mogelijk dit bedrag van het ene op het andere jaar te verwezenlijken. Voor 1974 beschikte de N. M. B. S. inderdaad slechts over 1 090 miljoen F. Dit bedrag wordt voor 1975 opgevoerd tot bijna 2 500 miljoen en zal in de daaropvolgende jaren alleszins nog worden verhoogd.

In afwachting wordt overigens uitgezien naar uitzonderlijke financieringsmiddelen voor sommige dringende objectieven van het plan.

Om een inzicht te geven in het aangepaste plan en de werken die aangevangen zijn of in uitzicht gesteld zijn, worden achtereenvolgens de volgende rubrieken overlopen :

- de infrastructuur;
- de overwegen;
- het rijdend materieel;
- de uitrusting van de stations en van andere installaties.

1. Infrastructuur.

De verbetering van de bestaande infrastructuur is ongetwijfeld één van de belangrijkste punten van het plan. Hoofddoel daarbij is de kwaliteit van de aan de reizigers aangeboden dienst te verbeteren, het spoorvervoer attractief te houden en de stijgende behoeften inzake goederenvervoer te kunnen beantwoorden.

S. N. C. B. doit avoir la possibilité de faire face, par des investissements justifiés, aux mouvements de masse du matin et du soir dans des conditions acceptables de vitesse, de confort, de sécurité et de régularité.

Dans le transport de marchandises, il s'agit également de diminuer le temps de transport et d'accélérer les opérations terminales de chargement et déchargement, grâce à des investissements adéquats. En outre, il s'avère nécessaire d'intensifier la mise en œuvre de trains lourds. Cette exploitation est d'ailleurs un élément d'attractivité dans l'optique de la vocation du transport par chemin de fer (transport de masse) et contribue à la diminution du coût de transport.

III. — Le programme décennal (1970-1979) de modernisation de la S. N. C. B.

C'est en fonction de cette vision globale du problème du transport que le Conseil d'Administration de la S. N. C. B. a arrêté, fin 1970, après un travail préparatoire approfondi, un nouveau programme de modernisation pour une période de 10 ans.

Ce programme a été longuement exposé et discuté lors de la discussion au Parlement du budget du département pour l'exercice 1971. Les options fondamentales ont été reprises dans la loi concernant le plan 1971-1975. Le financement en est assuré par des crédits d'Etat (travaux d'infrastructure), le fonds de renouvellement de la S. N. C. B. (renouvellement du matériel roulant en ordre principal) et des emprunts à charge de la S. N. C. B. (investissements de premier établissement).

L'exécution de ce programme n'a pu être poursuivie selon le plan prévu, les crédits d'Etat et la dotation au fonds de renouvellement ayant été insuffisants.

En juin de l'année dernière, le programme a été revu et complété dans le cadre de la promotion du transport en commun. Ce programme revu est incorporé dans le nouveau plan 1976-1980 que le Gouvernement prépare actuellement.

Il prévoit des crédits d'Etat pour un total de quelque 6 milliards par an.

Il n'est cependant pas possible d'atteindre ce montant d'une année à l'autre. En 1974, la S. N. C. B. ne disposait en réalité que de 1 090 millions de francs. Pour l'exercice 1975, ce montant a déjà été porté à près de 2 500 millions de francs et il sera certes encore majoré au cours des prochaines années.

En attendant, des moyens financiers exceptionnels sont d'ailleurs envisagés en vue de réaliser au plus tôt certains objectifs urgents du programme.

Afin de donner un aperçu du plan modifié ainsi que des travaux en cours ou envisagés, les rubriques suivantes seront successivement passées en revue :

- l'infrastructure;
- les passages à niveau;
- le matériel roulant;
- l'équipement des gares et autres installations.

1. Infrastructure.

L'amélioration de l'infrastructure existante est sans doute un des points les plus importants du plan. Il s'agit d'améliorer la qualité du service offert aux voyageurs, de maintenir au niveau voulu l'attractivité du transport ferroviaire et de répondre aux besoins croissants en ce qui concerne le transport des marchandises.

1.1 *Elektrificaties.*

Op het gebied van elektrificatie is het plan gebaseerd op de zogeheten Waalse en de Vlaamse dwarslijnen.

De Waalse dwarslijn gaat van de Franse grens over Moeskroen - Doornik - Bergen - Charleroi - Namen - Luik naar de Duitse grens.

Met de Vlaamse dwarslijn wordt bedoeld de verbinding die van de Franse grens Kortrijk over Gent met Antwerpen verbindt om van de metropool uit over Aarschot - Hasselt - Visé - Montzen eveneens de Duitse grens te bereiken.

a) *Waalse dwarslijn.*

Betreffende de Waalse dwarslijn wordt de reeds doorgevoerde elektrificatie van de lijn Namen - Luik nu voltooid met deze van de antennes die er deel van uitmaken.

Het betreft Flémalle - Kinkempois - Bressoux - Visé, Jemeppe-sur-Meuse - Hollogne en Luik - Herstal - Ans. Dit laatste baanvak, een ondergrondse verbinding welke tot in de stad doordringt, maakt het mogelijk het stadscentrum te bedienen in aansluiting met de noordelijke en de zuidelijke delen van de agglomeratie. Niettegenstaande de in de tunnels uit te voeren werken moeilijkheden opleveren, voorziet men nog steeds dat de elektrische tractie op die lijn einde 1975 in dienst zal kunnen genomen worden.

Verder zijn op de begroting 1975 de eerste kredieten uitgetrokken om de werken aan te vatten tussen Charleroi en Bergen via de reisweg Luttre - Manage - La Louvière. De uitvoering van dit gedeelte van de Waalse dwarslijn zal in 1979 verwezenlijkt zijn.

Deze reisweg is onder het oogpunt van spoorwegexploitatie de meest economische maar vergt een 8' langere reisduur dan via Haine-St.-Pierre - Piéton. Vandaar dat de C. E. R. W. erop aandringt dat ook deze laatste reisweg zou worden geëlektrificeerd.

b) *Vlaamse dwarslijn.*

De elektrische lijn Antwerpen - Gent waarvan het enkelsporig baanvak Lokeren - Oostakker in mei 1974 op dubbel spoor werd gebracht, wordt nu doorgetrokken naar Kortrijk en Rijsel.

De begroting van dit jaar voorziet de eerste kredieten om de werken aan te vatten. Volgens de vooruitzichten zal het gedeelte Gent - Kortrijk in dienst kunnen worden gesteld in 1978.

De elektrificatie voor de as Antwerpen - Hasselt - Visé is in studie genomen.

c) *Andere spoorlijnen.*

Uit het herzien tienjarenplan blijkt nog dat volgende andere elektrificaties voorzien zijn :

— de nieuwe spoorwegverbinding tussen Ottignies en Louvain-la-Neuve waarvan de indienststelling in het vooruitzicht gesteld is tegen oktober van dit jaar;

— het baanvak Hasselt - Genk waarvoor de eerste kredieten op de begroting 1975 zijn uitgetrokken;

— de spoorlijnen Antwerpen-Boom-Mechelen, Doornik-Ath-Jurbise, Brussel-Dendermonde en Leuven-Aarschot.

1.1 *Electrifications.*

En matière d'électrification, ce plan est basé sur ce qu'on appelle dorénavant les dorsales wallonne et flamande.

La dorsale wallonne comporte la relation qui de la frontière française rejoint la frontière allemande via Mouscron - Tournai - Mons - Charleroi - Nainur - Liège - Verviers et Welkenraedt.

Par la dorsale flamande on entend la liaison entre la frontière française et la frontière allemande via Courtrai - Gand - Anvers - Aarschot - Hasselt - Visé et Montzen.

a) *La dorsale wallonne.*

En ce qui concerne la dorsale wallonne, l'électrification déjà réalisée de la ligne Namur - Liège est actuellement complétée par celles des antennes qui en font partie.

Il s'agit de Flémalle - Kinkempois - Bressoux - Visé, Jemeppe-sur-Meuse - Hollogne et Liège - Herstal - Ans. Ce dernier tronçon constitue une liaison souterraine qui, tout en arrivant jusqu'en ville de Liège, permet de créer la possibilité de desservir le centre en liaison avec les parties situées au nord et au sud de l'agglomération. Nonobstant les difficultés inhérentes à l'exécution de travaux en tunnel, il est prévu que cette ligne pourra être mise en service en traction électrique vers la fin de 1975.

D'autre part, le budget de 1975 comporte les premiers crédits afin de pouvoir entamer les travaux entre Charleroi et Ans via l'itinéraire Luttre - Manage - La Louvière. La réalisation de ce tronçon de la dorsale wallonne est prévue pour 1979.

Cet itinéraire via Manage est le plus économique du point de vue de l'exploitation ferroviaire mais demande un temps de parcours supérieur de 8 minutes à celui via Haine-Saint-Pierre - Piéton. C'est pour cette raison que le C. E. R. W. insiste pour que ce dernier itinéraire soit également électrifié.

b) *La dorsale flamande.*

La ligne électrifiée Anvers - Gand, dont le tronçon avec voie unique Lokeren - Oostakker a été dédoublé en mai 1974, est à présent prolongée vers Courtrai et Lille.

Le budget de cette année prévoit les premiers crédits pour entamer les travaux. Suivant les prévisions, le tronçon Gand - Courtrai pourra être mis en service en 1978.

L'électrification de l'axe Anvers - Hasselt - Visé est à l'étude.

c) *Autres lignes ferroviaires.*

Le plan décennal révisé comporte d'autres électrifications encore :

— la nouvelle liaison ferroviaire entre Ottignies et Louvain-la-Neuve, dont la mise en service est prévue pour le mois d'octobre prochain;

— le tronçon Hasselt-Genk, pour lequel les premiers crédits sont prévus au budget de 1975;

— les lignes Anvers-Boom-Malines, Tournai-Ath-Jurbise, Bruxelles-Termonde et Louvain-Aarschot.

1.2. *Verhoging van de snelheid.*

Bij gelegenheid van deze elektrificaties wordt bovendien voor de lijnen waar dit thans nog niet het geval is, de refertesnelheid opgevoerd tot 120 km/u en voor sommige baanvakken tot 140 en 160 km/u.

1.3. *Bediening van de grote agglomeraties.*

Een ander belangrijk punt van het tienjarenplan is de verbetering van de bediening der grote agglomeraties. De promotie van het gemeenschappelijk vervoer kan inderdaad ook worden nagestreefd door dit transport zonder onderbreking te laten doordringen tot de levende centra van de agglomeraties.

a) *Brusselse agglomeratie.*

De capaciteit van de baanvakken op de grote lijnen die naar Brussel leiden is ontoereikend geworden om een regelmatig treinverloop te kunnen waarborgen en een groter aantal treinen te kunnen inleggen.

Volgende werken zijn reeds in uitvoering of gepland :

- voor de lijn Brussel-Leuven moet een bijkomend derde spoor gelegd worden tussen Kortenberg en Schaarbeek. Het baanvak Diegem-Schaarbeek zal reeds dit jaar in dienst worden gesteld;

- het reeds aangelegd derde spoor tussen Brussel Leopoldswijk en Watermaal dient te worden verlengd tot Ottignies. De studie van dit werk is aangevat;

- later zal ook een bijkomend spoor worden aangelegd tussen Denderleeuw en Brussel-Zuid en tussen Eigenbrakel en Linkebeek;

- het toekomstig gemeenschappelijk spoorweg-metrostation van de Tervurenlaan te Etterbeek zal het derde verbindingspunt uitmaken tussen het spoorwegnet en het stedelijk vervoer (na Brussel-Centraal en Brussel-Schuman);

- ten einde de promotie van het gemeenschappelijke vervoer in dit deel van de Brusselse agglomeratie te verzekeren, voorziet de N. M. B. S. het inrichten, vanaf 1976, van een reizigersdienst op het baanvak Vilvoorde-Brussel Leopoldswijk, met zes nieuwe stopplaatsen;

- ten slotte en ten einde de bedieningsmogelijkheden van het centrum der Brusselse agglomeratie te verbeteren, is de N. M. B. S. eveneens begonnen met de studie van een rechtstreekse ondergrondse verbinding tussen de stations Brussel-Zuid en Leopoldswijk ter ontlasting op de piekuren van de Noord-Zuidverbinding.

b) *Agglomeratie van Charleroi.*

In de agglomeratie van Charleroi worden belangrijke werken uitgevoerd in het kader van de realisatie van de ringlaan waarvan de pijlers in de instellingen van het station Charleroi Zuid werden ingeplant.

Bovendien heeft men de terminus van de treinen Antwerpen-Charleroi naar Châtelineau verlegd, met het doel een betere bediening van de streek te verzekeren.

Bij de oorspronkelijke behoeften der agglomeratie van Charleroi voegen zich op gebied van het goederenvervoer, deze die verband houden met de toename van het spoorwegverkeer ingevolge de herstructurering en de expansie van de staalindustrie. Deze toestand vereist, op korte termijn, de bouw van een derde en een vierde spoor tussen Charleroi en Châtelineau.

1.2. *Augmentation de la vitesse.*

A l'occasion de ces électrifications il est prévu, en outre, d'augmenter les vitesses de référence, là où ce n'est pas encore le cas, jusqu'à 120 km/h et pour certains tronçons jusqu'à 140 et 160 km/h.

1.3. *Desserte des grandes agglomérations.*

Un autre point important du plan décennal concerne l'amélioration de la desserte des grandes agglomérations. La promotion du transport en commun peut également être recherchée en permettant à ce transport de pénétrer, sans rupture de charge, jusqu'au centre vivant des agglomérations.

a) *Agglomération bruxelloise.*

La capacité des tronçons sur les grands axes conduisant à Bruxelles est insuffisante pour garantir un service de train régulier et pour mettre en service un nombre plus important de trains.

Les travaux suivants sont en exécution ou prévus :

- pour la ligne Bruxelles-Louvain, il faut établir une troisième voie entre Kortenberg et Schaerbeek. Le tronçon Diegem-Schaerbeek sera encore mis en service cette année;

- la troisième voie déjà aménagée entre Bruxelles Quartier Léopold et Watermael doit être prolongée jusqu'à Ottignies. L'étude de ce travail est entamée;

- plus tard une voie supplémentaire sera construite entre Denderleeuw et Bruxelles et entre Braine-l'Alleud et Linkebeek;

- la gare commune S. N. C. B.-métro projetée à l'avenue de Tervuren à Etterbeek sera le troisième point de liaison entre le réseau du chemin de fer et le transport urbain (après Bruxelles Central et Bruxelles Schuman);

- en vue d'assurer la promotion du transport en commun dans l'agglomération bruxelloise, la S. N. C. B. prévoit encore l'organisation, à partir de 1976, d'un service voyageurs sur le tronçon Vilvoorde-Bruxelles Quartier Léopold, avec 6 points d'arrêt;

- enfin, en vue d'améliorer les possibilités de desserte du centre de l'agglomération bruxelloise, la S. N. C. B. a entamé l'étude d'une liaison directe souterraine entre les gares de Bruxelles Midi et de Bruxelles Quartier Léopold, en vue de soulager la jonction Nord-Midi aux heures de pointe.

b) *Agglomération de Charleroi.*

Dans le cadre de la réalisation de la ceinture de l'agglomération de Charleroi, des travaux importants sont en cours; les piliers de la ceinture routière sont implantés dans les installations de la gare de Charleroi-Sud.

En outre, le terminus des trains de la ligne Anvers-Charleroi a été déplacé à Châtelineau, afin d'assurer une meilleure desserte de la région.

A ces besoins primordiaux de l'agglomération carolorégienne s'ajoutent, en ce qui concerne le transport de marchandises, ceux qui résultent de l'augmentation du trafic ferroviaire par suite de la restructuration et de l'expansion de la sidérurgie. Cette situation demande, à court terme, la construction d'une troisième et d'une quatrième voie entre Charleroi et Châtelineau.

c) *Agglomeratie van Antwerpen.*

Wat betreft de Antwerpse agglomeratie werd beslist de internationale treinen vanaf juni 1975 te Berchem, in de plaats van Antwerpen-Oost, te doen stoppen, ten einde de reizigers gemakkelijker in het stadscentrum te brengen.

Zoals in Brussel, is er in Antwerpen nu sedert jaren sprake van de mogelijke aanleg van een Noord-Zuidverbinding.

Het station Antwerpen-Centraal, het nog enige kopstation in het land, is tijdens de piekuren verzadigd. Er kan gewoonweg geen trein meer bij. De vraag stelt zich dan ook hoe, bij verdere elektrificatie en zelfs bij een normale groei van het verkeer, op de nu teeds geëlektrificeerde lijnen, de transportaanwas zal kunnen worden opgevangen en op welke wijze voor de internationale treinen de omweg van 15' over het ringspoor zal kunnen worden uitgeschakeld.

Een eerste opzet, de bouw van een viaduct, en een tweede ontwerp, een ondergrondse doorsteek die evenwel circa 500 onteigeningen vergde, werden definitief opgegeven.

Thans werd door de N. M. B. S. een derde ontwerp voorgesteld. Het voorziet een ondergronds station met verdiepingen waarvan de onderste, met een diepe boring doorheen de kleilaag, de mogelijkheid geeft twee sporen door te trekken naar het noorden. De onteigeningen zouden daarmee beperkt zijn tot een 35-tal.

Dit ontwerp werd met het stadsbestuur besproken, dat echter ook tegen deze oplossing bezwaren heeft. Het komt de Minister voor dat een analyse van de kosten en baten nodig is om met kennis van zaken een standpunt te kunnen innemen.

2. *Overwegen.*

In het tienjarenprogramma is ook een belangrijke plaats ingeruimd voor oplossingen aan het probleem van de overwegen.

Dit probleem vertoont drie aspecten.

Het is in de eerste plaats een kwestie van veiligheid, van uitschakeling van kruispunten die, in geval van botsing, meestal dodelijke ongevallen veroorzaken.

Het is ook een kwestie van regelmatigheid van het verkeer. Een ongeval aan een overweg brengt immers altijd ontredde en vertraging mede in het treinverkeer.

Afschaffing van overwegen ten slotte, is bedrijfseconomisch te verantwoorden omdat er een besparing op de exploitatieuitgaven kan uit voortvloeien.

Er zijn in ons land (cijfers per 31 december 1974) nog 3 469 openbare overwegen en 974 overgangen op openbare voetpaden en privé-wegen.

Het terzake gevolgd beleid is tweevoudig :

1. De belangrijkste overwegen worden afgeschaft door de bouw van kunstwerken of door de aanleg van een aangepaste wegomlegging.

Dit beleid wordt gedeeltelijk verwezenlijkt bij de uitvoering van elektrificatiewerken, bij de omvorming van stationsinstallaties, bij grote wegenaangepassing van eenvoudiger als een op zichzelfstaande onderneming.

2. De overwegen waarvan de afschaffing door de bouw van kunstwerken niet is verantwoord, worden uitgerust met een meer geperfectioneerde signalisatie (automatische flikkerlichten al dan niet aangevuld met halve of volledige afsluitbomen).

Zowel de ene als de andere investering wordt gefinancierd door kredieten jaarlijks uitgetrokken op de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen.

c) *Agglomération anversoise.*

Pour ce qui est de l'agglomération anversoise, il a été décidé qu'à partir de juin 1975 les trains internationaux s'arrêteraient à Berchem au lieu d'Anvers Est, ce qui permettra aux voyageurs d'arriver plus facilement au centre de la ville.

Comme à Bruxelles, il est question à Anvers, depuis des années déjà, de construire une liaison Nord-Midi.

La gare d'Anvers-Central, seule gare encore en cul de sac à l'intérieur du pays, est saturée aux heures de pointe. Dans ces conditions, il se pose la question de savoir, d'une part, comment absorber l'accroissement normal de trafic ainsi que son augmentation suite à de nouvelles électrifications, d'autre part comment éliminer le détour de 15' par la ligne de ceinture pour les trains internationaux.

Un premier projet prévoyant la construction d'un viaduc ainsi qu'un deuxième projet prévoyant une traversée souterraine avec quelque 500 expropriations sont définitivement abandonnés.

La S. N. C. B. vient de présenter un troisième projet. Il prévoit une gare souterraine en étages. L'étage inférieur permet, par une percée en dessous de la couche argileuse, de prolonger deux voies vers le nord. Ainsi le nombre d'expropriations nécessaires est réduit à quelque 35 emplacements seulement.

Ce nouveau projet a été discuté avec l'administration communale, qui maintient cependant son opposition antérieure. Le Ministre estime qu'un bilan de profits et coûts doit être établi avant de pouvoir prendre position.

2. *Passages à niveau.*

Le plan décennal traite également du problème des passages à niveau.

Ce problème présente trois aspects.

En premier lieu il s'agit d'une question de sécurité, d'élimination de croisements, qui, en cas de télescopage, sont généralement la cause d'accidents mortels.

Il s'agit aussi d'une question de régularité du trafic. Un accident survenu à un passage à niveau provoque toujours des dérangements et des retards au service des trains.

Enfin, la suppression des passages à niveau est justifiée au point de vue de l'économie de l'entreprise, étant donné qu'elle permet de réduire les dépenses d'exploitation.

Dans notre pays, il y a encore (chiffres au 31 décembre 1974) 3 469 passages à niveau publics et 974 passages sur des sentiers et chemins privés.

La politique appliquée en la matière est double :

1. Les passages à niveau les plus importants sont supprimés par la construction d'ouvrages d'art ou par l'établissement de chemins de déviation appropriés.

Cette politique est réalisée en partie lors de l'exécution de travaux d'électrification, d'aménagements, d'installations de gares, de travaux d'infrastructure routière ou encore, en tant qu'entreprise indépendante.

2. Les passages à niveau dont la suppression par la construction d'ouvrages d'art n'est pas justifiée, sont équipés d'une signalisation perfectionnée (feux clignotants automatiques éventuellement complétés par des demi-barrières ou des barrières barrant la totalité de la chaussée).

Les investissements des deux types sont financés par des crédits prévus annuellement au budget du Ministère des Communications.

Om reden van het beperkt globaal kredietvolume volgt de uitvoering van dit beleidspunt allicht niet het rythme dat zou kunnen aangehouden worden. Daarom wordt thans onderzocht of het niet mogelijk zou zijn een extra-inspanning te doen.

3. Rijdend materieel.

De kwaliteit van de aan de reizigers aangeboden dienst, de produktiviteit van het goederenverkeer en de veiligheid van de exploitatie zijn in sterke mate functie van een rijdend materieel van moderne opvatting, dat aan de behoeften van de cliënteel is aangepast.

Het moderniseringsbeleid is dan ook afgestemd, zowel op de tractiemiddelen als op het reizigers- en goederenmaterieel waarvan een belangrijk deel — voornamelijk de rijtuigen voor binnenlands verkeer — sterk verouderd is. Maar dit beleid houdt in dat de Maatschappij, in de komende jaren, zijn vernieuwingsfonds met de nodige bedragen kan stijven ofwel dat naar extra-middelen moet worden uitgezien.

Als voornaamste te citeren punten inzake rijdend materieel kunnen thans worden vermeld :

- er is een bestelling geplaatst van locomotieven die een snelheid van 160 en zelfs 180 km/u kunnen bereiken;
- tot einde 1976 zullen 44 elektrische motorstellen — waarvan sommige van het vierwagentype met groot comfort en ventilatie met ingeblazen lucht — in het verkeer worden ingeschakeld, hetgeen 10 212 nieuwe zitplaatsen zal bieden;
- 80 nieuwe rijtuigen van het Europees standaardtype zullen van 1976 af voor het internationaal verkeer worden ingezet;
- aan de Belgische nijverheid werd, verleden jaar, de studie toevertrouwd van een nieuw rijtuig voor binnenlands verkeer dat aan de meest moderne eisen moet voldoen;
- het goederenwagencentrum wordt verder gemoderniseerd door de jaarlijkse indienstneming van 1 500 tot 2 000 nieuwe wagens tot minstens 1979.

4. Uitrusting van de stations en van andere installaties.

Deze rubriek heeft betrekking op volgende punten :

- de spooruitrusting van de industriezones;
- de aanpassing van de spoorweginstallaties aan de uitbreiding en de ontwikkeling van de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende;
- de aanleg van containerterminals met name die van Châtelineau die nu in dienst wordt gesteld en die van Brussel, Turn en Taxis die einde van dit jaar in dienst zal worden gesteld.
- de modernisering en de aanleg van autobusstations;
- de oprichting van nieuwe stationsgebouwen;
- de aanleg van parkings;
- het plaatsen of de modernisering van roltrappen in de belangrijkste stations;
- het voorzien van accommodaties en zelfs de aanpassing van het rijdend materieel voor gehandicapten;
- de uitrusting van de lijnen met lange spoorstaven wat eveneens bijdraagt tot een beter comfort;
- de automatisatie van het beheer van het goederenverkeer en het gebruik van andere automaticiteitstechnieken;

En raison de la restriction du volume global des crédits, l'exécution de ce point de la politique ferroviaire n'est pas réalisée suivant le rythme qu'il serait possible de soutenir. Aussi il est examiné actuellement si un effort extraordinaire ne pourrait être consenti.

3. Matériel roulant.

La qualité du service offert à la clientèle voyageur, la productivité du trafic marchandises et la sécurité de l'exploitation sont dans une grande mesure fonction d'un matériel roulant moderne et approprié à la demande de la clientèle.

Dès lors, la politique de modernisation en matière de matériel roulant est axée aussi bien sur les moyens de traction que sur le matériel voyageurs et marchandises dont une partie très importante — principalement le matériel voyageurs — a fait son temps. Mais la réalisation de cette politique est fonction de la condition que la Société puisse, pendant les années à venir, alimenter son fonds de renouvellement du montant nécessaire ou que d'autres moyens soient prévus.

Les points principaux en ce qui concerne la modernisation du matériel roulant sont actuellement les suivants :

- une commande de locomotives pouvant développer une vitesse de 160 à 180 km à l'heure est placée;
- jusqu'à la fin de 1976, 44 auto-motrices électriques — dont quelques-unes sont du type à 4 voitures à grand confort et ventilation à air pulsé — seront mises en service. Elles offrent 10 212 nouvelles places assises;
- 80 voitures nouvelles du type standardisé européen seront mises en ligne à partir de 1976 en trafic international;
- l'industrie belge a été chargée l'année passée de l'étude d'une nouvelle voiture pour le trafic national, répondant aux exigences du temps présent;
- la modernisation du parc des wagons à marchandises est poursuivie par la mise en service, chaque année, de 1 500 à 2 000 nouveaux wagons, et ce jusqu'en 1979 au moins.

4. Equipement des gares et d'autres installations.

Cette rubrique concerne les points suivants :

- l'équipement des voies dans les zones industrielles;
- l'adaptation des installations ferroviaires à l'extension et au développement des ports d'Anvers, Gand, Zeebrugge et Ostende;
- la construction de terminals pour conteneurs, notamment celui de Châtelineau qui est actuellement mis en service et celui de Bruxelles Tour et Taxis qui sera mis en service à la fin de cette année;
- la modernisation et la construction de gares d'autobus;
- la construction de nouveaux bâtiments de gare;
- l'aménagement de parkings;
- l'installation ou la modernisation d'escaliers roulants dans les gares les plus importantes;
- l'aménagement d'installations à l'intention des handicapés et même l'adaptation du matériel roulant aux besoins de ceux-ci;
- l'équipement des lignes de rails longs, ce qui contribue à augmenter le confort;
- l'automatisation de la gestion du trafic marchandises et l'utilisation d'autres techniques automatiques;

— de verbetering van de treinaankondigingen (stations-luidsprekers, toestellen voor het aankondigen van het vertrek der treinen);

- de uitbreiding van de automatische seininrichting;
- de modernisatie van de televerbindingen.

IV. — Internationale aspecten.

In verband met dit moderniseringsplan verdienen enkele internationale aspecten enige aandacht.

1. In juni 1973 heeft de Internationale Spoorwegunie een plan goedgekeurd dat betrekking heeft op een net van zowat 40 000 km Europese hoofdlijnen.

Het beantwoordt aan nauwkeurige eisen inzake kwaliteit — inzonderheid voor de rijtijden in het reizigersverkeer — en inzake capaciteit, waarbij er rekening werd gehouden met het globaal verkeersvolume dat tegen 1985 kan voorzien worden.

Om de voorgenomen doelstellingen te bereiken, zijn er belangrijke aanpassingsmaatregelen nodig :

- modernisatie van de uitrusting van de lijnen (nieuwe seintekniken, elektrificatie) met lichte tracé-verbeteringen om de punten met snelheidsvermindering te doen verdwijnen;

- belangrijke tracé-verbeteringen om de referentiesnelheid tot 160, 180 of 200 km/uur op te voeren;

- verhoging van de capaciteit door op bestaande lijnen sporen bij te leggen;

- aanleggen van nieuwe lijnen waarop snelheden van 250 tot 300 km/uur mogelijk zijn.

De te kiezen oplossingen zouden uiteraard van geval tot geval verschillen naar gelang van de toestand waarin de bestaande infrastructuur zich bevindt en van de plaatselijke omstandigheden.

Voor ons land is in dat Europees plan opgenomen de lijn met zeer grote snelheid die via de spoorwegtunnel onder het Kanaal, Londen, Parijs en Brussel, met verlenging naar Nederland en Duitsland, verbindt. Het is dus een plan dat van belang is voor de toekomst van het vervoer in Noordwest Europa en voor de toekomstige prestaties van de Belgische spoorwegen in het bijzonder.

Betreffende het betwist tracé van deze lijn door het Pajottenland, had de Minister de N. M. B. S. reeds laten weten dat dit niet kon worden weerhouden en derhalve de tracé via Halle moest worden gekozen.

Maar de beslissing van de Britse Regering om de constructie van de tunnel vooralsnog niet aan te vatten, zal, benevens op het vlak van de regeringen, ook op het vlak van de spoorwegen een nieuw onderzoek van de toestand vergen.

2. Door de Ministerraad van de E. G. is er bij de spoorwegondernemingen reeds dikwijls op aangedrongen om hun internationale samenwerking op commercieel gebied, te verbeteren.

Er dient vermeld te worden dat op dit stuk een eerste stap werd gezet.

Met ingang van 1 februari l.l. hebben de N. M. B. S. en de Franse S. N. C. F. een gemeenschappelijk tarief ingevoerd voor het vervoer van niet-E. G. K. S.-goederen dat op tarifair gebied, de integratie van de twee netten verwezenlijkt.

Deze Europese première zal, naar verhoopt wordt, andere netten aansporen zich bij de getroffen maatregel aan te sluiten.

— l'amélioration des annonces de trains (micros dans les gares et appareils pour l'annonce des trains au départ);

- l'extension de la signalisation automatique;
- la modernisation des télécommunications.

IV. Aspects internationaux.

A propos de ce plan de modernisation, quelques aspects internationaux appellent l'attention :

1. En juin 1973, l'Union internationale des chemins de fer a approuvé un plan relatif à un réseau européen de 40 000 km de lignes principales.

Ce plan répond à des exigences précises quant à la qualité — spécialement en matière de temps de parcours pour le trafic voyageurs — et la capacité du transport ferroviaire compte tenu du volume de trafic prévu pour 1985.

La réalisation de ces objectifs nécessite des mesures importantes, notamment :

- la modernisation de l'équipement des lignes (nouvelles techniques de la signalisation, électrification) et rectification des tracés pour faire disparaître les tronçons avec limitation de la vitesse;

- des modifications importantes de tracés en vue d'augmenter la vitesse de référence jusqu'à 160, 180 ou 200 km/h;

- l'augmentation de la capacité par l'adjonction de voies sur des lignes existantes;

- la construction de lignes nouvelles sur lesquelles des vitesses de 250 à 300 km/h seraient possibles.

Les solutions à retenir seraient évidemment différentes de cas en cas selon la situation de l'infrastructure existante et des circonstances locales.

Pour notre pays, la ligne à très grande vitesse est reprise dans ce plan. Cette ligne relie via le tunnel ferroviaire sous la Manche, Londres, Paris et Bruxelles, avec prolongation vers les Pays-Bas et l'Allemagne. Il s'agit d'un plan très important pour l'avenir du transport dans le Nord-Ouest de l'Europe et spécialement pour les prestations des chemins de fer belges.

En ce qui concerne le tracé controversé de cette ligne par le « Pajottenland », le Ministre avait déjà fait connaître à la S. N. C. B. qu'il ne pouvait être retenu et qu'il fallait donc choisir le tracé via Hal.

Mais la décision du gouvernement britannique de ne pas entamer la construction du tunnel, entraînera un nouvel examen de la situation, tant au niveau des gouvernements qu'à celui des chemins de fer.

2. Le Conseil des Ministres des C. E. a déjà, à plusieurs reprises, insisté auprès des chemins de fer afin d'améliorer leur coopération internationale dans le domaine commercial.

Il convient de relever une première réalisation à ce sujet.

Depuis le 1^{er} février dernier, la S. N. C. B. et la S. N. C. F. ont instauré un tarif commun pour le transport de marchandises non-C. E. C. A., réalisant ainsi leur intégration des deux réseaux dans le domaine tarifaire.

Il faut souhaiter que cette première européenne soit bientôt étendue à d'autres pays.

V. — Begroting 1975.

1. De exploitatiebegroting van het dienstjaar 1975 goedgekeurd door de Raad van Beheer van de Maatschappij vertoont een mali van 2 660 miljoen.

2. Dit vooruitzicht is het gevolg van een aantal factoren die, financieel gezien, een ongunstige weerslag hebben hetzij op de ontvangsten, hetzij op de uitgaven.

a) De ongunstige economische conjunctuur brengt mede dat in het goederenvervoer met een gevoelige daling van de ontvangsten moet worden rekening gehouden (minstens 550 miljoen F).

b) De verheugende voortschrijdende sociale vooruitgang van de spoorwegman brengt nieuwe uitgaven mede. In dit verband moet vermeld worden: de invoering van de 40-urige werkweek wat een verhoging van het spoorwegeffectief met 1 300 à 1 400 man heeft medegebracht, de maatregelen voorzien in het kader van de sociale programmering voor het overheids personeel, nieuwe aanpassingen van bezoldigingen en pensioenen aan de stijging van het indexcijfer, enz.

c) De prijsstijgingen van de elektrische energie, de gasolie en de stoffen brengen een hogere uitgave mede die geraamd worden op zowat 540 miljoen F.

d) Het is nodig gebleken de dotatie van het Vernieuwingsfonds van 5 850 miljoen F in 1974 te brengen tot minstens 6 300 miljoen F voor 1975 om alleszins de aankoopwaarde van dat fonds te behouden.

e) Ook de voorziene financiële lasten van uitgeschreven leningen verhogen met circa 360 miljoen.

3. De Staatscompensaties werden, overeenkomstig de E. E. G.-verordeningen, vooralsnog vastgesteld op:

— 24 490 miljoen F tegen 23 276 miljoen F in 1974 voor de exploitatierekening;

— 900 miljoen F tegen 892,4 miljoen F in 1974 voor het Fonds der Sociale Werken (verzekering geneeskundige verzorging).

Deze vergoedingen komen voor in het verantwoordingsprogramma van het begrotingsdocument.

4. Het is evident dat deze toestand de volle aandacht gaande houdt en dat maatregelen nodig zijn vooral wanneer men vaststelt dat de resultaten in het goederenvervoer van januari 1975 nog slechter zijn dan eerst voorzien.

Als eerste maatregelen zijn voorzien:

a) Het stopzetten, behoudens uitzonderingen, van de werving van personeel.

b) Een aanpassing van de algemene goederentarieven.

c) Om reizigersvervoer aan te trekken, wordt van 28 maart van dit jaar de 50 %-vermindering voor de leden van de gezinnen met 4 kinderen uitgebreid tot die met 3 kinderen.

d) Een omvangrijke studie is ingezet om een tarifaire politiek voor het reizigersverkeer tijdens de stille uren te kunnen bepalen.

5. Tot besluit van dit hoofdstuk betreffende de N.M.B.S. moet wel worden gezegd dat 1975 zich in moeilijke omstandigheden aanmeldt en dat de evolutie van de economische conjunctuur van overwegend belang zal zijn op de verdere ontwikkelingen van de exploitatiebegroting.

V. — Le budget pour 1975.

1. Le budget d'exploitation pour l'exercice 1975, approuvé par le Conseil d'administration de la Société, fait apparaître un déficit de 2 660 millions de F.

2. Cette prévision résulte d'un certain nombre d'éléments à influence défavorable sur les recettes ou les dépenses.

a) La conjoncture économique défavorable fait que les recettes prévues en transport de marchandises diminuent dans une mesure notable (au moins 550 millions de F).

b) Le progrès social du cheminot, dont on ne peut que se réjouir, nécessite des dépenses nouvelles. Il faut citer à ce sujet, l'instauration de la semaine de travail de 40 heures qui nécessite des recrutements nouveaux de 1.300 à 1 400 agents, les nouvelles mesures dans le cadre de la programmation sociale du personnel des services publics, les nouvelles adaptations des rémunérations et des pensions suite à l'augmentation de l'index, etc.

c) L'augmentation des prix de l'énergie électrique, du gasoil et des matières provoque une augmentation des dépenses, estimée à 540 millions de F.

d) Il était nécessaire d'augmenter la dotation du Fonds de renouvellement, qui était de 5 850 millions de F en 1974, à 6 300 millions de F au moins en 1975 pour maintenir au moins la valeur d'achat de ce fonds.

e) Les charges financières prévues d'emprunts à émettre augmentent d'environ 360 millions de F.

3. Les compensations d'Etat ont, suivant les règlements de la C. E. E., été fixées jusqu'à nouvel ordre à:

— 24 490 millions de F contre 23 276 millions en 1974 pour le compte d'exploitation;

— 900 millions de F contre 892,4 en 1974 pour le Fonds des Œuvres sociales (assurance soins de santé).

Ces différentes indemnités figurent au programme justificatif du document budgétaire.

4. Il va de soi que cette situation financière requiert toute attention et qu'il faut envisager des mesures d'autant plus que les résultats réels de janvier 1975 enregistrés en trafic marchandises sont encore plus mauvais que prévu.

Les premières mesures arrêtées sont les suivantes:

a) L'arrêt, sauf exception, du recrutement de personnel.

b) Une majoration des tarifs marchandises.

c) Pour attirer du transport de voyageurs vers le chemin de fer, l'extension, à partir du 28 mars, aux membres des familles comptant 3 enfants, de la réduction de 50 % dont bénéficient les familles de 4 enfants.

d) L'étude détaillée d'une politique tarifaire de transport de voyageurs pendant les heures creuses de la journée.

5. En conclusion de ce chapitre concernant la S. N. C. B., il faut bien constater que l'année 1975 se présente dans des conditions difficiles et que l'évolution de la conjoncture économique sera déterminante pour le développement futur du budget d'exploitation.

B. — *Stedelijk vervoer en streekvervoer.*I. — *Algemeen overzicht.*1. *Financiële situatie.*

In 1973 bedroeg het totaal exploitatieverlies van de maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer 2 558 505 500 F tegen 1 894 987 123 F voor het jaar 1972, hetzij een verhoging van 35 %. Voor het dienstjaar 1974 wordt het verlies op 3 411 miljoen geraamd.

Voor de N. M. V. B. bedroeg het tekort in 1973 1 607 683 078 F tegen 1 078 956 765 F in 1972, hetzij een verhoging van 49 %. Voor het dienstjaar 1974 wordt het verlies geraamd op 1 854 miljoen.

De oorzaken van de gestadige verslechtering van de financiële toestand van de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer zijn algemeen bekend. Zij zijn trouwens van dezelfde aard als voor de N. M. B. S.

Het moge volstaan te herinneren aan het volgende :

— Om economische en sociale redenen werden de tarieven niet regelmatig en in verhouding tot de steeds aan groeiende exploitatieuitgaven aangepast; aldus zijn tussen de laatste twee tariefverhogingen (1 augustus 1973 en 1 oktober 1968) bijna vijf jaar verlopen, en de verhoging op 1 augustus 1973 bleef tot 10 % beperkt daar waar tussen 31 december 1967 en 31 december 1972 de uitgaven van de Maatschappijen met zowat 60 % zijn gestegen en de ontginsten praktisch stagneerden.

— De loonlasten (met inbegrip van de sociale lasten) die ongeveer 70 % van het geheel der uitgaven vertegenwoordigen, kennen ieder jaar een gevoelige stijging uit hoofde van de sociale programmeringen en de index der consumptieprijzen. Zo bijvoorbeeld werden voor het jaar 1974 acht verhogingen van lonen en wedden genoteerd.

— Wegens het tekort van de statutair voorziene dotatie voor het vernieuwingsfonds van het materieel en de vaste installaties, werden de maatschappijen ertoe gedwongen de laatste jaren leningen aan te gaan voor praktisch het geheel der vernieuwingsuitgaven en dienden zij in de exploitatierekening een bijkomende dotatie te voorzien teneinde de lasten van die leningen te verzekeren, waarvan de belangrijkheid jaarlijks toeneemt.

— Sinds 1974 is de N. M. V. B. gemachtigd leningen aan te gaan voor het dekken van de kosten van aankoop van autobussen en deze van burgerlijke bouwkunde. Wat deze leningen betreft, wordt voor 1974 alleen de interest opgevangen door de vernieuwingsdotatie, terwijl in 1975 op de in het vorige jaar aangegane leningen bovendien een eerste aflossingsschijf dient te worden betaald.

— De kostprijzen van de grondstoffen, voornamelijk van de brandstoffen blijven stijgen.

Het geheel van deze factoren heeft tot gevolg dat de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer regelmatig een zeer benarde thesaurietoestand kennen en dat de Staat steeds moet tussenkomen onder de vorm van voorschotten of subsidiëringen.

Een bemoeiend verschijnsel is nochtans dat het permanent verlies aan reizigers is afgeremd. Op 31 juli van vorig jaar werd, voor het geheel der maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer — op een uitzondering na — een verhoging met 3,6 % van het aantal reizigers vastgesteld voor de laatste twaalf maanden, in vergelijking met de voorgaande periode. Het lijkt geen twijfel dat dit positief resultaat in

B. — *Transports urbains et régionaux.*I. — *Aperçu général.*1. *Situation financière.*

Le déficit total d'exploitation des sociétés de transport en commun urbains s'est élevé à 2 558 505 500 F pour l'année 1973 contre 1 894 987 123 F pour l'année 1972, soit une augmentation de 35 %. Pour l'exercice 1974, le déficit est estimé à environ 3 411 millions.

Quant à la S. N. C. V., son déficit de 1973 s'est élevé à 1 607 683 078 F contre 1 078 956 765 F pour 1972, soit une augmentation de 49 %. Pour l'exercice 1974, le déficit est estimé à 1 854 millions.

Les causes de la dégradation constante de la situation financière des sociétés de transport en commun sont bien connues. Elles sont d'ailleurs analogues à celles de la S. N. C. B.

Il suffit de rappeler ce qui suit :

— Pour des raisons économiques et sociales, les tarifs ne sont pas adaptés de façon régulière et proportionnelle à la hausse continue des dépenses d'exploitation; ainsi, entre les deux dernières augmentations de tarifs (1^{er} août 1973 et 1^{er} octobre 1968) il s'est écoulé presque cinq ans et l'augmentation du 1^{er} août 1973 fut limitée à 10 % alors qu'entre le 31 décembre 1967 et le 31 décembre 1972, les dépenses des sociétés avaient augmenté de quelque 60 % et que les recettes étaient restées pratiquement stationnaires.

— Les dépenses de rémunérations (y compris les charges sociales), qui représentent environ 70 % du total des dépenses, connaissent chaque année une forte augmentation du fait des programmations sociales et de l'indice des prix à la consommation. Pour l'année 1974, par exemple, huit augmentations des salaires et traitements ont eu lieu.

— Par suite de l'insuffisance de la dotation statutaire du fonds destiné au renouvellement du matériel et des installations fixes, les sociétés de transport en commun urbain ont dû, ces dernières années, recourir à des emprunts pour la quasi-totalité des dépenses de renouvellement et ont dû prévoir dans les dépenses du compte d'exploitation une dotation complémentaire en vue d'assurer le service de ces emprunts dont l'importance croît chaque année.

— A partir de 1974, la S. N. C. V. a été autorisée à contracter des emprunts pour couvrir les frais d'acquisition d'autobus et les travaux du génie civil. En ce qui concerne ces emprunts, le service du principal est assuré par la dotation de renouvellement, alors qu'en 1975, un premier amortissement devra en outre être payé.

— Les prix des matières premières, notamment du carburant ne font qu'augmenter.

Tous ces éléments conjugués font que les sociétés de transport en commun se trouvent périodiquement en situation de trésorerie très serrée et que l'Etat doit intervenir constamment sous forme d'avances à valoir sur les subventions.

Il y a cependant un élément encourageant : la chute constante du nombre de voyageurs est enrayée. Au 31 juillet de l'année passée, l'ensemble des sociétés de transport en commun urbain, à l'exception d'une seule, enregistre une augmentation de 3,60 % du nombre des voyageurs pour la période des douze derniers mois par rapport à la période précédente. Il ne fait pas de doute que ce résultat positif est dû

hoofdzaak dient te worden toegeschreven aan de aanhoudende inspanningen die door de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer worden geleverd, zowel inzake vernieuwing en modernisering van het rijdend materieel, als aan de diverse middelen aangewend om de snelheid der voertuigen te verhogen o.m. door het aanleggen van eigen beddingen, voorbehouden rijstroken en ondergrondse sporen.

2. *Overheidssteun.*

De inspanningen die deze maatschappijen leveren zouden natuurlijk niet mogelijk geweest zijn zonder de hulp en de steun van de Staat. Inderdaad wat betreft de leningen aangaan voor het rijdend materieel en de vaste instellingen wordt de staatswaarborg verleend. Bovendien worden de leningskosten hetzij rechtstreeks, hetzij onrechtstreeks door de Staat gedragen.

Jaarlijks wordt een investeringsbedrag ter beschikking van iedere maatschappij gesteld. Voor 1974 was het totaal investeringsbedrag 383 miljoen dat tot 277,7 miljoen werd teruggebracht ingevolge de door de regering genomen anti-inflatie maatregelen.

3. *Eigen beddingen - busstroken.*

Betreffende de infrastructuur voor de voertuigen van stedelijk gemeenschappelijk vervoer, moet worden onderlijnd dat eigen beddingen die in tegenstelling met tunnels geen grote kosten vergen, blijkbaar meer en meer de voorkeur krijgen. Uit een verslag aan de Europese Conferentie van de Ministers van Transport met betrekking tot de bevordering van het stedelijk gemeenschappelijk vervoer, blijkt inderdaad dat deze oplossing wordt verkozen in een steeds groter aantal steden zoals in Dublin, Kopenhagen, Londen, Manchester, Marseille, Toulouse, Amsterdam, Genève en Parijs. In deze laatste stad bestaan reeds 80 km voorbehouden rijstroken en wordt de aanleg van andere dergelijke rijstroken bestudeerd.

Bepaalde steden zoals Marseille en Amsterdam hebben zelfs volledige straten enkel voorbehouden aan de voetgangers en de voertuigen voor gemeenschappelijk vervoer.

In haar programma voor de verdere ontwikkeling van haar net tijdens de volgende jaren, heeft de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Brussel i.v.m. de aanleg van nieuwe aan autobussen voorbehouden stroken concrete voorstellen geformuleerd.

De verwezenlijking van deze voorstellen dient vanzelfsprekend gekoppeld te worden aan het stationeerverbod in de smalle straten door autobussen of tramrijtuigen bediend.

II. — *Beleids punten.*

Zoals vooropgezet in de uiteenzetting over het nationaal vervoerbeleid dient vooral in het stedelijk verkeer het gemeenschappelijk vervoer bevorderd te worden hetgeen van aard is het gebruik van de privéwagens in de stadscentra af te remmen.

De verwezenlijking van dit zeer belangrijk objectief veronderstelt :

- de scheiding van het gemeenschappelijk en het privé vervoer;
- de restructuratie van de netten en de aanpassing van de transportmiddelen aan de karakteristieken van de vraag;
- de modernisering van het rijdend materieel;

principalement aux efforts persévérants qu'ont accomplis les diverses sociétés de transport en commun urbain tant dans le renouvellement et la modernisation du matériel roulant que dans les divers moyens utilisés pour accélérer la vitesse commerciale des véhicules, notamment la création de sites propres et de couloirs réservés et la mise en tunnel.

2. *Appui gouvernemental.*

Les efforts de la part des sociétés n'auraient évidemment pu être accomplis sans l'aide et l'appui de l'Etat. En effet, en ce qui concerne le matériel roulant et les installations fixes, ce dernier garantit les emprunts contractés à cet effet et en supporte en outre les charges soit directement, soit indirectement.

Chaque année, une capacité d'investissement est mise à la disposition de chaque société. Le total de cette capacité, qui était de 383 millions pour 1974, a été ramené à 277,7 millions par suite des mesures anti-inflationnistes décidées par le gouvernement.

3. *Sites propres - pistes d'autobus.*

En ce qui concerne l'infrastructure pour les véhicules des transports en commun urbains, il faut noter que les sites propres, contrairement à la construction de tunnels, n'exigent pas d'investissements importants, de sorte qu'ils ont de plus en plus la préférence. Dans un rapport de la Conférence européenne des Ministres des Transports sur la promotion des transports en commun urbains, il est constaté que de plus en plus nombreuses sont les villes qui recourent à cette solution; citons notamment Dublin, Copenhague, Londres, Manchester, Marseille, Toulouse, Amsterdam, Genève et Paris. Dans cette dernière ville, les couloirs réservés comptent 80 km et la création d'autres couloirs est envisagée.

Certaines villes, notamment Marseille et Amsterdam, ont même réservé des rues entières à la circulation des piétons et des véhicules des transports collectifs.

Dans le programme qu'elle a établi pour le développement de son réseau dans les années à venir, la Société des transports intercommunaux de Bruxelles formule des propositions concrètes de création de nouvelles pistes réservées aux autobus.

La réalisation de ces propositions doit évidemment être liée à l'interdiction de stationnement dans les rues étroites desservies par les autobus ou les tramways.

II. — *Objectifs politiques.*

Comme il a été dit dans l'exposé sur la politique nationale des transports, il importe pour le transport urbain de promouvoir les transports en commun avec comme corollaire la réduction de l'utilisation de la voiture privée.

La réalisation de cet objectif très important implique :

- la séparation du trafic des transports en commun et privés;
- la restructuration des réseaux et l'adaptation des moyens de transport aux caractéristiques de la demande;
- la modernisation du matériel roulant;

— de rationalisering van de vaste instellingen (stelplaatsen en werkhuizen) en de modernisering van de uitrustingen en de uitbatingsmethodes;

— coördinatiemaatregelen tussen de verscheidene transportmiddelen.

Wat de conceptie van het net en de keuze van snelle vervoermiddelen (metro, semimetro) betreft, varieert de oplossing van de ene tot de andere agglomeratie in functie van de belangrijkheid van de plaatselijke bevolking, van de lokalisatie en de dichtheid der residentiële zones en van de sectoren met werkgelegenheid, van de topografie en van het uitzicht van het straatnet.

Een belangrijk element der uitgaven is afhankelijk van de keuze der infrastructuur.

Eigen beddingen aan de oppervlakte kunnen enkel verwezenlijkt worden in voldoende brede straten. Het aanleggen van metrolijnen veronderstelt geen kruising op gelijk niveau, zodat men ertoe gedwongen is de scheiding op verticaal vlak te verzekeren, hetzij in viaduct hetzij in tunnel.

Een viaduct valt wel goedkoper uit, maar overwegingen in verband met het leefmilieu leggen vaak beperkingen op voor het bepalen van zijn tracé en in het stadscentrum is het doorgaans uitgesloten.

Men dient ook te streven naar de zo spoedig mogelijke indienststelling van de reeds verwezenlijkte stroken zonder de volledige afwerking van een vervoeras af te wachten ten einde de geïnvesteerde kapitalen te rentabiliseren en bij voorrang de verkeersmoeilijkheden in de meest belemmerde sectoren op te vangen. Vandaar de oplossing van de premetro die erin bestaat, daar waar een voldoende uitgebreid tramwegennet aanwezig is, tunnels of viaducten te gebruiken, zelfs beperkt in lengte, om er tramrijtuigen te laten rijden mits de aanleg van tijdelijke en verplaatsbare toegangshellingen.

Wat betreft de technische coördinatie tussen de stadsverkeersmiddelen wordt gestreefd naar infrastructuurwerken voor snelvervoer met mogelijkheid tot snelle aansluitingen, die veilig en gemakkelijk zijn voor de reizigers. Gelijktijdig wordt een politiek van aanleg voor overstap-parkings gevoerd daar waar autosnelwegen en belangrijke invalswegen snelle openbare vervoermiddelen kruisen ten einde een al te grote toevoer van personenwagens, bron van de belangrijkste opstoppen, in de centra te vermijden.

III. — *Overzicht van de geplande werken.*

1. *Brussel.*

Het werkprogramma voor de hoofdstad voorziet de indienststelling van de metro op de Oost-Westas tussen het centrum en Oudergem (halte Beaulieu) en Sint-Lambrechts-Woluwe (halte Tomberg) in juni 1976 en de verlenging van deze as naar Anderlecht en Laken in 1979.

De Noord-Zuidas zou, op haar beurt, in dienst gesteld worden in augustus 1976.

De verlenging van de Oost-Westas in de richting van de universitaire campus van de U. C. L. te Sint-Lambrechts-Woluwe en naar Anderlecht en Laken die voorrang geniet, maakt dat het merendeel der studies en der geniewerken die op de begroting van 1975 voorkomen deze as betreffen evenals de strook tussen het Kanaal en de Zwarte-Vijvers ten westen en het U. C. L. campus ten oosten.

De uitrustings- en voltooiingswerken hebben anderzijds meer betrekking op de indienststelling van de Noord-Zuid en Oost-Westassen (1^e fase tot Tomberg en Oudergem).

— la rationalisation des installations fixes (dépôts et ateliers) et la modernisation des équipements et des méthodes d'exploitation;

— des mesures de coordination entre les divers moyens de transport.

En ce qui concerne la conception du réseau et le choix des moyens de transport rapide (métro, semi-métro), la solution varie d'une agglomération à l'autre, en fonction de l'importance de la population locale, de la localisation et de la densité des zones résidentielles et des secteurs d'emploi, de la topographie, de la configuration du réseau des rues.

Un élément important des dépenses réside dans le choix du type d'infrastructure.

Etant donné que la réalisation de sites propres en surface ne peut se concevoir que dans des artères suffisamment larges et, dans le cas d'une ligne de métro, sans aucun croisement à niveau, on est généralement amené à assurer la séparation sur le plan vertical, soit en viaduc, soit en tunnel.

Si le viaduc est plus économique de réalisation, son implantation est souvent limitée par des considérations d'environnement et il est généralement exclu dans la zone centrale urbaine.

On doit aussi s'efforcer de valoriser dans les plus brefs délais des tronçons d'ouvrages réalisés sans attendre l'achèvement complet d'un axe de transport, de façon à rentabiliser les capitaux investis et résoudre par priorité les difficultés de circulation dans les secteurs les plus encombrés. D'où la solution du pré-métro qui consiste, là où il existe un réseau de tramways suffisamment développé, à utiliser des tronçons de tunnels et viaducs, même de longueur réduite, pour y faire circuler les tramways moyennant la construction de rampes d'accès provisoires et démontables.

En ce qui concerne la coordination technique entre moyens de transport urbain, on vise des infrastructures pour moyens de transport rapide permettant des correspondances rapides, sûres et confortables pour les voyageurs. En même temps, on poursuit la politique d'aménagement de parkings « de dissuasion » aux endroits où les autoroutes et les principales voies de pénétration rencontrent les transports en commun rapides, en vue d'éviter l'afflux des voitures dans le centre, source principale de la congestion.

III. — *Aperçu des travaux prévus.*

1. *Bruxelles.*

Le programme des travaux pour la capitale vise la mise en service métro de l'axe Est-Ouest depuis le centre de la ville jusqu'à Auderghem (station Beaulieu) et Woluwé-Saint-Lambert (station Tomberg) en juin 1976 et la prolongation de cet axe vers Anderlecht et Laeken en 1979.

L'axe Nord-Sud pourrait, à son tour, être mis en service en août 1976.

La prolongation de l'axe Est-Ouest en direction du site universitaire de l'U. C. L. à Woluwé-Saint-Lambert et vers Anderlecht et Laeken étant prioritaire, la plupart des études et des travaux de génie civil qui figurent au budget pour 1975 concernent cet axe, ainsi que le tronçon depuis le canal jusqu'aux Etangs Noirs à l'Ouest et le site de l'U. C. L. à l'Est.

Les travaux d'équipement et de parachèvement, d'autre part, concernent plutôt la mise en service des axes Nord-Sud et Est-Ouest (première phase jusqu'à Tomberg et Auderghem).

2. Antwerpen.

Het eerste vak van de Oost-Westas, van de Groenplaats tot de Keyserlei, werd in dienst gesteld op 25 maart 1975.

Het tweede vak, Station Diamant-Pelikaanstraat-Belgiëlei, zal beëindigd zijn in de loop van 1977.

De ramingen van de M. I. V. A. voor de andere assen zijn als volgt :

Het eerste deel van de derde fase : de indienststelling van het overstapstation Astrid en het St. Elisabethstation is voor einde 1980 voorzien.

Het tweede deel, St.-Elisabethstraat-Schijnpoort rond 1983.

De tweede as, Frankrijklei-Gemeentestraat-Carnotstraat en de twee vertakkingen naar de Kerkstraat en de Turnhoutsebaan is voorzien voor einde 1979.

De begroting 1975 voorziet in de voltooiïngwerken van de tweede strook van de as Oost-West, evenals de aanbesteding van de ruwbouw van de strook Carnot-Drink en het station Drink.

Gelijktijdig zal de bouw beginnen van de vakken door de stad Antwerpen geprefinancierd : Frankrijklei-Zuid, Opera, Gemeentestraat en Carnot.

Na de besprekingen die op 18 februari jl. op het Stadhuis te Antwerpen werden gevoerd, heeft de Minister in akkoord met al de betrokken middens, evenwel besloten dit programma van de M. I. V. A. voor te leggen aan de Regionale Commissie van Antwerpen, wat voor gevolg kan hebben dat de orde van prioriteiten zou kunnen gewijzigd worden.

3. Luik.

Om einde 1981 de pre-metrostrook tussen Jemeppe s/Meuse en het St.-Lambertusplein in dienst te kunnen stellen, voorziet men in 1975 de aanbesteding van het eerste deel van het toekomstig station op het St.-Lambertusplein en de tunnelstroken tussen Val-Benoit en het St.-Lambertusplein.

4. Charleroi.

Het eerste gedeelte van de elleboog gaande van het station Charleroi-Zuid naar Charleroi-West zal in dienst gesteld worden in het eerste semester van 1975.

De verlenging in de richting van de steenweg naar Brussel zal einde 1976 voltooid zijn, die in de richting van Roux-Courcelles en de Steenweg naar Bergen in 1977.

Het programma van 1975 voorziet in de aanbesteding van de ruwbouw van de strook Schone Kunsten - Steenweg naar Brussel - Steenweg naar Bergen (gedeeltelijk), evenals de uitrustingswerken en de afwerking van de Noordstation.

5. Gent.

De prioritaire as is de Noord-Zuidas (lijn 4) die het St.-Pietersstation met het centrum en de haven verbindt.

Een werkgroep onderzoekt momenteel de mogelijkheid om bovengronds tot een oplossing te komen ten einde de verbindingen op deze as te verbeteren.

Mocht het advies negatief zijn, dan zal moeten gedacht worden lijn 4 in een tunnel onder de bedding van de Leie te brengen, en de andere lijnen aan te sluiten op het centrale gedeelte van deze tunnel.

De werken zouden eind 1975 moeten aanvangen met het oog op de indienststelling in 1980.

2. Anvers.

Le premier tronçon de l'axe Est-Ouest, depuis la Groenplein jusqu'à la De Keyserlei, sera mis en service en mars 1975.

Le deuxième tronçon station Diamant-Pelikaanstraat-Belgiëlei sera terminé dans le courant de 1977.

Les prévisions de la M. I. V. A. pour les autres axes sont les suivantes :

La première partie du troisième tronçon comprenant la gare de correspondance Astrid et la station Ste-Elisabeth pourra être mise en service fin 1980 et la deuxième partie, Ste-Elisabeth-Schijnpoort, vers 1983.

Le deuxième axe, Frankrijklei-Gemeentestraat-Carnotstraat, et les deux antennes vers la Kerkstraat et la Turnhoutsebaan est prévu pour fin 1979.

Le budget de 1975 prévoit les travaux de parachèvement du deuxième tronçon de l'axe Est-Ouest, ainsi que l'adjudication du gros-œuvre du tronçon Carnot-Drink et la gare Drink.

En même temps, débutera la construction de tronçons préfinancés par la ville d'Anvers : Frankrijklei-Zuid, Opera-Gemeentestraat et Carnot.

Toutefois, à la suite des contacts que le Ministre a eu le 18 février à l'hôtel de ville d'Anvers, il a été décidé, en accord avec tous les milieux intéressés, de soumettre ce programme de la M. I. V. A. à la Commission régionale d'Anvers, qui pourrait être amenée à modifier l'ordre des priorités.

3. Liège.

En vue de pouvoir mettre en service le tronçon du pré-métro entre Jemeppe-sur-Meuse et la place St-Lambert à la fin de 1981, on prévoit en 1975 l'adjudication d'une première partie de la future gare de la place St-Lambert et les tronçons de tunnels compris entre le Val-Benoit et la place St-Lambert.

4. Charleroi.

La première partie de la boucle allant de la gare de Charleroi-Sud à celle de Charleroi-Ouest sera mise en service durant le 1^{er} semestre de 1975.

La prolongation en direction de la chaussée de Bruxelles pourra être réalisée fin 1976, celle en direction de Roux-Courcelles et de la chaussée de Mons, en 1977.

Le programme de 1975 prévoit l'adjudication du gros-œuvre du tronçon Beaux-Arts-Chaussée de Bruxelles-Chaussée de Mons (partiel) ainsi que les équipements et parachèvements de la gare du Nord.

5. Gand.

L'axe prioritaire est le Nord-Sud (ligne 4) qui relie la gare St-Pierre au centre et au port.

Un groupe de travail étudie actuellement la possibilité d'une solution en surface en vue d'améliorer les communications sur cet axe.

Dans la négative, on envisage de mettre la ligne 4 en tunnel sous le lit de la Lys et de rabattre les autres lignes sur la partie centrale de ce tunnel.

Les travaux devraient commencer fin 1975, en vue d'une mise en service en 1980.

IV. — Financiële vooruitzichten voor 1975.

De raming van de exploitatieverliezen bedraagt 4 500 miljoen voor de maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer en 2 774 miljoen voor de N. M. V. B. Vergelijken met de raming van het vorig dienstjaar, betekent dit een stijging van resp. 32 en 49,5 %.

Het totaal bedrag dat de intercommunale vervoermaatschappijen uit eigen middelen mogen investeren, bedraagt voor 1975: 1 501 miljoen, d.i. een enorme stijging van 440 % t.o.v. 1974. Voor de N. M. V. B. is dit 963 miljoen, wat eveneens een grote vermeerdering betekent, nl. van 223 % t.o.v. 1974. Dit beantwoordt in feite aan een van de doelstellingen van de regeringsverklaring, nl. een grotere inspanning te doen voor de investeringen ter verbetering van het gemeenschappelijk vervoer.

C. — Wegvervoer en verkeersveiligheid.

I. — Vervoer van personen.

Sinds 1 januari 1975 is de nieuwe taxiwet van 27 december 1974 in werking getreden. Zij bepaalt dat de openbare aanbestedingen vervangen worden door de betaling van een taks voor iedere taxi met een bijkomende taks voor de taxi's die op de openbare weg stationeren. Tevens krijgen de raden en colleges van de agglomeraties en federaties bevoegdheden die voorheen aan de gemeentelijke overheden waren toegewezen. Naast de veralgemening van het interstationnement is ook de incorporatie van de fooi in de prijs van de taxameter een belangrijk positief element. Dit laatste zal, na grondig overleg, vanaf 1 januari 1976 van toepassing zijn. Het betreft circa 5 000 taxi's.

In het kader van de bijzondere autobusdiensten zal men wellicht in de komende maanden in staat zijn het experimenteel exploitatiestelsel dat op het werknemersvervoer van en naar het Antwerpse word toegepast, geleidelijk aan tot het ganse land uit te breiden.

Wat het autocarvervoer betreft, werd op 31 januari van dit jaar het koninklijk besluit van 29 november 1974 in het *Staatsblad* gepubliceerd. Het voorziet in een aanpassing van de huidige definities aan deze die in de E. E. G.-reglementering voorkomen. Bovendien zal voor sommige soorten van ongeregeld vervoer geen bijzondere toelating per reis op per reeks van reizen meer vereist zijn. Dank zij deze liberalisering en de invoering van een vereenvoudigd controle-document, zal de exploitatie van autocardiens worden versoepeld. Het aantal van deze ondernemingen benadert de 800 met een totaal van ruim 3 000 autocars.

II. — Vervoer van goederen.

Wat betreft het beroepsgoederenvervoer over de weg gaan de inspanningen naar het bijwerken van een reglementering die terzelfdertijd rekening houdt met de aanbevelingen van de E. E. G., de belangen van het beroep en het evenwicht van de markt.

De administratie wordt verzocht om samen met de vertegenwoordigers van de Nationale Belgische Federatie van Baanvervoerders, de herziening van de wet van 1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding opnieuw ter hand te nemen. Hierbij

IV. — Prévisions financières pour 1975.

L'estimation du déficit d'exploitation s'élève à 4 500 millions pour les sociétés de transports urbains en commun et à 2 774 millions pour la S. N. C. V.. Comparativement à l'estimation de l'exercice 1974, cela représente une augmentation respective de 32 et de 49,5 %.

Le montant total de leurs propres moyens que les sociétés de transports intercommunaux sont autorisées à investir s'élève à 1 501 millions pour l'année 1975, ce qui représente une augmentation considérable de 440 % vis-à-vis de l'année 1974. En ce qui concerne la S. N. C. V., le montant s'élève à 963 millions, soit une augmentation importante de 223 % par rapport à 1974. Cela correspond d'ailleurs à un des objectifs de la déclaration gouvernementale, laquelle prévoit explicitement qu'un effort sera fait en matière d'investissements visant à améliorer les transports en commun.

C. — Transports par route et sécurité routière.

I. — Transports de personnes.

La nouvelle loi du 27 décembre 1974 en matière de taxis est entrée en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1975. Elle prévoit que les adjudications publiques sont remplacées par le paiement d'une taxe pour chaque taxi et d'une taxe supplémentaire pour les taxis stationnant sur la voie publique. En outre, les conseils et collèges d'agglomérations et de fédérations se voient attribuer des compétences qui étaient attribuées auparavant aux autorités communales. Parallèlement à la généralisation de l'interstationnement, un autre point positif important concerne l'incorporation du pourboire dans le prix marqué au taximètre. Ce dernier point sera, après concertation, appliqué à partir du 1^{er} janvier 1976. Cela concerne environ 5 000 taxis.

Dans le cadre des services spéciaux d'autobus, on sera probablement en mesure, dans les prochains mois, d'étendre graduellement à tout le pays, le système d'exploitation déjà expérimenté pour le transport d'ouvriers de et vers la région anversoise.

En ce qui concerne le transport d'autocars, il faut rappeler que l'arrêté royal du 29 novembre 1974 a été publié le 31 janvier de cette année. Cet arrêté prévoit une adaptation des définitions actuelles à celles de la réglementation C. E. E. En outre, pour certaines catégories de transports irréguliers, il ne sera plus exigé d'autorisation spéciale par voyage ou par série de voyages. Cette libéralisation, ainsi que l'instauration d'un document de contrôle simplifié, constitueront un grand assouplissement des conditions d'exploitation des services d'autocars. Le nombre de ces exploitants s'approche de 800; ils disposent au total de quelque 3 000 autocars.

II. — Transports de marchandises.

En ce qui concerne le transport rémunéré de marchandises par route, on s'efforce de mettre au point une réglementation qui tienne compte à la fois des recommandations de la Communauté économique européenne, des intérêts de la profession et de l'équilibre du marché.

L'administration a été priée de reprendre, avec le concours de représentants de la Fédération Nationale Belge des Transporteurs Routiers, la révision de la loi du 1^{er} août 1960 relative au transport rémunéré de choses en ayant comme objectifs, d'une part, les grands principes définis

zullen enerzijds vorenbedoelde grote principes als objectieven worden overgenomen, terwijl anderzijds grote zorg zal worden besteed aan het verhelpen van de uit die wetgeving voortvloeiende bezwaren, waarvan de invloed zich beter laat voelen na een toepassing van ruim veertien jaar.

Het hoeft geen betoog dat de taak omvangrijk is als men zowel de betrokken tegenstrijdige belangen als de gestadig toenemende belangrijkheid van die sector in de economie in aanmerking neemt. Om zich hiervan rekenschap te geven volstaat het vast te stellen dat op datum van 31 december 1973 voor 43 228 voertuigen een algemene vergunning voor nationaal vervoer en voor 4 990 voertuigen een vervoerbewijs geldig voor alle vervoer in een kring van 25 km, waren uitgereikt. Het betreft inderdaad meer dan 11 000 ondernemingen.

Inzake het internationaal vervoer mag worden verwacht dat de aangroei, die de jongste tijd ruim 10 % per jaar bedroeg, zich verder zal doorzetten. In dat verband is het beleid erop gericht de mogelijkheden van de Belgische vervoerders op het buitenland te verhogen door te trachten vanwege de buitenlandse autoriteiten zoveel mogelijk vervoervergunningen te verkrijgen en door het afsluiten van nieuwe bilaterale akkoorden. Onlangs werden zulke akkoorden afgesloten met Israël, de D. D. R., de Sovjet-Unie en Portugal. Besprekingen zijn aan de gang met Ierland en Iran.

In het licht van de verruiming van de mogelijkheden voor de Belgische internationale vervoerders mag herhaald worden dat het Belgisch aandeel in het communautair contingent werd opgevoerd van 221 tot 265 vergunningen, wat een verhoging betekent van 20 %.

III. — Verkeersveiligheid.

In deze sector zal, met de medewerking van alle betrokken instanties, een gestructureerde en energieke actie worden gevoerd.

Prioritaire objectieven.

Het staat vast dat een politiek tot verbetering van de verkeersveiligheid moet gesteund zijn op een globale aanpak van het probleem. Aldus werden in een eerste stadium een aantal prioritaire objectieven vastgelegd, die als volgt kunnen samengevat worden :

1. Het stimuleren van een tuchtvol gedrag op de weg door de flagrante verkeersinbreuken strenger te bestraffen :

- verhoging van de straffen bij zware fouten;
- strenge aanpak van de dronkenschap achter het stuur.

2. Het bevorderen van de opzoeken naar de middelen die een directe weerslag hebben op het aantal en de ernst van de ongevallen :

- het verplicht dragen van de autogordel voor automobilisten en van de helm voor bromfietzers;
- de technische veiligheid van de voertuigen, met daarbij de strijd voor de bescherming van het leefmilieu;
- de bescherming van kinderen, van voetgangers en van bejaarde personen, drie categorieën die behoren tot de meest kwetsbare.

3. De maatregelen in de hand werken die de automobilisten helpen of beter beschermen :

- herziening en vereenvoudiging van het verkeersreglement;

ci-avant et, d'autre part, le souci de remédier aux inconvénients découlant de cette législation et dont les effets se font mieux sentir après quelque quatorze ans de mise en application.

Il va sans dire que la tâche est d'envergure si l'on considère tant les intérêts divergents en présence, et dont il faut tenir compte, que l'importance de plus en plus grande qu'occupe le secteur dans l'économie du pays. Il suffit pour s'en rendre compte de constater qu'au 31 décembre 1973, 43 228 véhicules étaient couverts par une autorisation générale de transport national et que 4 990 véhicules étaient couverts par un certificat de transport valable dans un rayon de 25 km. Il s'agit en effet de plus de 11 000 entreprises.

En trafic international, l'augmentation annuelle, qui atteignait ces dernières années dix pour cent, semble devoir se poursuivre. Afin de permettre aux transporteurs belges d'accroître leur participation dans ce trafic, le département s'efforce d'obtenir des autorités étrangères le plus grand nombre possible d'autorisations de transport et de conclure de nouveaux accords bilatéraux. Récemment, de tels accords ont été conclus avec Israël, la R. D. A., l'Union Soviétique et le Portugal; des pourparlers sont en cours avec l'Irlande et l'Iran.

En ce qui concerne la position de nos transporteurs routiers sur le marché international, il est permis de rappeler que la part belge dans le contingent communautaire a été portée de 221 à 265 autorisations, ce qui représente une augmentation de 20 %.

III. — Sécurité routière.

Une action structurée et énergique sera menée dans ce secteur, avec le concours de toutes les instances concernées.

Objectifs prioritaires.

Il est évident qu'une politique d'amélioration de la sécurité routière doit aborder le problème globalement.

C'est ainsi que, dans un premier stade, un certain nombre d'objectifs prioritaires ont été dégagés; ils peuvent se résumer comme suit :

1. rétablir une stricte discipline sur les routes en réprimant plus sévèrement les infractions et les abus flagrants :

- renforcement des peines en cas de fautes lourdes;
- lutte radicale contre l'alcoolémie au volant;

2. stimuler la recherche des moyens et des initiatives ayant une incidence directe sur le nombre et la gravité des accidents :

- bouclage obligatoire de la ceinture de sécurité et port du casque de protection pour les cyclomotoristes;
- sécurité technique des véhicules, y compris la lutte contre la pollution de l'environnement;
- protection des enfants, des piétons, des personnes âgées, catégories les plus exposées aux dangers de la route;

3. promouvoir les mesures de nature à aider ou à mieux armer les conducteurs :

- révision et simplification du Code de la route;

- betere voorbereiding van de kandidaten-bestuurders;
- verhoging van de preventieve en opvoedkundige maatregelen, evenals de socio-psychologische studies terzake;
- verbetering van de wegsignalisatie;
- versoepeling van het systeem om opnieuw in 't bezit gesteld te worden van het rijbewijs, dit om sociale redenen.

4. Het maximum-rendement beogen, op het vlak van de organisatie, van de ondernomen acties en de coördinatie verzekeren in de verschillende sectoren.

De snelheidsbeperking.

Alvorens enkele details te geven over de uitvoering van dit programma, moet vooraf het probleem van de snelheidsbeperkingen worden behandeld.

De balans van het jaar 1974 werd reeds opgemaakt.

Bij de interpretatie van de resultaten dient men rekening te houden met het feit dat sedert november 1973 verschillende snelheidsbeperkingen werden opgelegd. Pro memoria : vanaf 10 november 1973 : 80 km/u op de gewone wegen en 100 km/u op de autowegen. Vanaf 21 mei 1974 : 90 km/u op de gewone wegen en 120 km/u op de autowegen.

Aan de hand van de cijfers kunnen de volgende overwegingen worden gemaakt :

1. De uitslagen wijzen op een ernstige verbetering van de verkeersveiligheid. Dit betekent evenwel niet dat er geen ernstige inspanningen meer moeten worden geleverd om het verkeer op onze wegen nog veiliger te maken.

2. Tijdens de eerste tien maanden van 1974 noteerde men 13 778 (— 15,8 %) verkeersslachtoffers minder dan het gemiddelde van de overeenstemmende perioden in de 4 voorgaande jaren, nl. 73 280 in 1974 tegen een gemiddelde van 87 058 tijdens de eerste tien maanden van 1970-1973.

3. Tijdens diezelfde eerste tien maanden van 1974 kwamen er 2 163 personen om het leven (overleden binnen 30 dagen na het ongeval) op onze wegen tegen 2 570 in 1973. Dit betekent een daling met 407 eenheden (— 15,8 %).

Is het mogelijk de weerslag van de verschillende snelheidsbeperkingen op de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers te meten ?

Uit de beschikbare gegevens kan men volgende tendensen afleiden :

a) de gewone wegen :

een snelheidsbeperking van 80 km/u komt neer op een daling met ongeveer 20 % van het aantal verkeersslachtoffers. Dit betekent 20 000 verkeersslachtoffers per jaar minder;

met een snelheidsbeperking van 90 km/u worden de resultaten iets minder gunstig, nl. 12 % tot 15 % minder verkeersslachtoffers, wat neerkomt op 12 000 minder verkeersslachtoffers per jaar.

b) de autowegen :

uit een snelheidsbeperking van 100 km/u resulteert een daling met 40 % van het aantal verkeersslachtoffers, dit is 1 600 verkeersslachtoffers per jaar minder;

— meilleure préparation des candidats à l'exercice de la conduite automobile;

— intensification des mesures préventives et éducatives ainsi que des recherches socio-psychologiques à cet effet;

— amélioration de la signalisation routière;

— assouplissement relatif, dans un but social, des épreuves de réintégration dans le droit de conduire;

4. sur le plan de l'organisation, donner l'efficacité maximum aux actions entreprises et assurer la coordination dans les divers secteurs.

La limitation des vitesses.

Avant de donner quelques détails sur l'application de ce programme, il convient d'abord de traiter du problème de la limitation des vitesses.

Le bilan de l'année 1974 a pu être établi.

L'interprétation des résultats a tenu compte des différents régimes de limitations de vitesses instaurés : depuis le 10 novembre 1973, 80 km/h sur les routes ordinaires et 100 km/h sur les autoroutes; depuis le 21 mai 1974, 90 km/h sur les routes ordinaires et 120 km/h sur les autoroutes.

Les statistiques ont permis de dégager les considérations suivantes :

1. les résultats montrent une sérieuse amélioration de la sécurité routière. Cela ne signifie pas pour autant que les efforts en vue de l'amélioration de la sécurité sur nos routes peuvent être relâchés;

2. durant les dix premiers mois de 1974, il y a eu 13 778 victimes en moins (— 15,8 %) par rapport à la moyenne des périodes correspondantes des 4 années précédentes, soit 73 280 en 1974 contre une moyenne de 87 058 pour les dix premiers mois correspondants de 1970-1973;

3. pendant ces mêmes dix premiers mois de 1974, 2 163 personnes sont décédés (dans les 30 jours qui suivent l'accident) contre 2 570 en 1973. Cela représente une diminution de 407 unités (— 15,8 %).

Est-il possible d'estimer l'incidence des différents régimes de limitation des vitesses sur l'évolution du nombre total des victimes ?

Les tendances qui se dégagent des chiffres disponibles peuvent se résumer comme suit :

a) sur le réseau ordinaire :

la limitation à 80 km/h se traduit par une diminution d'environ 20 % du nombre total des victimes. Cela représente 20 000 victimes en moins par an;

la limitation à 90 km/h a évidemment un effet moins favorable : réduction de 12 à 15 % du nombre des victimes, ce qui correspond à 12 000 à 15 000 victimes en moins par an;

b) sur les autoroutes :

la limitation à 100 km/h se traduit par une diminution de 40 % du nombre total des victimes, soit 1 600 victimes en moins par an;

dit percentage valt terug op 20 % bij een snelheidsbeperking van 120 km/u, wat overeenstemt met 800 verkeersslachtoffers per jaar minder.

Hierbij dient men te bedenken dat het aantal verkeersslachtoffers op de autowegen 4 % bedraagt van het aantal slachtoffers op alle wegen. Wel is het zo dat het aantal verkeersongevallen met dodelijke afloop hoger ligt op de autowegen dan elders, nl. 9 % van het totaal aantal verkeersdoden.

Dit alles toont aan dat het verkeer op onze autowegen met een snelheidsbeperking van 120 km/u veiliger en vlotter verloopt. Het aantal verkeersslachtoffers op onze gewone wegen ligt echter nog te hoog. Onze inspanningen zullen dan ook gericht zijn op het invoeren van strengere controles op de secundaire wegen.

Wetgeving en Reglementering.

Om het programma te verwezenlijken dat zojuist geschetst werd zullen belangrijke wijzigingen ingevoerd worden in de gecoördineerde wetten betreffende de politie van het wegverkeer.

Het eerste luik van deze herziening betreft het intensifiëren van de strijd tegen de dronkenschap aan het stuur en het invoeren van strengere straffen in geval van zware verkeersinbreuken.

Het wetsontwerp terzake werd door de Senaat eenparig aangenomen.

Het strekt er toe het strafbaar alcoholgehalte te vermindern tot 0,8 ‰ en de procedure van de ademtest te vereenvoudigen. Het opsporen van de alcoholemie gebeurt bij middel van de ademtest, die gevolgd wordt door een bloedproef, indien de test positief is.

Tegelijkertijd worden de preventieve maatregelen versterkt. Iedere bestuurder die meer dan 0,8 ‰ heeft, wordt uit het verkeer verwijderd. Het rijbewijs of de leervergunning wordt voor een periode van tenminste 6 uren afgenomen en een nieuwe ademtest zal opgelegd worden alvorens de betrokkene opnieuw mag sturen.

Hetzelfde ontwerp voorziet voor welbepaalde inbreuken, strengere straffen en hogere boeten : het minimum wordt respectievelijk opgevoerd van 10 F tot 50 F en van 1 dag tot 8 dagen. De tekst voorziet ook de mogelijkheid tot onmiddellijke intrekking van het rijbewijs en tot het opleggen van een rijverbod bij zware overtredingen.

De zware inbreuken op het wegverkeer zullen bij koninklijk besluit bepaald worden. Het gaat over het niet-naleven van essentiële regels zoals de snelheidsbeperkingen, de voorangsregels, het veranderen van richting, het inhalen, de verkeerslichten en het vervoer van gevaarlijke goederen.

Deze nieuwe beschikkingen zullen normaliter op 1 juli in werking treden met gevolg dat de economische strafmaatregelen die op dit ogenblik gelden voor het niet naleven van de snelheidsbeperking zullen kunnen opgeheven worden.

Het tweede luik van de herziening betreft het invoeren van een praktisch examen voor alle aanvragers van een rijbewijs. Aldus zal onze wetgeving in overeenstemming gebracht worden met de internationale bepalingen die de harmonisatie van de voorwaarden tot het verkrijgen van een rijbewijs beogen.

Het hoeft geen betoog dat de praktische vorming van de kandidaten-bestuurders belangrijk is voor een veilig wegverkeer. Dit examen zal afgenomen worden in een officieel

la limitation à 120 km/h ramène ce chiffre à 20 % : 800 victimes en moins par an.

Il faut savoir, en outre, que le nombre des victimes sur les autoroutes est de l'ordre de 4 % par rapport aux victimes sur tout le réseau. Faut-il aussi dire que les accidents sur autoroutes sont les plus meurtriers (9 % des tués sur le réseau autoroutier).

Cela démontre que, sans causer de trop grand désagrément, la limitation de la vitesse à 120 km/h sur les autoroutes est bénéfique sur le plan de la sécurité routière. Cependant, le nombre des victimes des accidents de roulage est encore trop élevé sur le réseau ordinaire. Nos efforts doivent donc porter sur l'amélioration de la sécurité sur ces routes ordinaires, entres autres par des mesures de contrôle appropriées.

Législation et réglementation.

Pour réaliser le programme d'action qui vient d'être esquissé, des modifications importantes seront apportées aux lois coordonnées relatives à la police de la circulation routière.

Un premier volet de cette revision concerne, d'une part, l'intensification de la lutte contre l'ivresse au volant et, d'autre part, l'instauration de peines plus sévères en cas d'infractions graves.

Le projet de loi prévoyant ces mesures a été adopté à l'unanimité par le Sénat.

En ce qui concerne la lutte contre l'ivresse au volant, il prévoit notamment l'abaissement à 0,8 ‰ du taux d'alcoolémie punissable et il simplifie la procédure de l'épreuve respiratoire et de l'interdiction temporaire de conduire; la détection d'alcoolémie se fera par un test respiratoire et, si celui-ci s'est révélé positif, une prise de sang sera imposée.

En même temps, les mesures préventives seront renforcées : tout conducteur présentant une alcoolémie supérieure à 0,8 ‰ se verra écarté de la circulation. Le permis de conduire sera retiré pour une durée minimum de six heures. Un nouveau test respiratoire devra être subi avant que l'intéressé soit à nouveau autorisé à conduire.

Le même projet de loi prévoit, pour certaines infractions déterminées, des amendes et des peines plus lourdes : le relèvement du minimum de 10 F à 50 F et de 1 jour à 8 jours ainsi que la possibilité pour le juge d'ordonner le retrait immédiat du permis de conduire et de prononcer la déchéance du droit de conduire en cas d'infraction grave.

Ces infractions graves à la réglementation routière seront déterminées par arrêté royal. Il s'agit de la non-observation de règles essentielles comme les limitations de vitesse, les priorités, les changements de direction, les dépassements, les signaux lumineux et le transport de marchandises dangereuses.

Normalement, ces nouvelles dispositions pourraient entrer en vigueur au 1^{er} juillet prochain. Les sanctions applicables actuellement en vertu des lois économiques seront aussitôt levées, sauf nouvelles difficultés dans le domaine de l'énergie.

Un deuxième volet de la revision des lois coordonnées introduira l'obligation de subir un examen pratique pour tous les candidats au permis de conduire. Cela est conforme aux résolutions internationales en vue d'harmoniser les conditions d'octroi du permis de conduire.

Faut-il dire que les impératifs de la sécurité routière commandent de contrôler la formation pratique des candidats. Cet examen sera subi dans un centre d'examen offici-

examencentrum en niet langer in de rijsschool zelf. De opleiding in de rijsschool blijft vanzelfsprekend haar volle waarde behouden maar ze zal niet verplicht gesteld worden.

De gelegenheid zal te baat genomen worden om de theoretische proeven te herzien; nieuwe audiovisuele technieken zullen ingevoerd worden.

Het gaat hier over een belangrijke innovatie die een aanpassing van de officiële examencentra vergt, asloek het aannemen van gespecialiseerde onderrichters in de rijsscholen.

In het pakket van de voorgenomen wijzigingen wordt de mogelijkheid onderzocht tot het invoeren van een rijbewijs met een puntensysteem en wordt gedacht aan meer selectieve maatregelen bij het opleggen van rijverbod en aan het wijzigen van de huidige bepalingen die de strafrechterlijke verantwoordelijkheid van de beroepschauffeurs regelen.

Een ander belangrijk punt betreft het wetsontwerp dat de bepalingen van de Conventies van Wenen (1968) en van de Europese akkoorden van Genève (1971 en 1973) moet bekrachtigen. Dit wetsontwerp zal in de loop van dit jaar bij het Parlement worden ingediend.

De diensten leggen de laatste hand aan de aanpassing van het verkeersreglement aan deze internationale bepalingen, wat tevens met een vereenvoudiging van de teksten zal gepaard gaan. De publikatie van het nieuwe verkeersreglement zal nog dit jaar geschieden.

Samen met het verkeersreglement zal een bijzonder reglement ten behoeve van de wegbeheerders gepubliceerd worden; het strekt ertoe de wegsignalisatie, die toch een belangrijke factor voor de verkeersveiligheid uitmaakt, eenvormig te maken.

Tenslotte zal ook de procedure van de onmiddellijke inning van de boeten herzien en aangepast worden.

Het geheel van deze maatregelen omvat verschillende aspecten, die mede door een versterkte controle ongetwijfeld gunstige gevolgen op het vlak van de wegveiligheid zullen hebben.

Een ander belangrijk voorschrift betreft het invoeren van de verplichting tot het dragen van de veiligheidsgordels. Talrijke studies en onderzoeken hebben aangetoond dat het dragen van de autogordel de ernst van de verwondingen bij verkeersongevallen vermindert.

Sedert 1 januari zijn alle auto's die voorzien zijn van verankeringspunten, uitgerust met veiligheidsgordels.

Het dragen van de gordel zal met ingang van 1 juni 1975 verplicht gesteld worden, overeenkomstig de aanbevelingen die terzake door de meest bevoegde instanties gedaan werden.

Het dragen van de helm door de bromfietzers maakt eveneens het voorwerp uit van een grondige studie.

Een nieuwe norm tot de homologatie van de helmen is in voorbereiding. Het dragen van de helm zal verplicht gesteld worden in de loop van dit jaar.

Het ligt ook in de bedoeling het achtermistlicht verplicht te stellen. Een eerste besluit heeft de voorwaarden tot homologatie van de rode achtermistlichten bepaald. Een tweede besluit zal de plaatsingswijze en het gebruik van het speciaal achtermistlicht vaststellen.

Het technisch reglement is eveneens aan vernieuwing toe. Het komt er op aan in dit reglement de voorschriften van het verkeersreglement op te nemen die enkel de konstruktoren interesseren. Daarenboven zullen de bepalingen aangepast worden aan de internationale normen. Het opstellen van dit belangrijk reglement loopt op zijn einde.

Op het gebied van de voorkoming van de ongevallen zullen de informatie en de opvoeding van de weggebruikers

ciel et non dans une auto-école. La formation par l'auto-école constituera la préparation la plus adéquate à ces examens, mais elle ne sera pas obligatoire.

L'occasion sera mise aussi à profit pour revoir l'épreuve théorique; elle sera conçue selon des techniques audiovisuelles, pour la rendre moins livresque.

En résumé, il s'agit d'une innovation importante qui nécessitera l'adaptation des centres d'examen officiels et le recrutement d'instructeurs qualifiés par les auto-écoles.

Dans l'ensemble des modifications envisagées, il faut encore citer l'introduction du permis de conduire par points, des mesures sélectives lors du prononcé des peines de déchéances par les juges et de nouvelles dispositions concernant la responsabilité des employeurs de chauffeurs professionnels lorsque ceux-ci contreviennent aux règles de roulage.

Le projet de loi entérinant les dispositions de la Convention de Vienne de 1968 et des accords européens de Genève de 1971 et de 1973 est également important. Ce projet de loi sera déposé dans le courant de cette année.

Les services de l'administration mettent la dernière main à l'adaptation de notre législation à ces dispositions internationales, ce qui s'accompagnera de la simplification du Code de la route, dont le nouveau texte sera publié cette année encore.

Un règlement destiné aux différents gestionnaires des voiries sera également arrêté: il vise à uniformiser la signalisation routière, facteur important de sécurité.

Enfin, la procédure de perception immédiate des amendes en cas d'infractions sera revue et adaptée.

Comme on le voit, la refonte de notre législation de roulage comporte de multiples aspects; grâce à ces adaptations, conjuguées à un renforcement des contrôles routiers, on peut espérer des effets bénéfiques sur le plan de la sécurité routière.

Une autre mesure réglementaire concernera le port obligatoire de la ceinture de sécurité. De très nombreuses études et expériences ont prouvé l'efficacité du port de la ceinture dans le domaine de la réduction de la gravité des blessures en cas de collisions.

Depuis le 1^{er} janvier de cette année, toutes les voitures dotées obligatoirement de points d'ancrage doivent être équipées de ceintures de sécurité.

Le port obligatoire pourra dès lors être imposé, à partir du 1^{er} juin 1975, conformément aux recommandations formulées par les instances internationales les plus compétentes.

Le port du casque par les cyclomotoristes fait également l'objet d'une étude approfondie.

Une nouvelle norme d'homologation de ces casques est en préparation. Le port du casque sera obligatoire dans le courant de 1975.

On a également l'intention de rendre obligatoire le feu anti-brouillard arrière. Un premier arrêté vient de définir les conditions d'homologation de ces feux. Un deuxième arrêté précisera leurs conditions de placement et d'utilisation.

La réglementation technique fait l'objet également d'une refonte. Il s'agit de reprendre dans le règlement technique les dispositions du Code de la route qui n'intéressent que les constructeurs. Il faudra en outre adapter notre réglementation aux normes internationales. L'élaboration de cette importante réglementation est pratiquement terminée.

Dans le domaine de la prévention routière, les activités d'information et d'éducation des usagers seront intensifiées

geïntensifieerd worden door de meest aangepaste middelen in werking te stellen. De televisie, de radio en de geschreven pers helpen reeds in grote mate mee aan de verwezenlijking van de vooropgestelde doelstellingen.

De met zorg gekozen thema's van de veiligheidscampagnes dragen er toe bij de weggebruikers een beter inzicht te geven in de verkeersproblematiek. Zo zal een grootscheepse campagne in de loop van 1975 gehouden worden om de nieuwe bepalingen van het verkeersreglement uit te leggen. Ook andere nieuwigheden zullen op deze wijze ter kennis van het grote publiek gebracht worden.

Eveneens wordt de klemtoon gelegd op de aangehouden inspanningen die geleverd worden om alle categorieën van weggebruikers, zowel de jongeren als de bejaarden, de bestuurders als de voetgangers, voor te lichten omtrent de gevaren van het verkeer en de middelen om er aan te ontsnappen.

D. — *Luchtvaart.*

I. — *Bestuur der Luchtvaart.*

Het Bestuur der Luchtvaart bepaalt het algemeen beleid dat op het gebied van de burgerluchtvaart, in ons land wordt gevolgd. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met onze nationale luchtvaartmaatschappij en de Regie der Luchtwegen.

Het Bestuur moedigt de algemene luchtvaart en de sportluchtvaart aan door het verstrekken van toelagen voor het zweefvliegen en van beurzen aan piloten.

De Luchtvaartschool.

De nationale school voor burgerluchtvaart te Grimbergen staat in voor de vorming van piloten. Zij voorziet in de normale behoeften van onze nationale luchtvaartmaatschappij.

Om tegemoet te komen aan de wens van sommige kandidatenpiloten voor wie het volgen van normale lesroosters moeilijkheden oplevert wordt onderzocht in welke mate de werking van de school voor Burgerluchtvaart kan worden uitgebreid. Te dien einde zouden speciale lessen voorzien worden; vrouwelijke kandidaten zullen eveneens tot deze cursussen worden toegelaten.

Nationale luchthavenpolitiek.

Teneinde een rationeel beleid te kunnen voeren werd een wetenschappelijke studiegroep opgericht belast met een « Kosten-Baten » analyse voor de globale nationale luchthaveninfrastructuur.

De bedoeling is de luchthavenbehoeften te bestuderen en te analyseren, zowel uit het oogpunt van het aantal luchthavens als wat hun geografische spreiding betreft. De resultaten van de studie moeten het mogelijk maken een globale visie te verkrijgen. Grondig vooronderzoek is noodzakelijk om tot een verantwoorde keuze te kunnen overgaan wanneer het erop aan komt de juiste beleidsbeslissingen te nemen.

In een eerste stadium moet een groot aantal gegevens worden verzameld en geanalyseerd omtrent de verwachte ontwikkeling van de burgerluchtvaart, daarin begrepen alle aspecten zoals economische, sociale, ecologische, technologische, enz.

De integratie van al deze factoren moet leiden tot het bepalen van het toekomstig beleid.

en mettant en œuvre les moyens les plus adéquats. La télévision, la radio et la presse écrite apportent déjà un soutien continu et efficace à la réalisation des objectifs visés.

Les campagnes de prévention sur des thèmes choisis viseront à augmenter encore l'impact de ces actions. C'est ainsi qu'une campagne d'envergure sera consacrée en 1975 aux dispositions du nouveau Code. La préparation de l'entrée en vigueur des autres innovations fera l'objet également d'une ample information.

L'accent sera également mis sur les efforts incessants qui sont déployés pour informer convenablement toutes les catégories d'usagers de la route, aussi bien les jeunes que les personnes âgées et les conducteurs que les piétons, des dangers de la circulation et des mesures de sauvegarde adéquates.

D. — *Aéronautique.*

I. — *Administration de l'Aéronautique.*

L'Administration de l'Aéronautique détermine dans notre pays la politique générale dans le domaine de l'aviation civile, en collaboration étroite entre la compagnie nationale d'aviation et la Régie des Voies aériennes.

L'Administration encourage également l'aviation générale et sportive par l'octroi de subsides au vol à voile et de bourses d'étude aux pilotes.

L'Ecole nationale d'Aviation civile.

L'Ecole nationale d'Aviation civile, établie à l'aérodrome de Grimbergen, forme des pilotes civils en tenant compte des besoins de notre compagnie nationale d'aviation.

En vue de rencontrer les vœux exprimés par certains candidats pilotes, qui éprouvent des difficultés à suivre les cours actuels, l'administration examine la possibilité d'organiser des cours spéciaux à leur intention. Les candidates seront également admises à suivre ces cours spéciaux si elles en expriment le désir.

Politique nationale en matière d'aéroports.

A l'effet de déterminer une politique rationnelle, un groupe d'étude scientifique a été chargé d'établir une analyse « Coûts-Avantages » relative à l'infrastructure globale aéroportuaire.

Le but de cette étude consiste à étudier et à analyser les besoins dans le domaine des aéroports, tant en ce qui concerne le nombre d'aéroports que leur dispersion géographique. Les résultats de cette étude devront permettre d'avoir une vue globale du problème. Quand il s'agit de déterminer les lignes de force d'une politique de gestion, il est indispensable de procéder au préalable à un examen approfondi des données du problème.

Dans un premier stade, un grand nombre de données relatives au développement futur de l'aviation civile, y compris les aspects économiques, écologiques, sociaux, technologiques, etc., seront réunies et analysées.

L'intégration de tous ces facteurs devra permettre d'arêter la politique future.

Andere punten van onderzoek zijn de mogelijkheid van een taakverdeling tussen de verschillende luchthavens en het technisch probleem van de grote ingewikkeldheid van het Belgisch luchtruim.

Het opzetten van een model, dat de effecten van het beleid meetbaar maakt, lijkt een nieuwe aanpak van de luchthavenproblematiek.

In afwachting van het neerleggen van de conclusies van de studiegroep zullen alle burgerluchthavens in normale operationele staat worden behouden en zullen hiervoor ook de nodige kredieten worden toegekend.

Vliegtuiglawaaibestrijding.

Een afvalprodukt van de moderne luchtvaart is het lawaai.

Zomin als in andere landen is ook in België een afdoende oplossing gevonden voor dit probleem. De enige mogelijkheid lijkt te zijn : discipline en geluidsarme motoren.

In ons land zijn vooral drie luchthavens in grote mate betrokken bij de lawaaihinder veroorzaakt door de burger-vliegtuigen, nl. de Nationale Luchthaven, en de luchthavens Charleroi-Gosselies en Oostende.

De ligging van de Nationale Luchthaven ten westen van de hoofdstad Brussel, maakt het overvliegen van deze stad en haar omgeving praktisch onvermijdelijk na het starten tegen de meestal overheersende westenwind.

Voor de luchthavens Charleroi-Gosselies en Oostende zijn vooral de oefenvluchten hinderlijk.

Om in de mate van het mogelijke verlichting te brengen in het moeilijk probleem van de lawaaihinder, heeft de Minister een beleidsprogramma uitgewerkt dat als volgt kan samengevat worden :

1° Maatregelen waardoor de hinder zoveel mogelijk wordt gespreid over de hoofdstad en de omliggende gemeenten door het invoeren van verschillende overvliegroutes. De verdeling van het aantal overvluchten bedraagt ongeveer 30 % van elk van de nu bestaande vliegroutes.

De definitieve vastlegging van deze routes zal nog dit jaar worden bestudeerd en uitgewerkt op basis van de opgedane ondervinding.

2° Verzekeren van de nachtrust van de bevolking. Sinds 15 december 1974 werd start- en landingsverbod opgelegd tussen 23 u en 06 u aan de straaltvliegtuigen die niet voldoen aan de lawaainormen van de Internationale Organisatie voor Burgerluchtvaart. Slechts uitzonderingen van humanitaire of vliegtuigtechnische aard worden toegestaan.

Dit nachtverbod is van toepassing op alle belangrijke burgerluchthavens en werd met voldoening door de bevolking begroet.

3° Zeer kortelings zal een ministerieel besluit worden genomen waardoor niet alleen het invoeren van lawaaiërende vliegtuigen wordt belet maar waardoor van nu af aan reeds wordt vastgelegd dat vanaf 1980 alle straaltvliegtuigen in overeenstemming dienen te zijn met de reeds vermelde lawaainormen.

Het aantal lawaaiërende vliegtuigen zal dus van nu af aan in toenemende mate afnemen.

4° Technische verbeteringen der aanvlieg- en startprocedures zullen eveneens worden ingestudeerd, alhoewel te ver-

D'autres aspects seront également examinés, notamment la spécialisation des aéroports et l'encombrement de l'espace aérien national.

La construction d'un modèle permettant de mesurer les effets de la gestion paraît constituer une nouvelle approche dans la solution à donner aux problèmes aéroportuaires.

En attendant le dépôt des conclusions du groupe d'étude, tous les aéroports civils seront maintenus dans leur état opérationnel normal et les crédits nécessaires seront accordés à cet effet.

Lutte contre le bruit provoqué par les avions.

Le bruit constitue une nuisance de l'aviation moderne.

Ni en Belgique, ni dans d'autres pays, une solution satisfaisante n'a été trouvée à ce problème. Les seules possibilités semblent être l'observation d'une discipline rigoureuse et la fabrication de propulseurs silencieux.

Dans notre pays, trois aérodromes sont spécialement affectés par le bruit des avions civils, en l'occurrence l'aéroport national et ceux de Charleroi-Gosselies et d'Ostende.

La situation de l'aéroport national à l'est de la capitale rend le survol de l'agglomération bruxelloise et des communes environnantes pratiquement inévitable, le décollage devant généralement s'effectuer contre des vents dominants d'ouest.

Pour les aéroports de Charleroi-Gosselies et d'Ostende, ce sont surtout les vols d'entraînement qui provoquent la gêne sonore.

A l'effet de réduire les inconvénients au maximum, le Ministre a établi un programme d'action qui peut se résumer comme suit :

1° Il convient de répartir équitablement la gêne en établissant plusieurs routes de survol de l'agglomération bruxelloise et des communes environnantes. Actuellement, la répartition du nombre de vols s'effectue à raison d'environ 30 % sur chacune des trois routes existantes.

La fixation définitive de ces routes se fera cette année encore, compte tenu de l'expérience acquise.

2° Le repos nocturne des habitants doit être respecté. Depuis le 15 décembre 1974, l'atterrissage et le décollage ont été interdits entre 23 h et 06 h pour tous les avions à réaction qui ne satisfont pas aux normes sonores fixées par l'Organisation internationale de l'Aviation civile. Les seules exceptions autorisées concernent les vols à caractère humanitaire ou des cas de force majeure technique.

L'interdiction s'étend à tous les aéroports civils nationaux et a été accueillie avec satisfaction par les populations concernées.

3° Un arrêté ministériel sera pris incessamment en vue d'interdire l'importation d'avions bruyants et de subordonner, à partir de 1980, le renouvellement du certificat de navigabilité à la conformité aux normes sonores internationales.

Le nombre d'avions bruyants ne pourra donc que diminuer.

4° Des modifications techniques dans les procédures d'atterrissage et de décollage seront mises à l'étude. La mise

wachten valt dat een werkelijke en aanzienlijke verbetering nog een zekere tijd zal vergen.

5° Voor de oefenvluchten wordt thans naar een oplossing gezocht in samenwerking met het Ministerie van Landsverdediging. Het is de bedoeling te dien einde een militair vliegveld uit te rusten en te gebruiken.

Door het nemen van bovenvermelde maatregelen staat ons land op dit gebied aan de spits in Europa.

Lawaaihinder is echter een internationaal probleem en onze luchthavens staan ook open voor vliegtuigen van andere landen. Onze inspanningen zullen er dus op gericht zijn een internationaal en uniform beleid tot stand te brengen op dit gebied.

Veiligheid op de luchthavens.

De Regering heeft haar inspanningen verder gezet om de veiligheid van onze luchthavens te waarborgen. Het Nationaal Comité voor de veiligheid van de Burgerluchtvaart en de plaatselijke luchthavencomité's zorgen in dat verband voor de harmonisatie van de werking van al de betrokken diensten.

Onze luchthavens werden uitgerust met de nodige detectieapparaten. In periodes van grote spanning werd de medewerking van het leger gevraagd en bekomen. Er dient heel bijzonder hulde te worden gebracht aan de werking van de rijkswacht, die zich vlug aan de nieuwe taak heeft aangepast, door de oprichting van een veiligheidsdetachement van de nationale luchthaven te Zaventem.

De wetgeving werd aangepast aan de bedreiging die voortaan op de burgerluchtvaart weegt. De wet van 6 augustus 1973 heeft in de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de luchtvaartreglementering een artikel 40bis ingevoegd dat het recht insluit de passagiers en hun bagage te onderzoeken.

Diezelfde wet heeft een strenge beteugeling van de aanslagen en vliegtuigkapingen mogelijk gemaakt. De Regering bestudeert ten andere een nieuwe verscherping van de bepalingen.

Luchtvaartakkoorden.

De organisatie van het regelmatige internationaal luchtvervoer berust op het toekennen van de toelatingen tot overvliegen van en tot landen in vreemde staten.

Het toestaan van deze toelatingen behoort tot de prerogatieven van de betrokken staten en niet van de luchtvaartmaatschappijen. Dit is dan ook de reden waarom de Minister in samenwerking met zijn collega's van Buitenlandse Zaken en Buitenlandse Handel alles in het werk stelt om nieuwe rechten te bekomen.

Indien echter elk land tracht om zoveel mogelijk de interessantste rechten te bekomen is het anderzijds overduidelijk dat alle landen ook de betrachting hebben hun nationale maatschappij tegen mededinging te beschermen.

Na Wereldoorlog II bestond er een grote soepelheid i.v.m. het bekomen van wederzijdse rechten.

Dit is echter thans niet meer het geval en het bekomen van rechten is moeilijker geworden.

In vergelijking met andere landen dient gezegd te worden dat de portefeuille landingsrechten van ons land eerder beperkt is.

au point définitive de ces procédures exigera cependant un certain temps.

5° En ce qui concerne les vols d'entraînement, une solution sera recherchée en collaboration avec le département de la Défense nationale. Il entre en effet dans les intentions d'équiper et d'utiliser un aérodrome militaire à cet effet.

Les mesures précitées permettront à notre pays de se trouver en tête des pays européens dans la lutte contre le bruit provoqué par les avions.

Le problème du bruit est toutefois un problème international et nos aéroports sont fréquentés par des appareils appartenant à d'autres pays. Nos efforts seront donc orientés vers une solution uniforme et internationale.

Sécurité dans les aéroports.

Le Gouvernement a poursuivi ses efforts en vue d'assurer la plus grande sécurité possible dans nos aéroports. Le Comité national de Sécurité de l'Aviation civile ainsi que les comités locaux fonctionnant dans les aéroports ont assuré la coordination entre les différents services concernés.

Les aéroports ont été dotés d'appareils de détection. Pendant les périodes de tension grave, il a été fait appel à l'armée et sa collaboration a été obtenue sans délai. Il convient à cet égard de rendre un hommage particulier aux forces de Gendarmerie, qui ont su s'adapter rapidement à la nouvelle situation créée par le terrorisme international, en constituant un détachement spécial de sécurité à l'aéroport national de Zaventem.

La législation a également été adaptée à la nouvelle situation. La loi du 6 août 1973 a inséré dans la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation aéronautique un article 40bis permettant la fouille des passagers et de leurs bagages.

Cette même loi a renforcé également la répression des attentats et des actes de détournement d'avions. Le Gouvernement étudie d'ailleurs un nouveau renforcement de la législation en la matière.

Accords en matière de navigation aérienne.

L'organisation du transport aérien international repose sur l'octroi d'autorisations de survol et d'atterrissage dans les pays étrangers.

L'octroi de ces autorisations fait partie des prérogatives des Etats concernés et non des compagnies aériennes nationales. C'est la raison pour laquelle le Ministre s'efforce, en collaboration avec ses collègues des départements des Affaires étrangères et du Commerce extérieur, d'obtenir des droits nouveaux.

S'il est vrai que tous les Etats s'efforcent d'obtenir les droits les plus intéressants, il est vrai également que tous les Etats cherchent en même temps à protéger leurs compagnies nationales contre la concurrence des lignes étrangères.

L'octroi de ces droits de trafic s'opérait d'une manière très souple dans la période qui a suivi la deuxième guerre mondiale.

Actuellement, il n'en est plus de même et l'obtention de droits se heurte à des difficultés considérables.

En comparaison avec d'autres pays, on peut dire que le portefeuille des droits de trafic dont nous disposons est plutôt restreint.

Sommige landingsrechten die in ons bezit zijn kunnen daarenboven om diverse redenen niet geëxploiteerd worden om redenen van juridische, economische of technische aard.

Voor het gebrek aan landingsrechten bestaat een historische uitleg, en dan in eerste plaats het feit dat de Sabena-traffic zeer lang gepolariseerd werd op de verbinding tussen België en de vroegere kolonie en dat bijgevolg minder aandacht werd besteed aan de exploitatie van andere markten. Naderhand bleek het moeilijker gezien de gewijzigde politieke en economische context om nieuwe rechten te bekomen.

Niettegenstaande het feit dat België een zwak luchtvaart-potentieel bezit en een relatief kleine toeristische aantrekkingskracht, zal alles in het werk worden gesteld om de horizons uit te breiden.

Niet alleen is het bekomen van rechten zeer moeilijk geworden maar bovendien wordt door sommige landen niet geaarzeld de bestaande akkoorden opnieuw ter sprake te brengen. Dit is namelijk het geval wat het bilateraal akkoord tussen België en de Verenigde Staten betreft.

De experts van de Civil Aeronautic Board gaan er van uit dat de capaciteit op de Noord-Atlantische route overdreven is en dat sommige Europese luchtvaartmaatschappijen, waaronder Sabena, hun capaciteit zouden moeten verminderen.

Aan Sabena wordt o.a. verweten dat zij teveel « 6^e vrijheid traffic » verzekert. Hierdoor wordt verstaan het vervoer van reizigers vanuit andere landen dan België naar de U. S. A. en vice versa.

De besprekingen van het akkoord konden niet geweigerd worden aangezien een dergelijke procedure in het akkoord zelf is voorzien. Zij vonden plaats een eerste maal te Brussel en een tweede maal te Washington (op 18 februari 1975).

Geen enkele van deze besprekingen heeft geleid tot een akkoord. Het was inderdaad voor ons land onmogelijk in te gaan op de gevraagd capaciteitsbeperkingen.

België is echter wel bereid haar vervoercapaciteit aan te passen voor zover dit nodig zal blijken te zijn omwille van een voortgaande trafficregressie.

Charterverkeer.

De chartertraffic heeft een aanzienlijke uitbreiding genomen. Dit soort vluchten is van grote sociale waarde aangezien aan talrijke medeburgers de gelegenheid wordt geboden tegen redelijke prijzen hun vrije tijd te besteden.

Ook Sabena zal grotere inspanningen leveren op dit gebied. Voor de nationale maatschappij is dit soort traffic een geapprecieerde nevenactiviteit waardoor het rendement van de vloot en van het personeel wordt verbeterd en bijgevolg ook de exploitatierekening van de maatschappij.

Ook in het buitenland wordt vastgesteld dat de luchtvaartmaatschappijen voor regelmatig verkeer meer en meer belangstelling vertonen voor het chartervervoer.

Het onregelmatig vervoer is echter beheerst door de activiteit van de verschillende Tour Operators, t.z. die organisaties die een geïntegreerd toeristisch produkt globaal verkopen. Dit is een reden waarom de meeste luchtvaartmaatschappijen contracten afsluiten met deze Tour Operators zo mogelijk globaal en voor lange duur.

Sabena en haar dochtermaatschappij Sobelair hebben in de loop van 1974 ook dergelijke contracten afgesloten en hieromtrent ontstond enige deining in de betrokken mid-den en ook in de pers.

De afgesloten contracten werden grondig onderzocht. In feite betreft het productiecontracten afgesloten tussen Sabena en Sobelair enerzijds en de 3 Tour Operators anderzijds. Volgens deze contracten dienen de betrokken Tour Operators bij voorkeur hun programma aan te bieden aan Sabe-

Certains des droits que nous possédons ne sont pas exploités pour différentes raisons de nature juridique, économique ou commerciale.

Il existe à cette situation une explication historique. En premier lieu, il y a le fait que la Sabena a polarisé ses efforts pendant une longue période sur la liaison entre la Belgique et son ancienne colonie. Elle a par conséquent prêté moins d'attention à l'exploitation d'autres marchés. La conquête de ces derniers s'est avérée beaucoup plus difficile par la suite, à cause des modifications politiques et économiques intervenues.

Nonobstant le fait que la Belgique dispose d'un faible potentiel aéronautique et d'une force d'attraction touristique relativement réduite, tout sera mis en œuvre pour élargir les horizons.

L'obtention des droits de trafic n'est pas seulement devenue plus ardue, mais même la conservation de ces droits est parfois remise en cause, comme nous venons de le constater récemment en ce qui concerne l'accord aérien conclu entre les États-Unis d'Amérique et la Belgique.

Les experts du Civil Aeronautic Board, estimant que la capacité de transport offerte sur la route de l'Atlantique Nord est trop importante, ont en effet demandé à certaines compagnies européennes, dont la Sabena, de réduire leur capacité.

La Sabena se voyait notamment reprocher d'effectuer trop de trafic « sixième liberté », c'est-à-dire le transport de passagers ayant une destination ou une provenance située hors de nos frontières nationales.

Il n'a pas été possible de refuser les pourparlers entre les deux pays, car cette procédure est explicitement prévue dans l'accord bilatéral. Les négociations ont eu lieu d'abord à Bruxelles, puis à Washington (18 février 1975).

Aucun accord n'a pu être obtenu lors des pourparlers. Il était en effet difficile pour la Belgique d'accepter une réduction unilatérale de sa capacité.

Nous restons toutefois disposés à réduire notre capacité si la régression du trafic sur cette route devait s'accroître d'une manière importante.

Transports par charters.

Le transport aérien par charters a pris une grande extension. Ce genre de transport présente une grande valeur sociale, car il permet à un nombre important de citoyens de se rendre à l'étranger à un prix raisonnable.

La Sabena intensifiera également ses efforts dans ce domaine. Pour la société nationale, ce type de transport constitue une activité secondaire permettant d'augmenter le rendement de la flotte et des équipages, et par conséquent d'améliorer le compte d'exploitation de la société.

À l'étranger, on constate également un intérêt croissant de la part des compagnies aériennes de transport régulier envers les activités charter.

Le marché du transport non régulier est dominé par l'activité des différents *tour operators*, c'est-à-dire les organismes qui vendent le produit touristique intégré. C'est la raison pour laquelle la plupart des compagnies aériennes concluent avec eux des contrats d'affrètement, de préférence globaux et de longue durée.

La Sabena et sa filiale Sobelair ont également conclu des contrats similaires et il s'en est suivi certains remous dans les milieux intéressés et dans la presse.

Les contrats conclus ont été examinés avec soin. En réalité, il s'agit de contrats de production signés entre la Sabena et Sobelair, d'une part, et trois *tour operators*, d'autre part. En vertu de ces accords, les *tour operators* s'engagent à offrir par préférence leurs programmes à Sabena-

na/Sobelair en deze laatste verbinden er zich toe om deze programma's prioritair uit te voeren. Indien de betrokken luchtvaartmaatschappijen de programma's niet kunnen uitvoeren hervinden de Tour Operators hun vrijheid.

De voorziene prijzen, alhoewel agressief opgevat, dienen als normaal te worden aangezien rekening houdend met alle voor- en nadelen van de afgesloten contracten. Belangrijk is eveneens dat voor gelijk trafiekvolume ook andere tour operators evenwaardige prijzen kunnen bekomen vanwege Sabena/Sobelair.

Het blijft in elk geval de bedoeling er over te waken dat de gelden van de belastingbetalers niet aangewend worden om een oneerlijke concurrentie tot stand te brengen.

II. — Regie der Luchtwegen.

De Regie der Luchtwegen bekleedt een vooraanstaande plaats in het internationaal transport van personen en goederen.

Om en bij de 4 miljoen passagiers en 100 000 ton goederen werden in 1974 langs haar luchthavens vervoerd.

De algemene politiek van de Regie is vooral gericht op de voortdurende aanpassing van haar infrastructuur en dienstverlening aan de bestendige evolutie van de luchtvaartindustrie en de aangroei van de luchttransport.

Zo wij de vruchten van jarenlange investeringen niet wensen te verliezen, moet de Regie de vereiste aan middelen bekomen om tenminste onze nationale Luchthaven op een peil te houden waardig van ons land en van de eervolle plaats die zij tussen de grote West-Europese luchthavens bekleedt.

Deze inspanning betreft in de eerste plaats de uitbouw van het passagiersstation waarvoor aanpassings- en uitbreidingswerken dringend noodzakelijk zijn om de capaciteit, oorspronkelijk in 1958 voor 3 miljoen passagiers berekend, naar 10 miljoen op te voeren.

Met deze werken werd in oktober 1974 een aanvang gemaakt; zij zullen in 1975 en 1976 worden verder gezet tegen een kostprijs die 600 miljoen F zal overtreffen.

Voorts is het even noodzakelijk een nieuwe luchtvrachtterminal aan te leggen binnen een uitsluitend voor goedebehandeling bestemde cargozone.

De voorbereidingswerken voor de aanleg van die nieuwe cargozone, die de capaciteit van 100 000 ton/jaar van het huidige vrachtstation in een eerste fase naar 250 000 ton/jaar moeten opvoeren, werden eveneens in het laatste halfjaar van 1974 aangevat. Het betreft de onteigeningen met het oog op de uitbreiding van het terrein tussen de Haachtse steenweg en de Autosnelweg Brussel-Antwerpen.

Het Departement van Openbare Werken is begonnen met de aanleg van de omleiding voor de Haachtse steenweg. Dit werk is gedeeltelijk gefinancierd door de R. L. W.

In 1975 hoopt men te kunnen starten met het grootste gedeelte van de ruwbouw, de interne wegenis enz...

In de mate van de beperkte budgettaire mogelijkheden, zal aan de dringendste noden van de secundaire luchthavens aandacht worden geschonken. Er zullen evenwel geen belangrijke investeringen worden geprogrammeerd vooraleer de conclusies van de « Kosten-Baten » analyse geëend zijn.

Niettemin zal de Regie, in het raam van haar opdracht ter beveiliging van het luchtverkeer in het Belgische lucht-ruim, verder gaan met de aanpassing en de uitbouw van haar vliegveiligheidsinstallaties.

Sobelair et ces derniers s'engagent à donner la priorité à l'exécution de ces programmes. Dans la mesure où les transporteurs ne pourraient pas assurer les programmes, les *tour operators* retrouvent leur liberté.

Bien que conçus de manière agressive, les prix prévus doivent être considérés comme normaux compte tenu de tous les avantages et inconvénients des contrats conclus. La possibilité offerte aux autres *tour operators* de bénéficier de la part de Sabena-Sobelair de conditions similaires pour le même volume de trafic est également importante.

En tout état de cause, l'intention est de ne pas permettre que l'argent du contribuable soit utilisé à des fins de concurrence déloyale.

II. — Régie des Voies aériennes.

La Régie des Voies aériennes joue un rôle important dans le transport international des personnes et des marchandises.

En 1974, 4 millions de passagers environ et quelque 100 000 tonnes de marchandises ont transité par les différents aéroports.

La politique générale de la Régie est orientée vers l'adaptation permanente de l'infrastructure aéroportuaire et la prestation de services en fonction de l'évolution constante de l'industrie aéronautique et de la croissance du transport aérien.

Si l'on veut éviter de perdre le fruit d'investissements réalisés pendant des années, il y a lieu de procurer à la Régie les moyens permettant de conserver au moins à l'Aéroport national un niveau digne de notre pays et de la place honorable qu'il occupe parmi les autres aéroports d'Europe occidentale.

Cet effort doit se concentrer en premier lieu sur l'extension de l'aérogare pour passagers, à l'effet d'en augmenter la capacité, prévue en 1958 pour 3 millions, à 10 millions de passagers par an.

Les travaux d'agrandissement, qui ont commencé en octobre 1974, seront poursuivis en 1975 et en 1976. Le montant total approuvé de ces travaux dépasse 600 millions.

Ensuite, il est indispensable de commencer les travaux d'infrastructure relatifs à la création d'une nouvelle zone de fret de l'Aéroport national.

Dans une première phase, ces travaux préparatoires permettront de porter la capacité de la zone de fret actuelle de 100 000 tonnes/an à 250 000 tonnes/an. Ces travaux ont déjà été entamés au cours du dernier semestre de 1974. Il s'agit de certaines expropriations de terrains situés entre la chaussée de Haecht et l'autoroute Bruxelles-Anvers.

Pour sa part, le département des Travaux publics a déjà entamé les travaux de détournement de la chaussée de Haecht. Ces derniers travaux sont en partie financés par la Régie des Voies aériennes.

En 1975, la plus grande partie des travaux de maçonnerie, de voirie, etc., sera entamée.

Dans la mesure des possibilités budgétaires, il sera également pourvu aux besoins urgents des aéroports secondaires, mais il est exclu de programmer des investissements importants sans connaître les conclusions de l'analyse des coûts et des avantages.

Dans le cadre de sa mission visant à assurer la sécurité de l'espace aérien belge, la Régie continuera à adapter et à étendre ses installations de contrôle aérien.

Voor het begrotingsjaar 1975 worden in dat verband voorzien :

- het bouwen van een administratief centrum te Haren waarin onverwijld een geautomatiseerde telecommunicatie central zal moeten worden ondergebracht (kostprijs eerste fase : 100 miljoen);
- het installeren van een nieuwe radar, speciaal voor de controle van het luchtverkeer boven het Zuidelijke landsgedeelte, waar thans leemten bestaan (kostprijs : 150 miljoen);
- de automatisering van de secundaire radar (kostprijs 1^e fase : 50 miljoen).

Overal in de wereld en ook op alle West-Europese internationale luchthavens liep de trafiek terug in 1974. Ook wat in het bijzonder de Nationale Luchthaven betreft was de aangroei aanzienlijk lager dan deze die normaliter mocht verwacht worden. De cijfers voor de laatste maanden van 1974 vertonen echter een meer optimistische tendens, zodat de hoop bestaat dat de totale aangroei in 1975 opnieuw zal stijgen.

Wat de beveiliging van het luchtruim betreft besloot de Minister in 1974 de controle van het lagere luchtruim n.l. onder de 6 000 m in nationale handen te behouden i.p.v. deze te laten uitvoeren door Eurocontrol.

Deze beslissing is gegrond op redenen van technische aard en betekent geenszins dat België zou afzien van zijn medewerking in Eurocontrol.

III. — Sabena.

In 1974 zou het herstelplan van Sabena, waarvan de grote principes werden vastgelegd in 1970 en 1972 normaliter zijn verdere uitwerking moeten gehad hebben. Een niet geringe bijdrage tot de verbetering van het exploitatieresultaat wordt teweeggebracht door de vervanging van sommige vliegtuigen door deze van de nieuwere generatie die niet alleen een lager brandstofverbruik hebben maar die tevens veel beter zijn aangepast aan de structuur van het Sabenanet.

Wat bijvoorbeeld de brandstofeconomie betreft kan als voorbeeld worden gesteld dat de vervanging van 3 Boeings van het type 707 door 5 Boeings van het kleine type 737, een jaarlijkse brandstofbesparing van 22 000 000 liter betekent.

De toepassing van het herstelplan heeft zonder twijfel tot tastbare resultaten geleid. Voor het jaar 1973 bedroeg het zuivere exploitatieverlies (zonder diverse resultaten) 962 miljoen, hetgeen een aanzienlijke verbetering betekende t.o.v. het jaar 1972.

Bij het opstellen van het Sabena-budget in 1973 vóór het uitbreken van de brandstofcrisis werd voorzien dat het exploitatieverlies over 1974 zou oplopen tot 812 miljoen. Men kan echter nu reeds zeggen dat het globaal exploitatieverlies van 1974 tussen 1 860 en 2 000 miljoen zal liggen. Het zakencijfer van Sabena bedraagt ongeveer 13 373 miljard.

Verschillende storende factoren en dan vooral de gekende kostenexplosie hebben het exploitatieresultaat grondig gewijzigd.

Brandstofprijzen.

Voor wat de brandstof alleen betreft kan men zeggen dat die prijs verdriedubbelde. In het algemeen kostenbeeld van de exploitatie komen de brandstofuitgaven thans tussen voor $\pm 20\%$.

Pour l'année budgétaire 1975, il est prévu à cet égard :

- la construction d'un centre administratif à Haren, en vue d'abriter sans délai une centrale de télécommunication automatisée (coût de la première phase : 100 millions);
- l'installation d'un nouveau centre radar, destiné spécialement au contrôle aérien de la partie sud du pays (coût 150 millions);
- l'automatisation d'un radar secondaire (coût de la première phase : 50 millions).

Le trafic aérien a connu en 1974 une régression importante dans tous les aéroports du monde, y compris ceux d'Europe occidentale. L'Aéroport national n'a plus bénéficié de l'augmentation constatée pendant les années précédentes, mais les statistiques des derniers mois de 1974 montrent une tendance plus optimiste et sont de bon augure en ce qui concerne l'année 1975.

Au courant de l'année 1974, le Ministre a décidé, en ce qui concerne la sécurité de l'espace aérien, de ne pas transférer à Eurocontrol le contrôle de l'espace aérien inférieur (en dessous de 6 000 m).

Cette décision est motivée par plusieurs raisons techniques et ne signifie nullement que notre pays cessera sa collaboration à Eurocontrol.

III. — Sabena.

Le plan de redressement de la Sabena aurait normalement dû continuer à produire ses effets pendant l'année 1974. Les grandes lignes en ont été fixées en 1970 et en 1972. Un élément important de ce plan réside dans le remplacement de certains types d'avion par d'autres appartenant à la nouvelle génération. Les avions n'ont pas seulement une consommation de carburant plus réduite, mais ils s'intègrent plus parfaitement dans le réseau exploité par la Sabena.

A titre d'illustration, on peut mentionner que le remplacement de trois avions du type Boeing 707 par cinq avions du type Boeing 737 permettra une économie de carburant de l'ordre de 22 millions de litres.

On peut affirmer à l'heure actuelle que l'application du plan a donné de bons résultats. Pour 1973, le déficit d'exploitation (abstraction faite des résultats divers) était de 962 millions, ce qui constituait une amélioration sensible par rapport à l'année 1972.

Lors de l'élaboration du budget pour 1974, au moment où la crise pétrolière était imprévisible, le déficit d'exploitation était estimé à 812 millions. Aujourd'hui on peut déjà affirmer que le déficit global de l'exploitation pour 1974 se situera entre 1 860 et 2 000 millions. Le chiffre d'affaires de la Sabena s'élève à environ 13 373 milliards.

Plusieurs facteurs imprévus, et parmi ceux-ci surtout l'explosion des coûts, ont profondément modifié le résultat d'exploitation.

Prix du carburant.

En ce qui concerne le prix du carburant, il est permis d'affirmer qu'il a triplé. Dans l'ensemble des dépenses de la Sabena, le carburant intervient actuellement pour 20 % environ.

De brandstofkosten mogen voor 1974 geraamd worden op 2 820 miljoen F.

Wanneer men de produktie 1974 berekent op de gemiddelde brandstofprijzen van het tweede trimester 1973 dan mogen de brandstofkosten geraamd worden op ± 1 miljard.

De totale meeruitgave bedraagt dus ongeveer 1 800 miljoen. Bij de aanpassing van de tarieven werd gedeeltelijk rekening gehouden met de stijging van de brandstofprijzen. Na aftrek van deze compensatie, blijft nog steeds ± 1 miljard meeruitgave voor de verhoogde brandstofprijzen alleen.

Andere storende factoren.

De verhoging van de brandstofprijzen had eveneens andere kostenstijgingen voor gevolg.

Sommige storende factoren zoals bv. de algemene verslechtering van het economisch klimaat en zijn invloed op de luchtvaart zijn moeilijk te kwantificeren. Andere zijn daarentegen zeer goed te berekenen, vooral dan de stijging van de personeelskosten. Niet alleen waren er de automatische indexaanpassingen, maar eveneens de sociale programmering 1974 die ongeveer 180 000 000 F meer bedroeg dan in 1973.

Ten opzichte van 1973 stegen de totale personeelsuitgaven met ongeveer 1 miljard en een nieuwe verhoging kan worden verwacht in 1975.

Ontvangsten.

De tarieven der luchtmaatschappijen voor regelmatig verkeer, leden van de I. A. T. A., worden door deze laatste organisatie vastgesteld.

Dergelijke strakke regeling heeft voor gevolg dat de aanpassing der tarieven niet alleen met veel vertraging plaats vindt, maar dat ze dikwijls nooit volledig gebeurt.

Anderzijds werd de voorziene aangroei van de passagiersverkeer, omwille van de algemene economische stagnatie sterk afgeremd. Voor het ogenblik kan de toename van de werkelijke ontvangsten t.o.v. de gebudgetteerde ontvangsten worden geraamd op ± 900 miljoen.

Weliswaar kan voor 1975 een verhoging van de exploitatieinkomsten worden verwacht maar deze zullen dan in de eerste plaats het gevolg zijn van de aangepaste tarieven en slechts bijkomstig van een hoger productiepeil.

Maatregelen — Saneringscommissie.

Het kan niet ontkend worden dat de financiële toestand van de Sabena zorgwekkend is en aanleiding geeft tot allerlei bedenkingen en kritiek. Men kan evenmin goedschiks het voortbestaan van deze toestand blijven aanvaarden.

De uitzonderlijke situatie teweeggebracht door de energiecrisis en de inflatoire gevolgen ervan hebben alleen een schriller licht geworpen op de precare toestand van de maatschappij en hebben het kostenbeeld nog ongunstiger gemaakt.

Op lange termijn meent de Minister echter dat men voor de luchtvaartindustrie optimistisch moet blijven. Dit optimisme mag echter geen beletsel zijn om de toestand van Sabena aan een grondig onderzoek te onderwerpen.

Pour l'année 1974, les dépenses relatives au carburant sont évaluées à 2 820 millions de francs.

Si l'on calcule la production de 1974 sur les prix moyens pratiqués pour le carburant pendant le deuxième trimestre de 1973, on constate que les dépenses totales de carburant peuvent être évaluées à ± 1 milliard.

La différence est donc d'environ 1 800 millions. Dans l'adaptation des tarifs anciens, il a été partiellement tenu compte de la hausse du prix du carburant. Après déduction de cette compensation, il reste une dépense supplémentaire de ± 1 milliard résultant uniquement de l'augmentation du prix du carburant.

Autres facteurs de perturbation.

L'augmentation du prix du carburant a entraîné celle d'autres coûts de la production.

Certains facteurs de perturbation, par exemple la détérioration du climat économique et l'incidence de celle-ci sur le trafic aérien, sont difficiles à quantifier. Pour d'autres, en revanche, la chose est plus facile : c'est le cas notamment pour les dépenses de personnel. En dehors d'un nombre important d'augmentations automatiques dues à l'index, il y a eu la programmation sociale, dont le montant dépassait de quelque 180 millions celui de 1973.

Par rapport à cette dernière année, les dépenses totales de personnel ont augmenté en 1974 de ± 1 milliard et une nouvelle augmentation est à prévoir en 1975.

Recettes.

Les tarifs des compagnies d'aviation qui sont membres de l'I. A. T. A. et qui assurent le transport aérien régulier sont fixés par cette organisation.

Cette réglementation rigide est la cause du retard considérable de l'adaptation des tarifs, laquelle n'est souvent que partielle.

D'autre part, il y a lieu de tenir compte d'un ralentissement dans la progression normale du trafic passagers en raison de la stagnation générale de l'économie. En ce moment on peut évaluer l'augmentation de la recette réelle à quelque 900 millions par rapport aux recettes débudgétisées.

Pour l'année 1975, une augmentation des recettes d'exploitation est également prévue mais elle sera due en premier lieu à l'adaptation des tarifs et accessoirement à une augmentation du niveau de production.

Mesures — Commission d'assainissement.

Il est indéniable que la situation financière de la Sabena est préoccupante et permet de formuler toutes sortes de critiques et de considérations. On ne peut cependant continuer à accepter de bon gré la persistance de cette situation.

La situation exceptionnelle créée par la crise pétrolière et ses effets inflationnistes n'ont fait que mettre davantage en évidence la situation précaire de la société et ont rendu encore plus défavorables ses résultats financiers.

Le Ministre persiste à croire qu'à longue échéance l'industrie aéronautique surmontera les difficultés actuelles. Cet optimisme ne doit toutefois pas nous empêcher de soumettre la situation de la Sabena à un examen approfondi.

Daartoe werd een speciale commissie opgericht in de schoot van het kabinet van de Minister, waaraan zowel Sabena als de Departementen van Financiën en Begroting hun medewerking verlenen.

De opdracht van de commissie is :

1° een grondig onderzoek te wijden aan de huidige thesaurieproblemen van Sabena en de passende maatregelen voor te stellen ten einde zulks te verhelpen;

2° een grondig onderzoek te wijden aan het geheel van de problemen gesteld door de huidige financiële structuur van Sabena;

3° een algemene analyse te maken van de exploitatievoorwaarden van Sabena, van de exploitatievooruitzichten voor 1975 tot 1977, en van de eventuele mogelijkheden om op middellange termijn tot niet-deficitaire exploitatieresultaten te komen.

Er zij opgemerkt dat de commissie de meest dringende maatregelen in verband met het thesaurie-probleem in de eerste plaats heeft bestudeerd en dat die maatregelen reeds in december 1974 aan de Regering werden voorgelegd en beslist.

Herstelplan.

Zonder te willen vooruitlopen op de conclusies van voornoemde commissie meent de Minister toch dat de volgende krachtlijnen dienen gevolgd te worden om de toestand vlug te kunnen verbeteren.

1° de vloot moet verder worden gemoderniseerd opdat deze zohast en zo goed mogelijk zou worden aangepast aan de karakteristieken eigen aan het net van de maatschappij. De nieuwe generatie vliegtuigtypes zal niet alleen op een meer rationele en economische wijze de exploitatie verzekeren maar zal tevens minder lawaaihinder veroorzaken;

2° verdere inspanningen dienen te worden geleverd om de bezettingsgraad van de vliegtuigen te verhogen, niet alleen door het inzetten van beter aangepaste vliegtuigen maar bovendien door het rationaliseren van de lijnen en van de aangeboden capaciteit;

3° het benutten van de vloot evenals van de bemanningen dient eveneens te worden verbeterd;

4° het vrachtvervoer dient te worden opgedreven door een aangepaste commerciële politiek en door de mogelijkheden geboden door de centrale Europese ligging van de Nationale Luchthaven maximaal te valoriseren;

5° een gecoördineerde actie moet worden gevoerd met de andere luchtvaartmaatschappijen om de tarieven op een redelijk peil te houden en dit niet alleen voor het geregeld maar ook voor het ongeregeld verkeer;

Vloot.

Zoals reeds vroeger gezegd zal de vloot in 1975 verder worden gemoderniseerd.

Zij bestaat thans uit de volgende eenheden :

- 2 vliegtuigen van het type B 747;
- 2 vliegtuigen van het type DC 10;
- 12 vliegtuigen van het type B 707;
- 3 vliegtuigen van het type B 727;
- 6 vliegtuigen van het type B 737.

A cet effet, une commission spéciale a été créée au cabinet du Ministre; des délégués de la Sabena et des départements des Finances et du Budget en font également partie.

La mission assignée à cette commission est :

1° de se livrer à un examen approfondi des problèmes de trésorerie de la Sabena et de proposer des mesures adéquates à l'effet d'y remédier;

2° de procéder à un examen approfondi de l'ensemble des problèmes relatifs à la structure financière actuelle de la Sabena;

3° d'effectuer une analyse générale des conditions d'exploitation de la Sabena, des prévisions d'exploitations de 1975 à 1977 et des possibilités éventuelles en vue d'aboutir à moyen terme à une exploitation non déficitaire.

Il y a lieu de faire observer que la commission s'est attachée à étudier en premier lieu les mesures les plus urgentes au sujet du problème de trésorerie et que ces mesures ont déjà été soumises au Gouvernement et décidées dès décembre 1974.

Plan de redressement.

Sans vouloir préjuger des conclusions de la commission précitée, le Ministre considère que les lignes de force suivantes doivent nécessairement être retenues en vue d'améliorer rapidement la situation :

1° il y a lieu de poursuivre la modernisation de la flotte de manière à l'adapter aussi vite et aussi bien que possible aux caractéristiques spécifiques du réseau de la compagnie. La nouvelle génération d'avions non seulement assurera une exploitation plus rationnelle et plus économique, mais encore sera moins bruyante;

2° il y a lieu de poursuivre les efforts en vue d'augmenter le degré d'occupation des avions; cet effort devra porter aussi bien sur l'adaptation de la flotte que sur la rationalisation des lignes et de la capacité de transport offerte;

3° l'utilisation de la flotte et des équipages devra être améliorée;

4° le transport des marchandises devra être stimulé par une politique commerciale adéquate et en valorisant au maximum les possibilités offertes par la situation géographique centrale en Europe de l'Aéroport national;

5° une action coordonnée doit être menée en collaboration avec les autres compagnies aériennes dans le but de maintenir les tarifs à un niveau raisonnable tant en ce qui concerne le transport régulier que non régulier.

Flotte.

Ainsi qu'il a été précisé, la modernisation de la flotte sera poursuivie en 1975.

Actuellement, elle comporte :

- 2 avions du type B 747;
- 2 avions du type DC 10;
- 12 avions du type B 707;
- 3 avions du type B 727;
- 6 avions du type B 737.

In het raam van de modernisering zal begin oktober een derde DC 10 toestel worden geleverd en einde 1975 zullen nog 9 vliegtuigen B 737 ingezet worden en zullen de drie B 727 buiten dienst worden gesteld.

Taalproblemen.

Sinds 1974 heeft de Vaste Commissie voor Taaltoezicht het onderzoek hernomen van het ontwerp van koninklijk besluit dat ingevolge de taalwetgeving (art. 48), de bijzondere toestand van de Sabena moet regelen.

De Commissie heeft kunnen rekenen op de volledige medewerking van het Departement en ook van Sabena.

Tot dusver werd het advies van de betrokken commissie nog niet ontvangen.

Internationale samenwerking.

Het internationaal karakter van de burgerluchtvaart vereist uiteraard internationale samenwerking. In het verleden werden hiertoe reeds pogingen gedaan maar zij bleven helaas zonder merkbaar resultaat.

Het in dienst stellen van de grote Jumbo vliegtuigen is echter het signaal geweest voor het oprichten van twee internationale groepen voor technische samenwerking nl.; de groep ATLAS (Air France, Alitalia, Lufthansa, Iberia en Sabena) en de groep K. U. S. S. (KLM, UTA, SAS, Swissair).

De principes die aan de basis liggen van de onderlinge samenwerking zijn de volgende :

- a) de grootst mogelijke standaardisatie van het vliegend materieel;
- b) het verdelen der onderhoudstaken waarbij door elke partner een grotere specialisatie kan worden bereikt;
- c) de optimalisatie der investeringen;
- d) de evenwichtige verdeling, onder elkaar van de kosten;
- e) het behoud van het technisch ontwikkelingsniveau van elke partner;
- f) het verwezenlijken van het best mogelijk evenwicht tussen de afgestane en de verkregen werkvolumes tussen de partners onderling.

Mogelijke verdere ontwikkeling der internationale samenwerking.

Zoals reeds gezegd is de samenwerking in de schoot van de ATLAS groep in eerste instantie van louter technische aard.

Het kan echter niets worden ontkend dat de goede resultaten die reeds werden bereikt een spoorslag zullen zijn om de samenwerking verder uit te breiden, eventueel tot het operationeel en commercieel gebied.

Een eerste stap in die richting zou er kunnen in bestaan de vliegtuigbemanningen van de betrokken maatschappijen in een pool-operatie te betrekken zodat een groter rendement op bepaalde lijnen zou worden bekomen.

Voor wat ons land betreft heeft de Minister daartoe reeds de gepaste administratieve maatregelen getroffen maar er kan nog niet worden voorspeld wanneer deze nieuwe soort van samenwerking effectief zal zijn.

Het is nochtans de betrachting de ruimste en beste internationale samenwerking tussen luchtvaartmaatschappijen tot stand te brengen.

Dans le cadre de la modernisation, un troisième DC 10 sera livré au début du mois d'octobre, tandis qu'à la fin de l'année 1975, 9 avions du type B 737 seront mis en service et 3 avions B 727 hors service.

Problèmes linguistiques.

Depuis 1974, la Commission permanente de Contrôle linguistique a repris l'examen du projet d'arrêté royal qui, en vertu des lois linguistiques (art. 48), doit régler la situation particulière de la Sabena.

La Commission a pu bénéficier de la collaboration totale du département et de la Sabena.

Jusqu'à présent, l'avis de la Commission ne nous est pas encore parvenu.

Collaboration internationale.

Le caractère international de l'aviation civile exige évidemment une collaboration internationale. Certains efforts en ce sens ont eu lieu dans le passé mais ils sont, hélas, restés sans résultat notable.

La mise en service des avions gros porteurs a cependant provoqué la constitution de deux groupes internationaux de coopération technique, à savoir le groupe ATLAS (Air France, Alitalia, Lufthansa, Iberia, Sabena) et le groupe K. U. S. S. (KLM, UTA, SAS, Swissair).

Les principes qui régissent ces organisations sont les suivants :

- a) la standardisation aussi poussée que possible du matériel volant;
- b) le partage des tâches d'entretien, ce qui permet à chacun des partenaires de se spécialiser davantage;
- c) l'optimisation des investissements;
- d) le partage équitable des coûts entre partenaires;
- e) le maintien du niveau de développement technique de chaque partenaire;
- f) la réalisation du meilleur équilibre possible entre les volumes de travail cédés et reçus par les partenaires respectifs.

Possibilités futures de coopération internationale.

Actuellement, la coopération au sein du groupe ATLAS est essentiellement de caractère purement technique.

Il est toutefois indéniable que les bons résultats obtenus seront un stimulant pour l'élargissement de cette collaboration, le cas échéant vers les domaines opérationnel et commercial.

Une nouvelle étape pourrait être la mise en commun des équipages des compagnies en cause, dans le but d'obtenir un meilleur rendement sur certaines lignes.

En ce qui concerne notre pays, le Ministre a déjà pris les mesures administratives adéquates; cependant, il est difficile de prévoir quand s'instaurera effectivement cette coopération d'un type nouveau.

L'élargissement et l'amélioration de la coopération internationale entre les compagnies aériennes seront recherchés.

E. — *Havenbeleid, Binnenvaart en Zeevaart.*I. — *Havenbeleid.*a) *Beheersstatuut van het gebied van de Linkerschelde-oever.*

Een van de eerste problemen die de Minister als verantwoordelijke voor het Havenbeleid werden voorgelegd, betrof het beheer van het Linkeroevergebied in het Land van Waas. Hij heeft onmiddellijk een werkgroep geïnstalleerd, op de vergaderingen waarvan niet alleen vertegenwoordigers van de Stad Antwerpen en van het Land van Waas, maar ook alle betrokken administraties uitgenodigd werden.

Deze werkgroep heeft zeer positief werk verricht en de partijen hebben in een zeer constructieve geest de diverse aspecten die aan dat delicaat en vrij gecompliceerd probleem verbonden zijn, in een zeer serene sfeer besproken. Zonder op de beslissing van de werkgroep vooruit te willen lopen, meent de Minister dat wij naar een positieve oplossing gaan die binnen een zeer afzienbare tijd bij de Ministerraad zal worden ingeleid om nadien in het parlement te worden gesproken.

b) *Overleg met Nederland.*

Samen met de Minister van Openbare Werken zal de Minister van Verkeerswezen in de maand april een bezoek brengen aan zijn Nederlandse collega, de Minister van Verkeer en Waterstaat. Tijdens dat bezoek zullen een aantal zeer belangrijke kwesties worden besproken, zoals :

1° de stand van zaken van de Belgisch-Nederlandse onderhandelingen met betrekking tot het Baalhoekkanaal, de bochtafsnijding van Bath, en de daarmee verbonden problemen van het Maaswater;

2° de Oosterscheldeproblematiek;

3° het Benelux-zeehavenoverleg.

c) *Het nationaal zeehavenbeleid.*

Op E. E. G.-vlak zijn reeds enige tijd besprekingen aan de gang tussen de grote Europese zeehavens. Langzamerhand beginnen gemeenschappelijke inzichten betreffende het havenbeleid op E. F. G.-niveau zich af te tekenen. Namens de Benelux-landen heeft de Minister trouwens vorige zomer duidelijk positie gekozen ten voordele van een Europees haven- en vervoerbeleid.

Zowel in een nationale als in een internationale optiek dienen de rol en de betekenis van onze drie grote zeehavens nader te worden gepreciseerd. Het is van zeer groot belang dat de beleidsoogmerken van onze zeehavens voor de eerstkomende jaren kaderen in een nationaal en internationaal perspectief.

Het havenpotentieel van het land als geheel dient maximaal te worden benut, met dien verstande dat men rekening moet houden met de eigen roeping van elk van de drie grote havens, en dat er ruimte moet zijn voor eerlijke mededinging.

Teneinde de doelstellingen en limieten van het nationale zeehavenbeleid te preciseren, heeft de Minister beslist een « Witboek Havenbeleid » samen te laten stellen, dat onder meer duidelijke richtlijnen moet verschaffen over de wijze waarop de coördinatie tussen het beleid van de drie zee-

E. — *Politique portuaire, navigation intérieure et navigation maritime.*I. — *Politique portuaire.*a) *Régime de gestion pour la région située sur la rive gauche de l'Escaut.*

Un des premiers problèmes dont le Ministre a eu à connaître comme Ministre responsable de la politique portuaire a été celui de la gestion de la région située sur la rive gauche dans le Pays de Waes. Un groupe de travail a été installé sans tarder; non seulement les représentants de la ville d'Anvers et du Pays de Waes, mais toutes les administrations intéressées ont été invitées à assister à ses réunions.

Ce groupe de travail a eu une action positive; les parties en présence ont débattu des différents aspects de ce problème délicat et très complexe, dans un esprit très constructif et dans une atmosphère très sereine. Sans vouloir anticiper sur la décision du groupe de travail, le Ministre estime qu'une solution positive sera trouvée; celle-ci sera alors soumise à bref délai au Conseil des Ministres avant d'être discutée au Parlement.

b) *Concertation avec les Pays-Bas.*

Le Ministre des Communications et le Ministre des Travaux publics se rendront en avril prochain aux Pays-Bas pour y rencontrer leur collègue hollandais, le Ministre du « Verkeer en Waterstaat ». Au cours de cette visite, un certain nombre de problèmes très importants seront abordés, tels que :

1° la situation actuelle des négociations belgo-hollandaises relatives au canal du Baalhoek, la suppression du coude de Bath et les problèmes connexes concernant les eaux de la Meuse;

2° la question de l'Escaut oriental;

3° la concertation portuaire au sein du Benelux.

c) *La politique nationale en matière portuaire.*

Depuis un certain temps déjà, des pourparlers sont en cours au niveau de la C. E. E. entre les grands ports maritimes européens. Les options communes commencent à se manifester quant à une politique portuaire au niveau de la C. E. E. Au nom des pays du Benelux, le Ministre s'est d'ailleurs prononcé clairement, l'été dernier, en faveur d'une politique européenne portuaire et des transports.

Tant dans une optique nationale qu'internationale, il s'agit de préciser davantage le rôle et la signification de nos trois grands ports maritimes. Il est primordial que les objectifs de nos ports maritimes pour les prochaines années s'inscrivent dans une perspective nationale et internationale.

Le potentiel portuaire national dans son ensemble doit être utilisé au maximum, étant entendu que la vocation spécifique de chacun de nos trois ports doit être respectée tout en laissant libre jeu à une concurrence loyale.

Dans le but de préciser les objectifs et les limites de la politique portuaire nationale, le Ministre a décidé de faire rédiger un « Livre blanc de la politique portuaire », qui fournirait notamment des directives sur la manière de réaliser dans l'avenir la coordination de la politique des trois

havens zelf, het nationaal havenbeleid en het algemeen vervoerbeleid in de toekomst dient te worden gerealiseerd.

Indien wij zowel op nationaal- als op internationaal vlak een duidelijke koers willen varen op het zo belangrijke vlak van het havenbeleid, moeten wij ook onze inzichten terzake zeer duidelijk kunnen stellen, om ze te toetsen aan de realiteit, en ze, indien nodig, te herzien in het licht van de gewijzigde omstandigheden.

In die optiek dient ook de Nationale Havencommissie te worden geactiveerd. Niet alleen zal het Witboek Havenbeleid aan haar oordeel moeten worden voorgelegd, maar bovendien is het ten eerste noodzakelijk dat de Commissie haar adviserende taak betreffende alle aspecten van het zeehavengebeuren, na een kortstondige onderbreking, met een vernieuwde energie weer zou opnemen.

II. — Binnenvaart.

a) Algemene doelstelling.

Teneinde de toekomst van de binnenvaart te vrijwaren dient meer dan ooit gestreefd te worden naar het opvoeren van de rendabiliteit in deze sector. Daartoe is een reorganisatie van de structuur van het beroep en van de reglementering noodzakelijk. Een vlotte samenwerking tussen overheid en privé-sector is van bijzonder belang.

Een van de bijzonderste middelen daartoe bestaat er in de taak uit te breiden van het Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren, dat afgevaardigden van de overheid en een zo ruim mogelijke vertegenwoordiging van de privé-sector groepeerde. Dit Instituut, opgericht onder de vorm van een V. Z. W., is een door het beroep gefinancierd wetenschappelijk orgaan waar de diverse problemen van de binnenscheepvaart bestudeerd worden op o.a. economisch, juridisch en sociaal vlak. De statuten werden aangepast, teneinde meer inspraak te geven aan alle geïnteresseerde middelen. Eerlang zal een wetsontwerp worden ingediend om de financiering van dat Instituut op een wettelijke basis te regelen, die meteen de lasten rechtvaardiger verdeelt tussen alle betrokken middelen.

b) Evolutie van het verkeer.

Voor 1974 zijn nog niet alle gegevens gekend, al is het een feit dat de trafik global gezien gevoelig hoger ligt dan in 1973.

Over het geheel van dat jaar was het verkeer nochtans blijven stijgen en bereikte 101 786 000 ton tegen 95 366 000 ton in 1971 en 96 411 000 ton in 1972.

De tendens tot een nog grotere uitbreiding van het internationaal verkeer heeft zich nog versterkt, ten koste van het nationaal verkeer. Men ondervindt hier de invloed van de uitbreiding van de intra-communautaire handel waaraan een klein land zoals België bijzonder gevoelig is.

De verdeling van bovenvermelde cijfers toont inderdaad dat het internationaal vervoer te water gestegen is van 65 952 000 ton in 1971, tot 68 319 000 ton in 1972 en tot 76 861 000 ton in 1973. Het nationaal verkeer is daarentegen gedaald van 29 414 000 ton in 1971, tot 28 092 000 ton in 1972 en 24 925 000 ton in 1973.

Op uitsluitend binnenlands vlak vertegenwoordigt het vervoer met grote schepen (meer dan 500 ton) in 1973 nog steeds, zoals in 1972, 30 % van het totaal der bevrachtingen, tegen 27 % in 1971.

ports maritimes, de la politique portuaire nationale et de la politique des transports dans son ensemble.

Si, sur le plan national et international, nous entendons tenir un cap précis dans un domaine aussi important que celui de la politique portuaire, il importe de préciser très clairement nos objectifs en la matière, afin de les confronter à la réalité et, au besoin, de les reviser à la lumière des modifications qui peuvent intervenir.

C'est également dans cette optique qu'il s'indique de stimuler l'action de la Commission nationale portuaire. Non seulement faudra-t-il que le Livre blanc de la politique portuaire soit soumis à son appréciation, mais en outre il est absolument nécessaire qu'après une brève interruption, la Commission reprenne avec une énergie nouvelle sa tâche consultative pour tout ce qui touche à l'activité portuaire.

II. — Navigation intérieure.

a) Objectifs généraux.

Afin d'assurer l'avenir de la navigation intérieure il importe plus que jamais d'augmenter la rentabilité dans ce secteur. A cet effet il est nécessaire de réorganiser la structure de la profession et la réglementation en la matière. Une collaboration étroite entre l'autorité et le secteur privé est d'une importance considérable.

Un des moyens d'atteindre ce but est d'étendre la mission de l'Institut pour le Transport par Batellerie, qui groupe des représentants des pouvoirs publics et une représentation aussi large que possible du secteur privé. Cet Institut, constitué sous la forme d'une A. S. B. L., est un organisme scientifique financé par la profession, où les divers problèmes de la navigation intérieure sont étudiés, notamment dans les domaines économique, juridique et social. Les statuts ont été adaptés afin de permettre à tous les intéressés une plus large participation aux travaux. A brève échéance, un projet de loi sera déposé en vue de régler le financement de l'Institut sur une base légale et, en même temps, de répartir plus équitablement les charges entre tous les milieux intéressés.

b) Evolution du trafic.

Toutes les données ne sont pas encore disponibles pour 1974, mais il est incontestable que le trafic total sera nettement supérieur à celui de 1973.

Au cours de cette dernière année le trafic n'avait cependant pas cessé d'augmenter et avait atteint 101 786 000 tonnes contre 95 366 000 tonnes en 1971 et 96 411 000 tonnes en 1972.

La tendance à une extension encore plus grande du trafic international s'est renforcée au détriment du trafic national. On constate ici l'influence de l'extension du commerce intra-communautaire, à laquelle un petit pays comme la Belgique est très sensible.

En effet, la ventilation des chiffres précités montre que le trafic international par batellerie est passé de 65 952 000 tonnes en 1971 à 68 319 000 tonnes en 1972 et à 76 861 000 tonnes en 1973. Le trafic national, par contre, a diminué, passant de 29 414 000 tonnes en 1971 à 28 092 000 tonnes en 1972 et à 24 925 000 tonnes en 1973.

Sur le plan strictement national, les transports par bateaux de plus de 500 tonnes représentaient en 1973, comme en 1972, 30 % du total des affrètements, contre 27 % en 1971.

c) *Evolutie van de binnenvaartvloot.*

De capaciteit van de vloot vermindert, wat dus neerkomt op een verhoging van de rotatie.

Op 31 december van elk der laatste jaren, bedroeg de vloot :

	Aantal	Tonnage	P. K.
1971	4 718	2 344 287	890 138
1972	4 554	2 273 845	868 723
1973	4 456	2 248 345	865 283
1974	4 219	2 190 861	861 348

De gemiddelde unitaire tonnage, daarentegen, steeg achtereenvolgens tot 497, 499, 505 en 519 ton.

De evolutie gaat gepaard met een sanering van de binnenvaartvloot door het verdwijnen van verouderde of kleine eenheden die gesloopt worden of in het buitenland verkocht.

Nochtans handhaaft zich de herneming van de investeringen, die in 1972 waargenomen werd.

Het aantal grote eenheden (meer dan 650 ton) dat op 1 januari 1973 708 bedroeg, is gestegen tot 714 op 1 januari 1974 en tot 717 op 1 januari 1975.

In 1973 waren er 45 duwbakken in omloop en thans 59.

d) *Reglementering van de bevrachtingen in de binnenvaart.*

De Dienst voor Regeling der Binnenvaart (D. R. B.) is belast met de toepassing van de bevrachtingsreglementering inzake de transporten waarvan de laad- en losplaats in België gelegen is, met uitsluiting van de tankvaart, de regelmatige beurtdiensten en de schepen van minder dan 25 ton.

Die reglementering steunt op drie principes : gelijke behandeling van de aan Belgische en aan vreemde onderdanen toebehorende schepen, vaststelling door de Minister van Verkeerswezen van de vrachtprijzen en -voorwaarden en de verdeling op beurt van de tonnemaat.

Op dit gebied gaat de politiek van het departement naar een versoepeling van de reglementering met de bedoeling zo doeltreffend mogelijk aan de noden van de verladers te voldoen en tevens de belangen van de vervoerders te vrijwaren.

Het algemeen vrachtenpeil, dat sedert 6 december 1971 onveranderd was gebleven, werd op 15 februari 1974 met 15 % verhoogd. Evenwel werd op die datum een formule van degressiviteit van die verhoging in de reglementering opgenomen voor de vrachtprijzen op lange afstand.

Vanaf 1 september 1974 is een nieuwe verhoging met 10 % van het algemeen vrachtenpeil ingetreden.

Anderzijds schept een ministerieel besluit van 10 december 1973 de mogelijkheid tot verhuring op termijn en bevrachting voor opeenvolgende reizen door bemiddeling van de D. R. B.

Die maatregelen hebben de door de D. R. B. aan de binnenvaart verleende diensten verbeterd, terwijl onlangs nog verdere aanpassingen aan de structuur en de werking van de gewestelijke vrachtencomités werden gebracht, ten einde aldus tot een meer soepel optreden en een betere coördinatie van de getroffen beslissingen te komen.

e) *Internationale problemen.*

België neemt actief deel aan de werkzaamheden van de internationale organismen die in het bijzonder het vervoer behandelen, en dus ook de binnenvaart.

c) *Evolution de la flotte de navigation intérieure.*

La capacité de la flotte diminue, ce qui revient donc à une augmentation de la rotation.

Au 31 décembre de chacune des dernières années, la flotte comportait :

	Nombre	Tonnage	C. V.
1971	4 718	2 344 287	890 138
1972	4 554	2 273 845	868 723
1973	4 456	2 248 345	865 283
1974	4 219	2 190 861	861 348

Le tonnage unitaire moyen, par contre, est monté successivement à 497, 499, 505 et 519 tonnes.

L'évolution est liée à l'assainissement de la flotte de navigation intérieure par la disparition d'unités vétustes ou de petites unités qui sont démolies ou vendues à l'étranger.

La reprise des investissements constatée en 1972 se poursuit cependant.

Le nombre de grandes unités (plus de 650 tonnes), qui atteignait 708 au 1^{er} janvier 1973, est monté à 714 au 1^{er} janvier 1974 et à 717 au 1^{er} janvier 1975.

En 1973, 45 barges de poussage étaient en circulation; actuellement leur nombre est de 59.

d) *Réglementation des affrètements de bateaux de navigation intérieure.*

L'Office régulateur de la Navigation intérieure (O.R.N.I.) est chargé de l'application de la réglementation des affrètements pour les transports dont les lieux de chargement et de déchargement sont situés en Belgique, à l'exclusion des transports par bateaux-citernes, des services réguliers de messageries et des bateaux de moins de 25 tonnes.

Cette réglementation est basée sur trois principes : égalité de traitement des bateaux appartenant à des ressortissants belges et étrangers, fixation par le Ministre des Communications des frets et des conditions d'affrètement et répartition à tour de rôle des tonnages.

Dans ce domaine, la politique du département tend vers un assouplissement de la réglementation, afin de satisfaire le plus efficacement possible les besoins des chargeurs tout en préservant les intérêts des transporteurs.

Le niveau général des frets, qui était resté inchangé depuis le 6 décembre 1971, a été relevé de 15 % le 15 février 1974. Toutefois, il a été introduit à cette date une formule de dégressivité de cette augmentation pour les frets à longue distance.

Une nouvelle augmentation de 10 % du niveau général des frets est intervenue le 1^{er} septembre 1974.

D'autre part, un arrêté ministériel du 10 décembre 1973 crée la possibilité de location à terme et d'affrètement pour voyages successifs à l'intervention de l'O. R. N. I.

Ces mesures ont amélioré les services rendus par l'O. R. N. I. à la batellerie. D'autre part, de nouvelles adaptations ont été apportées récemment à la structure et au fonctionnement des comités régionaux des frets dans le but d'obtenir une plus grande souplesse et une meilleure coordination des décisions.

e) *Problèmes internationaux.*

La Belgique participe activement aux travaux des organismes internationaux spécialement chargés des transports et donc également de la navigation intérieure.

Onder de problemen die thans door deze laatste instantie bestudeerd worden, dient vermeld een ontwerp van tijdelijke stillegging alsook een door de Belgische Regering ingediend voorstel tot het invoeren in de Gemeenschappelijke Markt van een internationaal bewijs van deugdelijkheid voor de binnenschepen. Het onderzoek van dit voorstel is aan de gang.

f) Budgettaire aangelegenheden.

— *Staatstussenkomst in de werkingskosten van de Dienst voor Regeling der Binnenvaart (D. R. B.).*

Van 1973 af, is gebleken dat de D. R. B. zijn uitgaven niet meer zou kunnen dekken zonder staatshulp.

Zulks is te wijten aan de belangrijke toename van de werkingskosten, die vooral bestaan uit wedden en sociale lasten, terwijl de inkomsten van de Dienst nauw verbonden zijn met het nationaal binnenvaartverkeer, zoals blijkt uit volgende tabel :

	Ontvangsten F	Uitgaven F	Vervoer Tons
1971	37 821 175	39 573 640	20 627 971
1972	34 954 627	43 832 866	18 862 790
1973	35 706 484	45 049 906	16 483 038
1974	49 906 980	50 339 127	18 900 702

Adus is de Staat moeten tussenkomen onder de vorm van toelagen ten bate van de D. R. B., van 10 000 000 F in 1973 en 7 000 000 F in 1974. Voor 1975 wordt een toelage van 8 427 000 F voorzien.

De intussen getroffen maatregelen zijn van aard de financiële toestand van de D. R. B. te verbeteren; het gaat in het bijzonder om maatregelen tot rationalisering van de diensten, diverse besparingen en stopzetting van alle recruiting ter vervanging van bedienden die de Dienst verlaten.

De door de schipperij aan de D. R. B. gestorte bijdrage werd op 1 januari 1973 van 3 tot 3,5 % en op 1 september tot 4 % verhoogd. Ook de bijdragen voor eigen vervoer werden aangepast.

Dank zij deze verhogingen en die van het algemeen vrachtenpeil, zullen de inkomsten van de D. R. B. toenemen.

— *Steun aan het Rijnverkeer van de havens van Antwerpen en Gent.*

Het ministerieel besluit van 24 februari 1953 heeft de Dienst voor Regeling der Binnenvaart belast met de studie en de toepassing van de maatregelen tot verbetering van de Rijnvaart tussen België en het Rijnbekken. Die maatregelen bestaan er in een premie toe te kennen per ton goederen komende van of bestemd voor de Rijn in doorvoer langs Antwerpen en Gent.

Het aldus gesteund verkeer is als volgt geëvolueerd :

1971	6 224.092 ton
1972	7 044 339 ton
1973	8 951 832 ton
1974	10 462 824 ton

Parmi les problèmes qui sont actuellement étudiés par ces instances, il convient de mentionner un projet d'immobilisation temporaire de la cale, ainsi qu'une proposition du Gouvernement belge tendant à introduire dans le marché commun un certificat international de navigabilité pour les bateaux de navigation intérieure. L'examen de cette proposition est en cours.

f) Questions budgétaires.

— *Intervention de l'Etat dans les frais de fonctionnement de l'O. R. N. I.*

Depuis 1973, il est apparu que l'O. R. N. I. ne pouvait plus faire face à ses dépenses sans intervention de l'Etat.

La cause en est l'accroissement considérable des frais de fonctionnement, qui se composent principalement de rémunérations et de charges sociales, alors que les recettes de l'Office sont intimement liées aux transports nationaux, ainsi qu'il ressort du tableau ci-après :

	Recettes F	Dépenses F	Trafic Tonnes
1971	37 821 175	39 573 640	20 627 971
1972	34 954 627	43 832 866	18 862 790
1973	35 706 484	45 049 906	16 483 038
1974	49 906 980	50 339 127	18 900 702

L'Etat a ainsi dû intervenir sous la forme de subsides en faveur de l'O. R. N. I., à concurrence de 10 000 000 de F en 1973 et de 7 000 000 de F en 1974. Pour 1975, il est prévu un subside de 8 427 000 F.

Les mesures intervenues entre-temps sont de nature à améliorer la situation de l'O. R. N. I. : il s'agit principalement de mesures de rationalisation des services, d'économies diverses et de cessation de tout recrutement en remplacement d'agents qui quittent l'Office.

La redevance due à l'O. R. N. I. par la batellerie a été portée de 3 à 3,5 % au 1^{er} janvier 1973 et à 4 % au 1^{er} septembre. Les redevances pour transport en compte propre ont également été adaptées.

Grâce à ces augmentations et à celle du niveau général des frets les recettes de l'O. R. N. I. ne manqueront pas d'augmenter.

— *Soutien du trafic rhénan des ports d'Anvers et de Gand.*

L'arrêté ministériel du 24 février 1953 a chargé l'O. R. N. I. de l'étude et de l'application des mesures propres à améliorer le trafic rhénan entre la Belgique et le bassin du Rhin. Ces mesures consistent en l'octroi d'une prime par tonne de marchandises en provenance ou à destination du Rhin et transitant par les ports d'Anvers et de Gand.

Le trafic ainsi soutenu a évolué comme suit :

1971	6 224 092 tonnes
1972	7 044 339 tonnes
1973	8 951 832 tonnes
1974	10 462 824 tonnes

De voor de betaling van de premies bestemde staatstoe-lage, ten belope van 70 000 000 F voor 1974, is ontoerei-kend ten overstaan van de toename van het verkeer. Er werd dan ook een bijkomend krediet van 35 000 000 F gevraagd.

Voor 1975 wordt een krediet van 90 000 000 F uitgetrok-ken. Dit bedrag zal eventueel kunnen herzien worden in-dien de nieuwe Schelde-Rijnverbinding in 1975 geopend wordt, hetgeen de afschaffing van het premiestelsel tot gevolg zal hebben.

III. — Zeevaart.

1. Koopvaardij.

a) Algemeen principe van de gevoerde politiek.

Het beleid terzake beoogt de bevordering en de ontplooiing van onze handelsvloot.

Een nationale handelsvloot verzekert het regelmatig ver-voer van de grondstoffen en van de voedingsproducten die ons ontbreken en van de Belgische export. Zij is een waar-borg van economische onafhankelijkheid en van deviezen-besparingen alsook een factor van bescherming en zekerheid voor onze havens, aangezien elke rederij uiteindelijk voor-deel vindt in de thuishaven van haar schepen. Tegen gelijke exploitatievoorwaarden gaat de voorkeur van de reder naar de thuishaven zowel voor laden en lossen van goederen als voor de herstellings- en onderhoudswerken.

b) Evolutie van de koopvaardijvloot.

Op 1 januari 1974 bestond onze koopvaardijvloot uit 89 schepen met 1 091 984 bruto ton. Van 1 januari 1974 tot 31 december 1974 werden 6 schepen met in totaal 49 866 bruto ton uit de vaart genomen, terwijl onze vloot verrijkt werd met 10 eenheden of 216 173 bruto ton.

Op 1 januari 1975 beschikten wij over 93 schepen met een bruto ton van 1 258.291 en een laadvermogen van 1 974 949. (Hierin is de vloot van de Regie voor Maritiem Transport « R. M. T. » begrepen.)

Onze vloot vertoont een grote diversiteit aan schepen, te weten 13 bulkvrachtschepen, 30 vrachtschepen, 1 chemi-calientanker, 2 combinatieschepen, 1 containerschip, 8 koel-schepen, 4 polyvalente vaartuigen, 14 olietankers, 2 ertssche-pen, 1 passagiers- en vrachtschip, 3 zeelichters, 1 afval-tankerschip, 5 pakketboten, 7 carferries en 1 gastanker.

Op 1 januari 1975 hadden onze Belgische reders 19 schepen in aanbouw of in bestelling, en wel :

- 1 tanker met een laadvermogen van 80 000 ton;
- 8 bulkcarriers met een totaal laadvermogen van 558 000 ton;
- 4 distributietankers met een totaal laadvermogen van 122 000 ton;
- 2 carferries met een totaal laadvermogen van 2 700 ton;
- 1 zeelichter met een laadvermogen van 10 000 ton;
- 1 methaantanker met een laadvermogen van 66 000 ton;
- 2 anchorhandling tugsupplieschepen met een totaal laad-vermogen van 2 000 ton.

De in aanbouw of in bestelling zijnde schepen totaliseren een draagvermogen van 840 700 ton.

Le subside de l'Etat destiné au paiement des primes, de l'ordre de 70 000 000 de F pour 1974, était insuffisant en re-gard de l'accroissement du trafic. Un crédit supplémentaire de 35 000 000 de F a dès lors été sollicité.

Pour 1975, un crédit de 90 000 000 de F est inscrit. Ce montant pourra éventuellement être revu si la liaison Es-caut-Rhin est ouverte à la navigation en 1975, ce qui en-traînera la suppression du régime des primes.

III. — Navigation maritime.

1. Marine marchande.

a) Principe général de la politique suivie.

La politique en la matière vise à favoriser et à développer notre flotte nationale.

Une flotte nationale assure le transport régulier des matiè-res premières et des produits alimentaires qui nous man-quent, ainsi que des exportations de notre pays. Elle est une garantie de l'indépendance économique et d'économies de de-vises, ainsi qu'un facteur de protection et de sécurité pour nos ports, puisque chaque armement trouve finalement son intérêt dans son port d'attache. A condition d'exploitations égales, la préférence de l'armateur va au port d'attache, aussi bien pour le chargement et le déchargement des marchandi-ses que pour les travaux de réparation et d'entretien.

b) Evolution du secteur de la marine marchande.

Au 1^{er} janvier 1974, notre flotte de commerce comptait 89 navires jaugeant un totale de 1 091 984 tonneaux bruts. Du 1^{er} janvier 1974 au 31 décembre 1974, 6 navires représentant une jauge brute de 49 860 tonneaux ont été retirés de la navigation, mais la flotte s'est enrichie de 10 unités tota-lisant 216 173 tonneaux bruts.

Au 1^{er} janvier 1975, nous disposions de 93 navires d'un tonnage global de 1 258 291 tonneaux bruts et d'une capacité de charge de 1 974 949 tonnes, la flotte de la Régie des Transports maritimes y comprise.

Notre flotte présente une grande diversité de navires, no-tamment 13 porteurs de vrac, 30 cargos, 1 porteur de pro-duits chimiques, 2 navires combinés, 1 navire porte-conte-neurs, 8 navires frigorifiques, 4 polyvalents, 14 pétroliers, 2 minéraliers, 1 navire mixte passagers-cargo, 3 allèges de mer, 1 déverseur de déchets, 5 paquebots, 7 car-ferries et 1 gazier.

Au 1^{er} janvier 1975, nos armateurs avaient 19 navires en construction ou en commande, en l'occurrence :

- 1 pétrolier d'une capacité de 80 000 tonnes;
- 8 porteurs de marchandises en vrac d'une capacité totale de 558 000 tonnes;
- 4 tankers de distribution d'une capacité totale de 122 000 tonnes;
- 2 car-ferries d'une capacité totale de 2 700 tonnes;
- 1 allège de mer d'une capacité de 10 000 tonnes;
- 1 méthanier d'une capacité de 66 000 tonnes;
- 2 navires de ravitaillement d'une capacité totale de 2 000 tonnes.

Les navires en construction ou en commande totalisent un jaugeage de 840 700 tonnes.

c) *Steun aan de koopvaardij — Budgettaire weerslag.*

De verdere uitbreiding en vooral de modernisering van onze vloot kan in de eerste plaats verwezenlijkt worden dank zij de kredieten met staatswaarborg die via de N. M. K. N. en A. S. L. K. worden verleend en de staats-tussenkost in de interesten, alsmede dank zij de kredieten verleend via het « Fonds voor het Uitreden en Aanbouwen van Zeeschepen ». Deze beide alternatieven zijn vervat in de wet van 23 augustus 1948.

Tot op 1 januari 1975 werd door onze reders in ruime mate gebruik gemaakt van deze mogelijkheden.

Zo werden van 1 januari 1974 tot 31 december 1974 voor de koopvaardij scheepskredieten verleend voor een bedrag van 4 578 932 910 F; daarvan kwam 2 203 380 424 F tot stand via de N. M. K. N. in samenwerking met de A. S. L. K., terwijl 2 375 552 486 F werd toegekend via het « Fonds voor het Uitreden en Aanbouwen van Zeeschepen ».

Voor de koopvaardij werd in 1974 een bedrag van 143 722 364 F als staats-tussenkost in de interesten betaald, voor de leningen die door de gemachtigde kredietinstellingen werden gefinancierd.

2. *Zeevisserij.*

a) *Algemeen principe van de gevolgde politiek.*

Er moet gezorgd worden voor de instandhouding, de verjonging en de modernisering van onze visservloot. Deze tak van onze nationale economie, wellicht de oudste van onze bedrijven, verdient een bijzondere belangstelling daar de zeevisserij meehelpt aan de voedselbevoorrading van ons land door het aanbrengen van een zeer gezond voedsel.

b) *Evolutie van de zeevisserijvloot.*

Onze vissersvloot telde op 1 januari 1975, 268 vaartuigen met een globaal vermogen van 91 967 pk.

Tijdens 1974 bleef het aantal eenheden van de vloot ongewijzigd terwijl de globale drijfkracht vermeerderde met 6 850 pk.

c) *Steun aan de zeevisserij — Budgettaire weerslag.*

Dank zij het verlenen van slooppremies en van scheepskrediet konden oude vaartuigen uit de vaart genomen worden en vervangen worden door nieuwe, moderne en grotere eenheden. Zonder het scheepskrediet ware onze zeevisserij reeds lang teloorgegaan.

Sedert het invoeren in 1961 van de slooppremie van 5 000 F per brt., nadien verhoogd tot 6 000 F, werden tot 31 december 1974 premies toegekend voor het slopen van 45 schepen met een totale tonnemaat van 3 283,60 brt, en dit voor een globaal bedrag van 16 317 784 F.

In 1974 werden geen premies toegekend.

In uitvoering van het koninklijk besluit van 9 oktober 1973 houdende toekenning van slooppremies voor vissersvaartuigen zonder verplichting tot nieuwbouw, werden tot 31 december 1974, 5 premies van samen 1 589 500 F toegekend, en dit voor 5 vissersvaartuigen van samen 317,90 brt.

Van 1 januari 1974 tot 31 december 1974 werden aan de visserij scheepskredieten voor een bedrag van 58 374 000 F toegekend, onderverdeeld als volgt :

c) *Aide à la marine marchande — Répercussion budgétaire.*

Le développement et surtout la modernisation de notre flotte peuvent être réalisés grâce à l'octroi de crédits par l'intermédiaire de la S. N. C. I. et de la C. G. E. R., avec la garantie de l'Etat et une subvention de l'Etat dans les intérêts, ainsi qu'au moyen du « Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes ». Ces deux alternatives découlent de la loi du 23 août 1948.

Jusqu'au 1^{er} janvier 1975, nos armateurs ont fait un large appel à ces possibilités.

Du 1^{er} janvier au 31 décembre 1974, il a été octroyé à la marine marchande pour 4 578 932 910 F de crédits maritimes; 2 203 380 424 F le furent par l'intermédiaire de la S. N. C. I., en collaboration avec la C. G. E. R., tandis que par le « Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes » il fut alloué un montant de 2 375 552 486 F.

Les interventions de l'Etat dans les intérêts pour la marine marchande s'élèvent, pour 1974, à 143 722 364 F, pour les emprunts financés par les institutions de crédit autorisées.

2. *Pêche maritime.*

a) *Principe général de la politique suivie.*

Il y a lieu de maintenir, de rajeunir et de moderniser notre flotte de pêche. Cette branche de notre économie nationale, peut-être la plus ancienne de nos métiers, mérite un intérêt particulier, étant donné que la pêche maritime contribue au ravitaillement de notre pays en apportant une nourriture très saine.

b) *Evolution de la flotte de pêche maritime.*

Notre flotte de pêche comptait, le 1^{er} janvier 1975, 268 unités représentant une capacité d'énergie globale de 91 967 chevaux.

En 1974, le nombre des unités de la flotte restait inchangé, tandis que la capacité de propulsion augmentait de 6 850 C.V.

c) *Aide à la pêche maritime — Incidence budgétaire.*

Grâce à l'allocation de primes à la démolition et de crédits maritimes, des vieux bâtiments ont pu être éliminés et remplacés par de nouvelles unités modernes et plus grandes. Sans le crédit maritime, notre pêche maritime aurait déjà disparu depuis longtemps.

Depuis l'introduction, en 1961, de la prime à la démolition de 5 000 F par Tjb, augmentée par après jusqu'à 6 000 F, des primes ont été accordées jusqu'au 31 décembre 1974 pour la démolition de 45 bâtiments d'un tonnage total de 3 283,60 Tjb et d'un montant global de 16 317 784 F.

En 1974, aucune prime n'a été accordée.

En exécution de l'arrêté royal du 9 octobre 1973 portant allocation de primes à la démolition pour navires de pêche sans obligation de construction nouvelle jusqu'au 31 décembre 1974, 5 primes d'un total de 1 589 500 F ont été accordées pour 5 bateaux de pêche d'un tonnage global de 317,90 Tjb.

Des crédits maritimes d'un montant de 58 347 000 F ont été accordés à la pêche du 1^{er} janvier au 31 décembre 1974; ils se ventilent comme suit :

3 voor de nieuwbouw in België van 3 stalen vaartuigen met inbouw van 1 Belgische- en 2 vreemde motoren;

4 voor de aankoop en de plaatsing van 4 vreemde motoren;

1 bijkrediet wegens bijkomende werken aan een in België in aanbouw zijnd vaartuig;

1 voor de ombouw en de modernisering van een reeds bestaand vaartuig.

Voor de zeevisserij werd in 1974 een bedrag van 5 570 099 F als staatstussenkomst in de interesten uitbetaald voor de leningen die door de gemachtigde kredietinstellingen werden gefinancierd.

3. Investeringsprogramma.

Het investeringsprogramma 1975 voor het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart voorziet in kredieten voor de bouw van 2 loodsbotten (275 miljoen frank) en van een (of twee) hydrografisch(e) vaartuig(en) (30 miljoen frank).

Hierdoor wordt niet enkel voorzien in de dringende vervanging van oudere en niet aan de noden aangepaste eenheden (3 in 1950 gebouwde loodsbotten zijn nog steeds in de vaart, evenals de peilboot « De Parel » gebouwd in 1938), doch wordt tevens werk verschaft aan één of meer van onze kleine scheepswerven.

Het is niet zonder belang de werkverschaffing in deze sector te stimuleren. Hierdoor worden niet enkel de werven rechtstreeks gebaat, doch tevens tal van andere bedrijven werkzaam als aanverwante -en onderaannemers. Het hoeft geen betoog dat grote concurrentie van buiten uit de bestaanszekerheid van onze kleine werven bedreigt, temeer na de teruggang in de binnenvaart.

4. Zeevaartonderwijs.

a) Hervorming en herwaardering van de opleiding tot deofficier ter lange omvaart.

In de loop van 1973 werd de hervorming van het onderwijsprogramma van de opleiding tot officier ter lange omvaart in de afdeling dek van de Hogere Zeevaartschool, in de schoot van het Departement van Verkeerswezen vol eindigd.

Thans zijn de onderhandelingen aan de gang om de studies en de af te leveren diploma's door Nationale Opvoeding te doen erkennen. Door de betrokken middelen wordt geijverd voor het bekomen van een licentiaat in de maritieme technologie.

Het departement van Verkeerswezen steunt dit verzoek ten volle en zal alles in het werk stellen om zulks, nog vóór het einde van huidig academiejaar te verwezenlijken.

b) Praktische opleiding op laboratorium op zee.

Een grondige studie over de opportuniteit van een nieuw te bouwen opleidingsschip werd onlangs beëindigd. In afwachting van betere tijden die wellicht kunnen leiden tot een duurzame oplossing, werden in het schooljaar 1974-1975 de studenten voor het laboratorium op zee ingescheept aan boord van twee cargo-schepen van een private rederij.

3 pour la construction nouvelle, en Belgique, de 3 navires en acier à équiper d'un moteur belge et de 2 moteurs étrangers;

4 pour l'achat et le placement de 4 moteurs étrangers;

1 crédit supplémentaire pour des travaux supplémentaires à un navire en construction en Belgique;

1 pour la transformation et la modernisation d'un navire existant.

Pour la pêche maritime, un montant de 5 570 099 F a été payé en 1974 comme intervention de l'Etat dans les intérêts pour des prêts qui ont été financés par les institutions autorisées.

3. Programme d'investissement.

Le programme d'investissement 1975 pour l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure prévoit des crédits pour la construction de 2 bateaux-pilotes (275 millions de francs) et d'un (ou de deux) bateau(x) hydrographe(s) (30 millions de francs).

Ce crédit permettra non seulement de remplacer d'urgence d'anciennes unités non adaptées aux exigences actuelles (sont encore en service : 3 bateaux-pilotes construits en 1950, ainsi que le bateau hydrographe « De Parel » construit en 1938), mais fournira en même temps du travail à un ou plusieurs de nos petits chantiers navals.

Il n'est pas sans importance de stimuler l'emploi dans ce secteur. Non seulement les chantiers navals en bénéficieront, mais aussi bon nombre d'autres entreprises connexes ou agissant comme sous-entrepreneurs. Il est superflu de souligner qu'une grande concurrence venant de l'étranger menace l'existence de nos petits chantiers navals, d'autant plus après la régression dans la navigation intérieure.

4. Enseignement maritime.

a) Réforme et réévaluation de la formation d'officier de pont au long cours.

Au cours de l'année 1973, la réforme du programme d'enseignement de la formation d'officier au long cours à la section pont de l'Ecole supérieure de Navigation a été menée à bonne fin au sein du département des Communications.

En ce moment, des pourparlers ont lieu pour faire reconnaître par l'Education nationale ces études et les diplômes à octroyer. Les milieux intéressés s'efforcent d'obtenir une licence en technologie maritime.

Le département des Communications qui donne son entier appui à cet objectif, mettra tout en œuvre pour que sa réalisation soit chose faite avant la fin de l'actuelle année académique.

b) Formation pratique en laboratoire en mer.

Récemment s'est terminée une étude approfondie sur l'opportunité de la construction d'un nouveau navire-école. Dans l'attente de jours meilleurs, qui pourraient amener une solution durable, les étudiants de l'année 1974-1975 ont été embarqués pour leur laboratoire en mer à bord de deux cargos d'un armement privé.

5. Regie voor Maritiem Transport.

De verkeersresultaten over het jaar 1974, vergeleken met 1973, zijn de volgende :

	1973	1974	Verschil 1973 - 1974 — Différences 1973 - 1974	
Reizigers — Voyageurs	2 183 359	2 223 470	+ 40 211	+ 1,84 %
Autocars. — Autocars	3 604	3 493	— 111	— 3,08 %
Begeleide auto's — Véhicules accompagnés ...	264 811	240 669	— 24 142	— 9,12 %
Vrachtwagens (Ro/Ro). — Poids lourds (Ro/Ro)	31 271	53 503	+ 22 232	+ 71,09 %

Uit deze cijfers kan worden afgeleid dat :

1° het reizigersverkeer stand heeft gehouden ondanks de ongunstige economische situatie in Groot-Brittannië en de algemene achteruitgang van het toerisme;

2° de afname van de begeleide wagens overeenkomt met de gemiddelde afname over het geheel van alle kanaallijnen en moet gezien worden als een direct gevolg van de oliecrisis;

3° de vrachtwagentrafiek gunstig blijkt evolueren en de stijging nog in belangrijke mate wordt beperkt door de capaciteit van de schepen.

Er kan vastgesteld worden dat de globale resultaten over 1974 bevredigend zijn en dat 1975 met vertrouwen tegemoet kan gezien worden vooral dank zij de gunstige evolutie in de vrachtwagentrafiek (Ro-Ro).

In 1975 zullen twee bijkomende nieuwe multipurpose schepen, met nog iets grotere capaciteit dan de voorgaande, in bedrijf worden genomen, waardoor de vloervernieuwing — die werd ingezet met het in de vaart brengen van twee multipurpose schepen in de twee voorgaande jaren — verder wordt doorgezet.

Deze 4 nieuwe multipurpose schepen zorgen niet alleen voor de onmisbare aanpassing van de vloot aan de evolutie van de moderne technieken en aan de hedendaagse behoeften inzake comfort, maar zij maken ook een vergaande rationalisatie van de exploitatie mogelijk.

Tot op heden werden de reizigers — aangevoerd met trein en autocar — vervoerd met « pakketboten » en de reizigers met hun personenwagens werden vervoerd met « car-ferries » die overigens niet gebouwd waren om zware vrachtwagens te laden.

In de winter en deels in de tussenseizoenen was de bezetting zowel van de pakketboten als van de car-ferries eerder aan de lage kant.

De multipurpose schepen daarentegen laten toe op hetzelfde schip niet alleen reizigers en personenwagens te vervoeren maar daarenboven ook vrachtwagens te laden zodat ten allen tijde een behoorlijke betalende lading verkregen wordt.

Tevens is voor eenzelfde aantal overvaarten ten overstaan van de cliënteel de frequentie verdubbeld, vermits elke cliënt tot welke categorie hij ook behoort op elke afvaart kan medevaren. De aantrekkingskracht van de lijn wordt hierdoor merkbaar verhoogd. De vloot zal naast de 4 multipurpose schepen nog drie pakketboten en drie car-ferries bevatten. In de zomer en deels in de tussenseizoenen zijn deze schepen onmisbaar om, samen met de multipurpose schepen de massale hoeveelheden personen en begeleide wagens te vervoeren, die zich in die periodes aanbieden.

5. Régie des Transports maritimes.

Les résultats du trafic de l'année 1974, comparés à ceux de 1973, sont les suivants :

Ces chiffres donnent lieu aux constatations suivantes :

1° le trafic de voyageurs s'est maintenu, malgré la situation économique défavorable de la Grande-Bretagne et le recul général du tourisme;

2° la régression des voitures accompagnées correspond à la régression moyenne sur toutes les lignes trans-Manche et doit être considérée comme une conséquence directe de la crise du pétrole;

3° le trafic de poids lourds continue à évoluer favorablement et son augmentation est encore en grande partie limitée par la capacité des navires.

On peut constater que les résultats pour 1974 sont satisfaisants et que tous les espoirs sont permis pour 1975 grâce, principalement, à l'évolution favorable du trafic de poids lourds (Ro/Ro).

En 1975, deux nouveaux navires polyvalents supplémentaires, d'une capacité encore légèrement plus élevée que celle des navires précédents, seront mis en exploitation, poursuivant ainsi la rénovation de la flotte commencée ces deux dernières années par la mise en service de deux navires polyvalents.

Ces quatre nouveaux navires polyvalents ne contribuent pas seulement à l'adaptation indispensable de la flotte à l'évolution des techniques modernes et aux besoins actuels sur le plan du confort, mais ils permettent également une rationalisation très poussée de l'exploitation.

Jusqu'à présent, les voyageurs arrivant par train et autocar étaient transportés par des « paquebots » et ceux qui se déplaçaient en voiture étaient transportés par des « car-ferries », qui n'étaient au demeurant pas construits pour embarquer des poids lourds.

En hiver et en partie entre les deux saisons, l'occupation des paquebots comme des car-ferries était plutôt peu élevée.

Les navires polyvalents, par contre, permettent d'embarquer sur le même navire non seulement des voyageurs, mais également des poids lourds, ce qui permet d'obtenir en tout temps un chargement rémunérateur.

En outre, avec un même nombre de traversées, la fréquence a doublé pour la clientèle, puisque chaque client peut emprunter n'importe quel service, quelle que soit la catégorie à laquelle il appartient. L'attrait dont bénéficie la ligne s'en trouve considérablement augmenté. En plus des quatre navires polyvalents, la flotte disposera encore de trois paquebots et de trois car-ferries. Ces navires sont indispensables en été et en partie entre les deux saisons, pour transporter, en même temps que les navires polyvalents, des quantités énormes de voyageurs et de voitures accompagnées qui se présentent pendant ces périodes.

Samen met de vlootvernieuwing zal in 1975 ook een begin gemaakt worden met de aanpassing van terreinen en gebouwen aan de evolutie van de trafiek, inzonderheid de sterke toename van het vrachtwagenvervoer, alsook aan de gewijzigde exploitatievorm veroorzaakt door de multipurpose schepen waar drie verschillende verkeersstromen nl. reizigers, begeleide wagens en Ro-Ro vracht van en naar hetzelfde schip moeten worden geleid.

Een en ander moet de R. M. T. toelaten het hoofd te bieden én aan de concurrentie én aan de gevolgen van de inflatie die sneller en sterker inwerkt op de kosten dan op de inkomsten.

De commerciële inspanning wordt gericht op het behoud en zo mogelijk op de verbetering van het traditioneel grote aandeel in de thans eerder stagnerende markt van reizigers en begeleide voertuigen en in hoofdzaak op het verwerven van een steeds groter marktaandeel in de zeer expansieve sector van het vervoer van zware vrachtwagens.

Bij dit alles blijft het uiteindelijke doel het instandhouden en ontplooiën van een bedrijf dat selfsupporting is en waarvan het belang gelegen is zowel in het verzekeren van een nationale rechtstreekse verkeersschakel met Groot-Britannië als in het verschaffen van werkgelegenheid met hoog inkomen aan ongeveer 2 000 werknemers.

Het is duidelijk dat de verkeersstroom van ongeveer 2 miljoen reizigers, een kwart miljoen personenwagens en meer dan 50 000 zware vrachtwagens per jaar nog tal van bijkomende voordelen oplevert, als daar zijn de tewerkstelling bij de toeleveringsbedrijven, zowel voor de exploitatie als voor de bouw van nieuwe schepen, de deviezeninkomsten vanwege de cliënteel die voor 90 % buitenlands is, de ontwikkeling van het toerisme zowel residentieel aan de kust als transit.

Ofschoon wij niet over nauwkeurige cijfers beschikken, staat het toch vast dat de activiteiten van de R. M. T. een belangrijke bijdrage leveren in 's lands bedrijfsleven; die bijdrage is des te interessanter daar zij hoofdzakelijk bestaat in de uitvoer van diensten.

II. ALGEMENE BESPREKING.

I. — DE INTERNATIONALE VERVOERPOLITIEK.

A. — Europese Gemeenschappen.

Vraag :

Werd er al dan niet vooruitgang geboekt op het vlak van de Europese vervoerpolitiek. Stemt die vooruitgang overeen met de verwachtingen van ons land? Welke problemen zijn nog hangende?

Antwoord :

België heeft er alle belang bij dat men op Europees vlak tot een gemeenschappelijke vervoerpolitiek komt.

Die politiek situeert zich op drie belangrijke vlakken, nl. de harmonisatie, de organisatie en de liberalisatie van de vervoermarkt.

Tot einde 1968 werd praktisch geen vooruitgang geboekt. Dank zij het bestendig aandringen van ons land is er een beweging op gang gekomen die geleid heeft tot het nemen van een indrukwekkende reeks van verordeningen en richtlijnen op de hiernavermelde gebieden :

En corrélation avec la rénovation de la flotte on commencera également en 1975 l'adaptation des terrains et des bâtiments à l'évolution du trafic, et plus particulièrement à l'important accroissement du trafic de poids lourds, ainsi qu'à la forme d'exploitation modifiée par suite de la mise en service de navires polyvalents où trois courants de trafic différents, à savoir les voyageurs, les voitures accompagnées et les poids lourds, doivent être conduits de et vers le même navire.

Tout cela doit permettre à la R. T. M. de faire face à la concurrence et de résister aux conséquences de l'inflation qui se répercute plus rapidement et plus profondément sur les frais que sur les recettes.

L'effort commercial vise à conserver et, si possible, à améliorer la part traditionnellement importante dans le marché actuellement plutôt stagnant des voyageurs et des véhicules accompagnés, et à acquérir une part toujours plus grande du marché dans le secteur en pleine expansion du transport de poids lourds.

Le but final reste le maintien et la prospérité d'une exploitation « *selfsupporting* » dont l'intérêt est aussi bien d'assurer une liaison nationale directe avec la Grande-Bretagne que de procurer des emplois bien rémunérés à environ 2 000 travailleurs.

Il est évident que ce courant de trafic d'environ 2 millions de voyageurs, d'un quart de million de voitures et de plus de 50 000 poids lourds par an présente encore maints autres avantages, tels que le travail fourni par les entreprises d'approvisionnement pour l'exploitation comme pour la construction de nouveaux navires, les entrées de devises grâce à la clientèle à 90 % étrangère, le développement du tourisme tant résidentiel au littoral que de transit.

Bien que nous ne disposions pas de chiffres exacts, il est certain que les activités de la R. T. M. contribuent pour une part importante à l'économie du pays, contribution d'autant plus intéressante qu'elle consiste essentiellement en exportation de services.

II. DISCUSSION GENERALE.

I. — LA POLITIQUE INTERNATIONALE DES TRANSPORTS.

A. — Les Communautés européennes.

Question :

Des progrès ont-ils été réalisés en vue de déterminer une politique européenne des transports? Dans l'affirmative, ces progrès répondent-ils aux prévisions nationales? Quels sont les problèmes en suspens?

Réponse :

La Belgique a tout intérêt à voir réaliser une politique européenne commune en matière de transports.

Cette politique se situe à trois échelons importants, à savoir : l'harmonisation, l'organisation et la libéralisation du marché des transports.

Jusqu'à la fin de 1968 on n'a guère progressé. C'est à la suite de l'insistance constante de notre pays que s'est dessiné un courant qui a abouti à la prise d'une impressionnante série de règlements et de directives dans les domaines suivants :

— tussenkomst van de Staten inzake openbare dienstverplichtingen, normalisatie van de spoorwegrekeningen en steunmaatregelen in het vervoer;

— de invoering van een boekhouding van de uitgaven voor de wegen van vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren;

— harmonisatie van de voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (rij- en rusttijden);

— invoeren van een controleapparaat bij het wegvervoer;

— belangrijke harmonisatievoorschriften op het technische vlak (voertuigen);

— de mededingingsregels in het vervoer (beperken van afspraken die de normale mededingingsvoorwaarden zouden verstoren);

— invoering van een stelsel van margetarieven voor het goederenvervoer over de weg;

— publicatie van afwijkende vervoerprijzen en vervoer voorwaarden voor het goederenvervoer over de weg;

— vorming van een communautair contingent voor het goederenvervoer over de weg;

— gemeenschappelijke regelen voor het pendelverkeer en voor het geregeld verkeer met autobussen;

— toegang tot het beroep van ondernemer van het goederenvervoer en het personenvervoer over de weg;

— regeling van de financiële betrekkingen tussen de Staten en de spoorwegondernemingen;

— liberalisatie van het rail-wegvervoer.

Zijn op dit ogenblik ter studie :

— aanpassing van de nationale belastingsstelsels voor bedrijfsauto's;

— invoering van een gemeenschappelijk stelsel voor het gebruik van de verkeersinfrastructuren;

— afmetingen en gewichten van de bedrijfsvoertuigen;

— regeling van de capaciteit van het goederenvervoer over de weg;

— toegang tot de markt van het goederenvervoer over de binnenwateren;

— invoering van gemeenschappelijke normen op het gebied van de technische controle van de motorvoertuigen en van de rijbewijzen;

— gemeenschappelijke actie op het gebied van het luchtvervoer.

Tenslotte kon nog worden verwezen naar het door de Minister ingeleide voorstel tot het uitwerken van een gemeenschappelijk zeehavenbeleid en het uitwerken van een gezamenlijk plan op het gebied van het verstrekken van verkeersinformatie aan de weggebruikers.

Vraag :

Wat is de toestand van onze vervoerondernemingen op international gebied. Is er nog vooruitgang mogelijk ?

Antwoord :

Op dit gebied is de toestand zo dat de Europese vervoermarkt van de negen, geregeld is bij middel van communautaire vergunningen.

Dit stelsel wordt progressief uitgebreid en wel in die zin dat het aantal afgeleverde vergunningen periodisch wordt verhoogd, wat op termijn uiteindelijk zou moeten leiden tot een volledige vrije markt.

— l'action des Etats en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public, la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer et les aides dans le secteur des transports;

— l'instauration d'une comptabilité des dépenses afférentes aux infrastructures de transport par chemin de fer, par route et par voie navigable;

— l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (les temps de conduite et repos);

— l'introduction d'un appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;

— l'harmonisation des conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules;

— les règles de concurrence dans le domaine des transports (la limitation des accords entravant les conditions normales de concurrence);

— l'instauration d'un système de tarifs à fourchettes, applicables aux transports de marchandises par route;

— la publication de prix et de conditions dérogatoires de transport de marchandises par route;

— la constitution d'un contingent communautaire pour les transports de marchandises par route;

— les règles communes pour les services de navette et pour les services réguliers effectués par autobus;

— l'accès à la profession d'entrepreneur dans le domaine des transports de marchandises et de personnes par route;

— la réglementation des relations financières entre les Etats et les entreprises de chemin de fer;

— la libéralisation des transports rail-route.

Sont actuellement à l'étude :

— l'adaptation des législations nationales en matière de taxes pour véhicules utilitaires;

— la création d'un système commun pour l'utilisation des infrastructures de transport;

— les dimensions et les poids des véhicules utilitaires;

— la réglementation de la capacité des transports de marchandises par route;

— l'accès au marché des transports de marchandises par voie navigable;

— l'instauration de règles communes en matière de contrôle technique des véhicules automoteurs et de permis de conduire;

— l'action commune dans le domaine des transports par air.

Enfin, il y a lieu de signaler encore une proposition introduite par le Ministre et visant à élaborer une politique commune en matière de politique portuaire et un plan d'ensemble relatif à la communication aux usagers de la route d'informations en matière de circulation.

Question :

Quelle est la situation de nos entreprises de transport sur le plan international ? Un progrès est-il encore possible ?

Réponse :

Dans ce domaine, le marché européen des transports des neuf est régi par un système d'autorisations communautaires.

Celui-ci est progressivement étendu, en ce sens que le nombre d'autorisations délivrées augmente périodiquement, ce qui, à terme, devrait aboutir à une libéralisation totale du marché.

Die evolutie moet evenwel gepaard gaan met de gelijktijdige verwezenlijking van de harmonisatie van de concurrentievoorwaarden en van de organisatie van de vervoermarkt.

Aldus gezien is het antwoord op de gestelde vraag bevestigend. Het communautair contingent werd ten andere voor 1975 met 20 % verhoogd.

Dit alles betekent dan ook dat onze vervoerondernemingen zich bewust op deze internationale realiteit moeten instellen.

Vraag :

1. Welk is het aandeel van België in de bilaterale contingenten in het beroepsgoederenvervoer over de weg binnen de E. E. G., dit in vergelijking met de drie voorgaande jaren ? Welke garantie bestaat er om dit aandeel te verzekeren ?

2. Welk is, in vergelijking met de 3 voorgaande jaren, het aandeel van België in de bilaterale contingenten met landen buiten de E. E. G. ?

3. Welk is de verdeling van het communautair contingent en het aandeel van België hierin ?

Antwoord :

1. Er is volledige vrijheid van vervoer, d.w.z. zonder contingent en zonder vergunningen, tussen België en Nederland, Luxemburg en het Verenigd Koninkrijk. Tussen België en Ierland bestaat er geen bilateraal akkoord.

Met Frankrijk, Duitsland, Italië en Denemarken is het aandeel als volgt bepaald :

	1972	1973	1974	1975	
B - F (1)	130 500	137 000	150 000	165 000	B - F (1).
(2)	19 500	23 500	24 500	27 500	(2).
B - D	190 000	200 500	225 000	229 000	B - A.
B - I	140 (T)	165 (T)	165 (T)	165 (T)	B - I.
B - DK	200 (T)	200 (T)	200 (T)	200 (T)	B - DK.

Met uitzondering van het Belgisch-Deens contingent, worden de contingenten met Frankrijk, Duitsland en Italië door de Belgische vervoerders volledig gebruikt, wat niet het geval is door de overeenkomstige buitenlandse vervoerders.

Wat de garantie van het aandeel van de Belgische vervoerders betreft, kan gesteld worden dat in de praktijk, eens een contingent op een bepaald niveau is vastgesteld, dit nooit wordt verminderd.

De buitenlandse autoriteiten streven er evenwel naar het aandeel van hun vervoerders te verhogen. Wanneer zij vaststellen dat hun aandeel gevoelig beneden het contingent ligt, zullen zij, door een minder snelle verhoging van het contingent, de opdrachtgevers dwingen een beroep te doen op hun vervoerders eerder dan op Belgische. Ook andere

Cette évolution doit toutefois aller de pair avec la réalisation simultanée de l'harmonisation des conditions de concurrence et de l'organisation du marché des transports.

Vu sous cet angle, la réponse à la question est affirmative. Le contingent communautaire a, par ailleurs, été augmenté de 20 % pour 1975.

Tout ceci revient dès lors à dire que nos entreprises de transport doivent délibérément s'inscrire dans le contexte de cette réalité internationale.

Question :

1. Quelle est, comparativement aux trois années précédentes, la quote-part de la Belgique dans les contingents relatifs au transport professionnel de marchandises par la route à l'intérieur de la C. E. E. ? Existe-il une garantie assurant cette quote-part ?

2. Quelle est, comparativement aux trois années précédentes, la quote-part de la Belgique dans les contingents bilatéraux avec des pays tiers ?

3. Quelle est la répartition du contingent communautaire et la quote-part de la Belgique dans celui-ci ?

Réponse :

1. Le transport est complètement libre, c'est-à-dire exempt de tous contingentements et de toutes licences, entre la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg et le Royaume-Uni. Il n'existe pas d'accord bilatéral entre la Belgique et l'Irlande.

En ce qui concerne la France, l'Allemagne, l'Italie et le Danemark, les quotes-parts s'établissent comme suit :

A l'exception du contingent belgo-danois, les contingents avec la France, l'Allemagne et l'Italie sont utilisés totalement par les transporteurs belges, ce qui n'est pas le cas pour les transporteurs étrangers correspondants.

En ce qui concerne la garantie de la quote-part des transporteurs belges on peut dire qu'une fois fixé à un niveau déterminé, le contingent n'est jamais réduit en pratique.

Les autorités étrangères s'efforcent cependant d'augmenter la quote-part de leurs transporteurs. Lorsqu'elles constatent que la quote-part de ceux-ci se situe nettement au-dessous du contingent, elles contraindront, en relevant rapidement le contingent, les donneurs d'ordre à faire appel à leurs transporteurs plutôt qu'aux transporteurs belges. D'au-

(1) Kleine afstanden in Frankrijk.
(2) Gans Frankrijk.
(T) Termijnvergunningen.

(1) Petites distances en France.
(2) Toute la France.
(T) Licences à terme.

factoren van meer vervoerpolitieke aard zoals verbodsbepalingen, faciliteiten voor spoorweg of binnenvaart kunnen een invloed uitoefenen zodat het relatief aandeel van de Belgische vervoerders op een bepaalde relatie van jaar tot jaar sterk kan variëren.

Tenslotte moet worden vermeld dat dit aandeel in de eerste plaats afhangt van de gevraagde vervoerprijs. Wanneer die vervoerprijs van Belgische zijde lager ligt dan die van de buitenlandse vervoerders dan zullen ook buitenlandse opdrachtgevers eerder geneigd zijn een beroep te doen op Belgen. Niets kan echter garanderen dat deze situatie in de toekomst om zou slaan zodat de buitenlandse vervoerders op hun beurt met het grootste deel van het vervoer in beide richtingen zouden belast worden.

2. Aandeel van België in de bilaterale contingenten met niet E. E. G.-landen :

Contingent van België met	1972	1973	1974	1975	Contingent de Belgique avec
Zwitserland	vrij libre	vrij libre	vrij libre	vrij libre	Suisse.
Oostenrijk	2 400	2 800	2 800	3 200	Autriche.
Zweden	2 900	2 000	2 000	vrij libre	Suède.
Spanje	1 608	2 019	2 536	3 080	Espagne.
Noorwegen	onbeperkt illimité	onbeperkt illimité	onbeperkt illimité	onbeperkt illimité	Norvège.
Tsjecho-Slowakije ...	1 400	1 400	1 400	2 000	Tchécoslovaquie.
Hongarije	500	500	500	500	Hongrie.
Polen	500	900	900	900	Pologne.
Joegoslavië	25 T + 400	2 500	2 500	2 500	Yougoslavie.
Griekenland	650	650	650	650	Grèce.
Finland	10 T + 350	10 T + 350	10 T + 350	550	Finlande.
Roemenië	20 T + 100	20 T + 100	20 T + 100	5 T + 450	Roumanie.
Bulgarije	250	250	250	300	Bulgarie.
U. S. S. R.	geen akkoord aucun accord	geen akkoord aucun accord	350	800	U. R. S. S.
Turkije	750	750	750	750	Turquie.
D. D. R.	geen akkoord aucun accord	geen akkoord aucun accord	onbeperkt illimité	onbeperkt illimité	R. D. A.

3. Communautaire vergunningen :

Dit zijn vergunningen die geldig zijn voor alle internationaal vervoer tussen de Lid-Staten van de Europese Gemeenschap.

tres facteurs, qui relèvent davantage de la politique des transports, tels que les mesures d'interdiction, les facilités accordées aux chemins de fer ou à la navigation intérieure, peuvent également avoir une certaine influence, de sorte que la quote-part relative des transporteurs belges sur une relation donnée peut varier considérablement d'une année à l'autre.

Enfin, il convient de signaler que cette quote-part dépend en premier lieu du prix demandé pour le transport. Si le prix pratiqué par les transporteurs belges est inférieur à celui des transporteurs étrangers, les donneurs d'ordre seront plutôt enclins à s'adresser à des Belges. Rien ne peut toutefois garantir que cette situation ne se retournera pas à l'avenir, si bien que les transporteurs étrangers seront chargés à leur tour de la majeure partie des transports dans les deux sens.

2. Quote-part de la Belgique dans les contingents bilatéraux avec les pays n'appartenant pas à la C. E. E. :

3. Licences communautaires :

Ce sont des licences valables pour tout transport international entre les Etats membres de la Communauté européenne.

Voor 1975 is de verdeling van dit communautair contingent als volgt :

België	265 T
Denemarken	169 T
Duitsland	427 T
Frankrijk	409 T
Ierland	50 T
Italië	319 T
Luxemburg	70 T
Nederland	382 T
Verenigd Koninkrijk	372 T
Totaal	2 363 T

Het aandeel van België is dus 265 op 2 363, of ca 11,2 %.

Vraag :

De snelheidsbeperkingen in de E. E. G. verschillen van land tot land.
Een eenvormige regeling is vereist.

Antwoord :

De Europese Conferentie van de Ministers voor Vervoer heeft dienaangaande reeds aanbevelingen geformuleerd.

B. — Benelux.

Vraag :

Wat heeft het Benelux-zeehavenoverleg vooralsnog als resultaat gehad ?

Antwoord :

Bij het Benelux-zeehavenoverleg ontmoeten de verantwoordelijke ministers en de zeehavenbeheerders elkaar om gezamenlijk oplossingen te zoeken voor het uitbouwen van een gemeenschappelijk beleid.

Het vierde zeehavenoverleg werd georganiseerd te Oostende op 28 november 1973 en een vijfde samenkomst heeft onlangs plaats gehad te Rotterdam. De volgende punten werden behandeld :

- perspectieven van een eventueel Europees zeehavenbeleid;
- invoering van een extra-comptabel uniform rekeningenstelsel;
- financiering van de maritieme toegangswegen;
- rapport inzake financiële faciliteiten bij industrievestiging;
- harmonisatie van de havenstatistieken;
- overzichten inzake havenrechten voor zeeschepen in de Beneluxhavens;
- toepassing van de reeds ingestelde meldingsprocedure van voorstellen tot wijziging van de haventarieven;
- uitwisseling van informatie over de investeringen in de voor zeehavens en zeehavengebieden vereiste infrastructuur — Aanpassing van de Belgische en de Nederlandse inventarisatie;
- bestudering van specifieke milieuproblemen in de zeehavengebieden.

Pour 1975, la répartition de ce contingent communautaire est la suivante :

Belgique	265 T
Danemark	169 T
Allemagne	427 T
France	409 T
Irlande	50 T
Italie	319 T
Luxembourg	70 T
Pays-Bas	382 T
Royaume-Uni	272 T
Total	2 363 T

La part de la Belgique est donc de 265 sur 2 363, soit 11,2 % environ.

Question :

Les limitations de vitesse diffèrent d'un pays à l'autre de la C. E. E.
Une unification s'impose.

Réponse :

La conférence européenne des Ministres des Transports se soucie de ce problème et a déjà formulé des recommandations à cet égard.

B. — Benelux.

Question :

Quels sont les résultats actuels de la concertation portuaire du Benelux ?

Réponse :

Lors de la concertation portuaire du Benelux, les ministres responsables et les dirigeants portuaires se rencontrent pour rechercher ensemble des solutions en vue d'élaborer une politique commune.

La quatrième concertation portuaire a été organisée à Ostende le 28 novembre 1973 et une cinquième réunion s'est tenue récemment à Rotterdam. Les points suivants ont été examinés :

- perspectives d'une éventuelle politique portuaire européenne;
- introduction d'un système de calcul extra-comptable uniforme;
- financement des voies d'accès maritimes;
- rapport sur les facilités financières accordées en cas d'implantation industrielles;
- harmonisation des statistiques portuaires;
- aperçus en matière de droits portuaires pour des navires de mer dans les ports du Benelux;
- application de la procédure déjà instaurée en matière de présentation des propositions visant à modifier les tarifs portuaires;
- échange d'informations concernant les investissements dans les infrastructures utilisées pour les ports de mer et les aires portuaires maritimes — adaptation des inventaires belge et hollandais;
- étude des problèmes spécifiques relatifs à l'environnement des aires portuaires maritimes.

Ook de financiering van de maritieme toegangswegen werd besproken en met name een rapport dat handelde over de toegangswegen tot de Belgische, de Nederlandse en de andere Europese zeehavens.

Van Belgische zijde namen de Ministers van Verkeers-
wezen en van Openbare Werken aan de bespreknigen deel.

II. — HET NATIONAAL VERVOERBELEID.

Algemeen beleid.

*Rijkstussenkomsten en het probleem van de dekking
van de kostprijzen van het vervoer.*

Vraag :

Verscheidene sprekers hebben de aandacht gevestigd op een van de fundamentele problemen van het vervoerbeleid : de dekkingscoëfficiënt van de kostprijs van het vervoer door de exploitatieontvangsten en in verband daarmee de te nemen opties inzake het niveau van de staatstussenkomsten.

Antwoord :

Eerst moet duidelijk worden gesteld dat de vervoermarkt bestaat uit twee sectoren (reizigersvervoer en goederenvervoer) die op een totaal verschillende wijze moeten benaderd worden.

a) Het goederenvervoer. Zowel het beroepsvervoer als het privé-vervoer is een louter economische functie die in ons economisch bestel, volgens de normale regels van de vrije markteconomie moet georganiseerd worden. Dit sluit automatisch in dat de tarieven van elke vervoertak (spoor, weg, binnenwateren) moeten afgestemd zijn op de werkelijke kostprijs van elke vervoerprestatie.

Die werkelijke kostprijs moet niet alleen rekening houden met de kosten eigen aan de vervoerondernemingen zelf, maar ook met de uitgaven die op het stuk van de infrastructuur door de overheid worden gedaan.

Dit zeer belangrijk en delicaat probleem kan niet uitsluitend op het nationaal vlak worden opgelost, maar moet op Europees niveau worden gesitueerd.

De Europese Gemeenschap heeft deze stelling vooropgesteld en de Commissie heeft op grond van dit principe een uitvoerig document gepubliceerd betreffende het doorrekenen van de infrastructuurkosten aan de gebruikers.

b) Wat het personenvervoer betreft, aanvaardt de E. G. naast het hierboven vermelde basisprincipe zeer belangrijke correcties.

De Lid-Staten moeten voor het sociaal vervoer en mogen ook voor het andere personenvervoer, telkens wanneer zij bepaalde tariefmaatregelen nemen, de financiële weerslag ervan voor de betrokken vervoerondernemingen compenseren.

Ons land heeft deze principes altijd toegepast ter bevordering van het sociaal vervoer en deze stelling blijft ook geldig voor de toekomst.

Hierbij stelt zich nochtans onmiddellijk de vraag hoe hoog de dekkingscoëfficiënt moet zijn op het stuk van de verhouding van de tarifaire inkomsten tot de exploitatieuitgaven.

A également fait l'objet de discussions, le financement des voies d'accès maritimes et, notamment, un rapport traitant des voies d'accès vers les ports belges et hollandais et vers les autres ports maritimes européens.

Du côté belge, le Ministre des Communications et le Ministre des Travaux publics ont participé aux pourparlers.

II. — LA POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS.

Politique générale.

*Les interventions de l'Etat
et le problème de la couverture du coût du transport.*

Question :

Plusieurs intervenants ont attiré l'attention sur un des problèmes fondamentaux de la politique des transports : le coefficient de couverture du coût du transport par les recettes d'exploitation et les options à prendre en l'occurrence, en ce qui concerne le niveau des interventions de l'Etat.

Réponse :

Tout d'abord, il y a lieu de préciser que le marché des transports comporte deux secteurs (transport de voyageurs et transport de marchandises) qui doivent être approchés d'une façon absolument différente.

a) Le transport de marchandises. Le transport professionnel, tout comme le transport privé, est une fonction typiquement économique qu'il importe d'organiser dans notre système économique selon les règles normales du marché libre. Cela implique automatiquement que les tarifs de chaque mode de transport (chemin de fer, route, batellerie) doivent répondre au coût réel de chaque prestation de transport.

Le coût réel ne doit pas seulement tenir compte du coût afférents aux entreprises de transport mêmes, mais aussi des dépenses d'infrastructure consenties par les pouvoirs publics.

Ce très important et délicat problème ne peut être résolu exclusivement sur le plan national, mais doit être situé au niveau européen.

La Communauté européenne a avancé cette thèse et la Commission a, sur base de ce principe, publié un document détaillé concernant l'imputation des charges d'infrastructure à l'usager.

b) Pour ce qui concerne le transport de personnes, la C. E. a accepté d'apporter de très importantes corrections au principe de base mentionné ci-dessus.

Les Etats membres sont tenus, pour le transport social, et habilités également, pour les catégories de transport de personnes, chaque fois qu'ils prennent certaines mesures tarifaires, à en compenser l'incidence financière pour les entreprises de transport intéressées.

Notre pays a toujours appliqué ces principes en vue de promouvoir le transport social et c'est cette thèse qui reste valable pour l'avenir également.

A ce propos se pose cependant aussitôt la question de savoir à combien doit s'élever le coefficient de couverture des dépenses d'exploitation par les recettes tarifaires.

1. De cijfers zoals ze uit de exploitatierekeningen blijken zijn onrustwekkend. Zoals blijkt uit de hiernavolgende voorbeelden betreffende het dienstjaar 1974 :

Voor de N. M. B. S. :

Totale reizigersontvangsten : 7 161 miljoen;
Netto-exploitatieuitgaven : 16 041 miljoen;
Dekkingscoëfficiënt : 44,6 %.

Voor de M. I. V.-maatschappijen :

Totale ontvangsten : 2 169 miljoen;
Netto-exploitatieuitgaven : 5 574 miljoen;
Dekkingscoëfficiënt : 38,9 %.

Voor de N. M. V. B. :

Totale ontvangsten : 2 216 miljoen;
Netto-exploitatieuitgaven : 4 208 miljoen;
Dekkingscoëfficiënt : 52,6 %.

Deze situatie is vanzelfsprekend te wijten aan het feit dat de tariefaanpassingen de stijging van de kosten niet hebben gevolgd.

2. Wanneer wij onze tarieven vergelijken met die in het buitenland krijgen wij het volgende beeld :

Spoorwegtarieven voor een biljet 30 km in Belgische F (gemiddelde afstand in België) :

Italië : 20 F;
Luxemburg : 42 F;
België : 49 F;
Bondsrepubliek : 54 F;
Nederland : 54 F;
Frankrijk : 58 F;
Zwitserland : 76 F.

Stedelijk vervoer — prijs van een biljet in Belgische F :

Brussel : 9 F;
Parijs : 11 F;
Amsterdam : 11,20 F;
Bordeaux-Lyon-Marseille : 12,75 F;
Nuremberg : 15 F;
Hamburg : 10 tot 22,5 F.

De vervoerprijzen in ons land zijn dus zeker niet prohibitief en liggen aan de lage kant in vergelijking met die in de ons omringende landen.

3. Wat integendeel de Staatstussenkomsten betreft, valt op dat ons land aan de spits staat.

Voor het dienstjaar 1972 (laatste thans bekende cijfers van de E. G.) zijn de staatstussenkomsten, op grond van de verordening op de openbare dienstverplichtingen, voor het reizigersvervoer per spoor als volgt :

	Totale compensatie in miljoenen B. F.	Per reiziger-km
België...	6 397	0,78 F
Duitsland ...	25 549	0,66 F
Nederland ...	3 895	0,48 F
Frankrijk ...	13 813	0,32 F

1. Les chiffres, tels qu'ils apparaissent dans les comptes d'exploitation, sont inquiétants, ainsi qu'il résulte des exemples suivants concernant l'exercice 1974 :

Pour la S. N. C. B. :

Recettes totales voyageurs : 7 161 millions;
Dépenses nettes d'exploitation : 16 041 millions;
Coefficient de couverture : 44,6 %.

Pour les sociétés T. I. :

Recettes totales : 2 169 millions;
Dépenses nettes d'exploitation : 5 574 millions;
Coefficient de couverture : 38,9 %.

Pour la S. N. C. V. :

Recettes totales : 2 216 millions;
Dépenses nettes d'exploitation : 4 208 millions;
Coefficient de couverture : 52,6 %.

Il est évident que cette situation est due au fait que les adaptations tarifaires n'ont pas suivi la hausse des coûts.

2. La comparaison de nos tarifs et de ceux des autres pays donne l'image suivante :

Tarifs ferroviaires pour un billet de 30 km en francs belges (distance moyenne en Belgique) :

Italie : 20 F;
Luxembourg : 42 F;
Belgique : 49 F;
République fédérale : 54 F;
Pays-Bas : 54 F;
France : 58 F;
Suisse : 76 F.

Transports urbains — prix d'un billet en francs belges :

Bruxelles : 9 F;
Paris : 11 F;
Amsterdam : 11,20 F;
Bordeaux - Lyon - Marseille : 12,75 F;
Nuremberg : 15 F;
Hambourg : 10 à 22,5 F.

Les prix de transport ne sont certes pas prohibitifs dans notre pays; ils sont même plutôt peu élevés en comparaison avec ceux des pays voisins.

3. Par contre, en ce qui concerne les interventions de l'Etat, notre pays occupe la première place.

Pour l'exercice 1972 (derniers chiffres connus à la C. E. E.), les interventions de l'Etat basées sur le règlement relatif aux obligations de service public sont, en ce qui concerne le transport de voyageurs par chemin de fer, les suivantes :

	Compensation totale en millions de F. B.	Par km/ voyageur
Belgique ...	6 397	0,78 F
Allemagne ...	25 549	0,66 F
Pays-Bas ...	3 895	0,48 F
France ...	13 813	0,32 F

Het is op grond van de hierbovenvermelde elementen dat wij naar een aanvaardbare verhouding tussen de tarifaire inkomsten en de exploitatieuitgaven zullen moeten streven; hierover zal de Regering uiteindelijk uitspraak moeten doen.

Vraag :

Hoe worden de staatstussenkomsten in het reizigersvervoer vastgesteld en berekend ?

Antwoord :

1. Voor de N. M. B. S. worden de staatscompensaties vastgesteld en berekend volgens de bepalingen van de drie verordeningen van de E. G. op de normalisatie van de spoorwegrekeningen, de openbare dienstverplichtingen en de steunmaatregelen (zie het begrotingsdocument blz. 102 tot 105).

2. Voor de N. M. V. B. en de M. I. V.'s zijn de staatstussenkomsten nog niet vastgesteld in functie van dezelfde regels maar wordt rekening gehouden met het deficit van de maatschappijen.

* * *

Vraag :

In het Plan 1971-1975 werd een bepaald beleid uitgestippeld gebaseerd op de vervoer- en de verkeersstromen die toen werden gedefinieerd. Gaat de politiek van het departement in die richting verder voor het Plan 1976-1980 ?

Antwoord :

Het is duidelijk dat de investeringen in de vervoerinfrastructuur rekening moeten houden met de grote vervoersstromen die zich in ons land situeren van het Noorden naar het Zuiden en van het Oosten naar het Westen.

De politiek bestaat er dan ook in die vervoerassen optimaal uit te rusten.

In die optiek heeft de Minister voor het Plan 1976-1980 prioriteit verleend aan de uitbouw van wat men gaat noemen « de vlaamse dwarslijn » en « de waalse dwarslijn ».

Dit belet vanzelfsprekend niet dat binnen het kader van de financiële planning andere initiatieven voorzien zijn.

Vraag :

De Centrale Raad voor het Bedrijfsleven heeft op 24 januari jl. een omstandig advies uitgebracht over het openbaar vervoer waarin diverse opties werden geformuleerd. Werd er met deze opties rekening gehouden en eventueel waarom niet ?

Antwoord :

Het advies van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven is een belangrijk document, waarnaar de Minister bij andere gelegenheden reeds verwezen heeft.

Hij zal op dit advies nog terugkomen bij de bespreking van het Plan tot reorganisatie van het gemeenschappelijk vervoer.

Vraag :

Er werd gewezen hetzij op het gebrek aan coördinatie inzake exploitatie van de diverse autobuslijnen, hetzij op de

C'est sur la base de ces éléments que nous devons nous efforcer d'obtenir un équilibre acceptable entre les revenus tarifaires et les dépenses d'exploitation; il appartiendra en fin de compte au Gouvernement de se prononcer à ce sujet :

Question :

Comment les interventions de l'Etat dans le trafic-voyageurs sont-elles établies et calculées ?

Réponse :

1. En ce qui concerne la S. N. C. B., les compensations accordées par l'Etat sont établies et calculées sur la base des dispositions de trois règlements de la C. E. E. concernant la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer, les obligations inhérentes à la notion de service public et les aides accordées dans le domaine des transports (voir le document budgétaire p. 102 à 105).

2. Pour la S. N. C. V. et les S. T. I., les interventions de l'Etat ne sont pas encore établies en fonction des mêmes règles, mais il est tenu compte du déficit des sociétés.

* * *

Question :

Le Plan 1971-1975 traçait les grandes lignes d'une politique déterminée, basée sur les courants de trafic et de transport définis à l'époque. La politique du département persévère-t-elle dans la même orientation en ce qui concerne le Plan 1976-1980 ?

Réponse :

Il va de soi que les investissements à opérer dans le secteur de l'infrastructure des transports doivent tenir compte des grands courants de trafic qui, dans notre pays, se situent sur les axes nord-sud et est-ouest.

Aussi la politique consiste-t-elle à équiper ces axes de transport de façon optimale.

Le Ministre a, dans cette optique, accordé la priorité, pour le Plan 1976-1980, à la création de ce qu'on appelle la « dorsale wallonne » et la « dorsale flamande ».

Ceci n'empêche évidemment pas d'autres initiatives d'être prévues dans le cadre de la programmation financière.

Question :

Le Conseil central de l'économie a émis le 24 janvier dernier un avis détaillé sur les transports publics dans lequel ont été formulées diverses options. A-t-il été tenu compte de ces options et, dans la négative pourquoi pas ?

Réponse :

L'avis émis par le Conseil central de l'économie est un important document auquel le Ministre s'est déjà référé en d'autres circonstances.

Il parlera encore de cet avis lors de la discussion du Plan relatif à la réorganisation des transports en commun.

Question :

On a souligné soit un manque de coordination dans l'exploitation des diverses lignes d'autobus, soit la nécessité

noodzakelijkheid tot een betere dienstverlening te komen voor het streekvervoer. Anderzijds is er op gewezen dat de Minister de rol en de plaats van het algemeen vervoerbeleid al te zeer uit economisch oogpunt benadert waarbij de nadruk wordt gelegd op de principes van de vrije markteconomie. Vroeger waren de sociale criteria doorslaggevend en dit is nog het geval in het door het Planbureau uitgewerkte plan 1976-1980 waarin het nationaal vervoer deel uitmaakt van het algemeen sociaal beleid.

Antwoord :

De Minister heeft, conform de regeringsverklaring, een globaal plan uitgewerkt tot reorganisatie van het openbaar vervoer.

Deze reorganisatie zal gericht zijn op de twee volgende fundamentele doelstellingen :

1. De kosten van het openbaar vervoer zo laag mogelijk houden, zodanig dat de vervoerprijs die door de reizigers wordt betaald, zo goedkoop mogelijk uitvalt en de financiële staatsstussenkomsten zoveel mogelijk worden gedrukt.

Deze eerste doelstelling toont duidelijk aan dat het beleid niet alleen zuiver economisch wordt bepaald, maar eveneens op de sociale aspecten is afgestemd. Bij de verwijzing naar de opties van het Plan 1976-1980 kan worden opgemerkt dat het Plandokument de investeringen in de transportsector uitsluitend situeert onder de rubriek « de investeringen van hoofdzakelijk economische aard ».

2. Streven naar een betere dienstverstrekking om de regionale en de plaatselijke behoeften efficiënter op te vangen.

Deze twee doelstellingen kunnen het best verwezenlijkt worden op de volgende manier :

a) de N. M. B. S.;

b) een nieuwe nationale maatschappij zal instaan voor het beleid inzake stads- en streekvervoer;

c) de eigenlijke exploitatie afgestemd op de regionale- en de plaatselijke behoeften zal verzekerd worden door vijf regionale exploitatiemaatschappijen.

De opdracht en de bevoegdheden van de nationale maatschappij en van de exploitatiemaatschappijen worden duidelijk bepaald met insluiting van de tarifaire politiek, de investeringspolitiek en het personenbeleid.

Vraag :

Het cijfer van 60 miljard reizigers/km werd geciteerd voor het jaar 1972. Kan dit worden verduidelijkt ?

Antwoord :

Dit cijfer is grosso modo samengesteld als volgt :

	In miljoenen reizigers/km
N. M. B. S.	7 510
N. M. V. B.	200
Stedelijk vervoer	577
Autobussen	6 115
Autocars	3 531
Personenwagens en taxi's	40 576 (1)
	58 509

(1) Het aantal reizigers/km voor de personenwagens en de taxi's wordt berekend als volgt : aantal personenwagens en taxi's vermenigvuldigd met 10 500 km (gemiddeld jaarlijks aantal afgelegde km) vermenigvuldigd met 1,7 (bezettingsgraad per personenwagen).

d'aboutir à une meilleure prestation de service des transports régionaux. Par ailleurs, il a été signalé que le Ministre considère le rôle et la place de la politique générale des transports d'un point de vue trop économique, l'accent étant mis sur les principes de l'économie de marché libre. Auparavant, les critères sociaux étaient déterminants et c'est encore le cas dans le plan 1976-1980 élaboré par le Bureau du Plan, où les transports nationaux font partie de la politique sociale générale.

Réponse :

Le Ministre a élaboré, conformément à la déclaration gouvernementale, un plan global concernant la réorganisation des transports publics.

Cette réorganisation visera les deux objectifs fondamentaux suivants :

1. Le maintien du coût des transports publics au niveau le plus bas possible, de manière que le prix du transport à payer par les voyageurs soit aussi bon marché que possible et que les interventions financières de l'Etat soient comprimées au maximum.

Ce premier objectif démontre clairement que la politique du Ministre n'est pas uniquement déterminée par le facteur économique, mais est inspirée également par des aspects sociaux. En ce qui concerne la référence au Plan 1976-1980, il convient de remarquer que le document du plan situe les investissements du secteur des transports exclusivement dans la rubrique « investissements de caractère essentiellement économique ».

2. la recherche d'une meilleure prestation de service pour répondre plus efficacement aux nécessités régionales et locales.

Ces deux objectifs peuvent être le mieux réalisés de la façon suivante :

a) la S. N. C. B.;

b) une nouvelle société s'occupera de la gestion en matière de transport urbain et régional;

c) l'exploitation proprement dite, orientée sur les nécessités régionales et locales, sera assurée par cinq sociétés régionales d'exploitation.

La mission et les attributions de la société nationale et des sociétés régionales d'exploitation sont clairement définies, y compris la politique tarifaire, la politique d'investissements et la politique en matière de personnel.

Question :

Le chiffre de 60 milliards de voyageurs/kilomètres est cité pour l'année 1972. Des précisions pourraient-elles être fournies ?

Réponse :

Ce chiffre est, grosso-modo, composé comme suit :

	En millions de voyageurs/km
S. N. C. B.	7 510
S. N. C. V.	200
S. T. I. B.	577
Autobus	6 115
Autocars	3 531
Voitures et taxis	40 576 (1)
	58 509

(1) Le nombre de voyageurs/km correspondant aux voitures privées et aux taxis est calculé de la façon suivante : nombre de voitures privées et de taxis multiplié par 10 500 km (parcours moyen annuel) multiplié par 1,7 (taux d'occupation par voiture privée).

Vraag :

Nieuwe technieken komen aan bod in het goederenvervoer b.v. de pijpleidingen voor het vervoer van ertsen. Is deze nieuwe techniek concurrentieel en rendabel in vergelijking met de bestaande transportmodi?

Antwoord :

De keuze van de investeringen voor de vervoerinfrastructuur moet selectief gebeuren.

Eike beslissing ter zake moet dan ook voorafgegaan worden door een ernstige kosten-baten analyse, niet alleen betreffende de vooropgestelde infrastructuur maar rekening houdend met de bestaande transportmodi en de sociaal-economische kosten.

Vraag :

Er is gewezen op het probleem van de spoorverbinding van de grote Europese of intercontinentale centra van industriële productie met de afzet- of bevoorradingscentra. Geler op onze financiële middelen zou nu reeds een program op middellange termijn moeten opgemaakt worden.

Antwoord :

Het opgeworpen probleem is inderdaad zeer belangrijk voor de 's land economie.

De zware industrie is ongetwijfeld een belangrijk bestanddeel voor onze economie en in die omstandigheden moeten de bevoorrading in grondstoffen en het aanbrengen van afgewerkte produkten naar onze uitvoerpunten onze prioritaire zorg blijven.

Een principieel akkoord werd gevonden zowel voor de staalnijverheid te Charleroi als voor deze te Luik aangaande de financiering van de aanpassingswerken van het spoornet in functie van de expansie van de zware industrie.

III. — OVERZICHT VAN DE VERSCHILLENDE SECTOREN.

A. — Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen. Plan 1970-1979.

Vraag :

1. De uitvoering van het 10-jarenplan 1970-1979 van de N. M. B. S. is halfweg.

Wat werd er reeds uitgevoerd en welk zijn de overeenstemmende uitgaven?

2. Hoe worden de spoorweginvesteringen opgenomen in het plan 1976-1980 dat de Regering voorbereidt?

Wordt daarbij rekening gehouden met de bedenkingen van de G. E. R. V.?

3. Wat is in de begroting 1975 opgenomen en welk is de verdeling tussen het Vlaams en Waals landsgedeelte?

Antwoord :

1. Het tienjarenplan 1970-1979 voorzag investeringen voor een totaal bedrag van 102 miljard (constante prijzen 1970) waarvan 52,4 miljard voor de periode 1970-1975 te financieren als volgt :

Question :

Des techniques nouvelles sont utilisées pour le transport des marchandises : par exemple, les pipe-lines pour le transport de minerais. Cette nouvelle technique est-elle concurrentielle et rentable par rapport aux modes de transport existants?

Réponse :

Le choix des investissements relatifs à l'infrastructure des transports doit s'effectuer d'une manière sélective.

Toute décision en la matière doit, dès lors, être précédée d'une analyse sérieuse des coûts et profits, non seulement pour ce qui concerne l'infrastructure envisagée, mais compte tenu des modes de transport existants et des coûts socio-économiques.

Question :

Le problème de la connexion, par voie ferroviaire, des grands centres de production industrielle européens ou intercontinentaux avec les centres d'écoulement ou d'approvisionnement a été soulevé. Etant donné nos moyens financiers, il y aurait lieu d'établir dès maintenant un programme à moyen terme.

Réponse :

Le problème soulevé est effectivement très important pour la vie économique de notre pays.

L'industrie lourde constitue indiscutablement un pilier de notre économie et, dans ces conditions, l'approvisionnement en matières premières et l'écoulement des produits finis vers nos points d'exportation doivent continuer à faire l'objet de nos préoccupations prioritaires.

Un accord de principe a pu être trouvé aussi bien pour la sidérurgie de Charleroi que pour celle de Liège quant au financement de l'adaptation du réseau ferroviaire en fonction de l'expansion de l'industrie lourde.

III. — APERÇU DES DIFFÉRENTS SECTEURS.

A. — Société nationale des Chemins de fer belges. Plan 1970-1979.

Question :

1. L'exécution du plan décennal 1970-1979 de la S. N. C. B. est à moitié accomplie.

Quelle est la part déjà exécutée et quels sont les dépenses correspondantes?

2. Comment les investissements ferroviaires sont-ils repris dans le plan 1976-1980 préparé par le Gouvernement?

Est-il tenu compte des considérations émises par le Conseil économique régional flamand?

3. Quels sont les chiffres repris au budget de 1975 et quelle est la répartition entre les régions flamande et wallonne?

Réponse :

1. Le plan décennal 1970-1979 prévoyait des investissements pour un montant total de 102 milliards (prix constants 1970) dont 52,4 milliards pour la période 1970-1975 à financer comme suit :

	(In miljarden F)
Werken van eerste aanleg ten laste van de N. M. B. S.	4,—
Werken ten laste van het Vernieuwingsfonds van de N. M. B. S.	30,6
Werken ten laste van de begroting van Verkeerswezen	14,2
Werken te financieren door derden	3,6
Totaal	52,4

In werkelijke waarde uitgedrukt en rekening houdend met een gematigde munterosie van 7,5 % per jaar, stemmen de voornoemde 52 miljard overeen met 62 miljard.

Het bedrag van de werkelijk uitgevoerde of vastgestelde uitgaven in de periode 1970-1975 bedraagt minder dan 44 miljard frank werkelijke waarde.

2. Met het oog op het plan 1976-1980 heeft in de loop van verleden jaar de N. M. B. S. haar tienjarenplan herzien wat betreft de investeringen ten laste van de Rijksbegroting.

Er werd toen vastgesteld dat een jaarlijks bedrag van 6 miljard (prijzen 1974) nodig was.

Dit herzien plan is vastgesteld geworden rekening houdend met de adviezen uitgebracht door de gewestelijke economische raden. De verantwoordelijke overheid van de Nationale Maatschappij houdt trouwens bestendig contact met deze raden.

Rekening houdend met de muntontwaarding, wordt door de Minister voorgesteld dat in het plan 1976-1980 voor een totaal bedrag van 34 miljard aan spoorweginvesteringen lastens de Rijksbegroting wordt opgenomen.

3. Voor de Rijksbegroting 1975 zullen de vastleggingskredieten ter beschikking gesteld van de N. M. B. S., in de praktijk, 2 487,7 miljoen F bedragen.

De verdeling van dit bedrag volgens de gewesten is als volgt :

	(In miljoen F)
Net (niet lokaliseerbaar)	4,—
Vlaanderen	1.107,—
Wallonië	1.067,7
Brusselse agglomeratie	309,—
Totaal	2.487,7

Evolutie van het verkeer.

Vraag :

1. Hoe evolueert het reizigersverkeer in de eerste maanden van 1975 ?

2. Zal de 50 % vermindering toegekend aan de gezinnen met 3 kinderen het verkeer werkelijk kunnen stimuleren ?

Antwoord :

1. Het reizigersverkeer voor de eerste twee maanden van 1975 in vergelijking met de overeenstemmende maanden van 1974 evolueerde als volgt :

1974	1975	Verschil
(Reizigers-kilometer in miljoenen)		
1 391	1 381	- 0,7

	(En milliards de F)
Travaux de 1 ^{er} établissement, à charge de la S. N. C. B.	4,—
Travaux à charge du Fonds de renouvellement de la S. N. C. B.	30,6
Travaux à charge du budget des Communications	14,2
Travaux à financer par des tiers	3,6
Total	52,4

En valeur réelle, compte tenu d'une érosion monétaire modérée de 7,5 % l'an, le montant de 52 milliards correspond à 62 milliards.

Le montant des dépenses exécutées ou engagées pendant la période 1970-1975 atteint moins de 44 milliards en valeur réelle.

2. Dans la perspective du plan 1976-1980, la S. N. C. B. a revu dans le courant de l'année dernière son plan décennal en ce qui concerne les investissements à charge du budget de l'Etat.

Il a été établi à ce moment qu'un montant annuel de 6 milliards (prix 1974) était nécessaire.

Ce plan adapté tient compte des avis émis par les conseils économiques régionaux. L'autorité responsable de la S. N. C. B. prend d'ailleurs régulièrement contact avec ces conseils.

Compte tenu de l'érosion monétaire, le Ministre a proposé d'inscrire au plan 1976-1980 des investissements ferroviaires à charge du budget de l'Etat pour un montant total de 34 milliards.

3. En ce qui concerne le budget de l'Etat de 1975, les crédits d'engagement mis à la disposition de la S. N. C. B. se monteront, en pratique, à 2.487,7 millions de francs.

La répartition de ce montant entre les différentes régions est la suivante :

	(En millions de F)
Réseau (non localisable)	4,—
Flandre	1.107,—
Wallonie	1.067,7
Agglomération bruxelloise	309,—
Total	2.487,7

Evolution du trafic.

Question :

1. Quelle est l'évolution du trafic voyageurs au cours des premiers mois de 1975 ?

2. La réduction de 50 % accordée aux familles comptant 3 enfants pourra-t-elle vraiment stimuler le trafic ?

Réponse :

1. Comparativement aux mois correspondant de 1974, le trafic voyageurs pendant les deux premiers mois de 1975 a évolué comme suit :

1974	1975	Différence
(Voyageurs-km en millions)		
1 391	1 381	- 0,7

Hieruit kan men afleiden dat dit verkeer over de maanden januari en februari 1975 praktisch ongewijzigd gebleven is.

2. De maatregel betreffende de gezinnen met 3 kinderen werd pas op 28 maart l.l. ingevoerd.

Het is nog te vroeg om nu reeds te kunnen oordelen over de invloed van deze maatregel op de evolutie van de trafiek.

Vraag :

Hoe evolueerde het goederenverkeer in de eerste maanden van dit jaar ?

Antwoord :

Het aantal vervoerde beladen wagens is in de eerste twee maanden gedaald met zowat 10 à 15 % t.o.v. 1974.

De goederentrafiek, uitgedrukt in ton-km is echter minder sterk afgenomen zoals blijkt uit de onderstaande cijfers :

1974	1975	Vershil
—	—	—
(Ton-kilometer in miljoenen)		
1 438	1 333	— 7,3 %

Vraag :

Is het goederenvervoer winstgevend ?

Antwoord :

Er moet een onderscheid worden gemaakt.
Het stukgoedvervoer is deficitair.

Anderzijds, is, op grond van de genormaliseerde kosten, het resultaat van het goederenvervoer voor 1974, positief.

* * *

Vraag :

Welk is het aantal W. I. G. W.'s die gebruik maken van de 50 % reductie op de normale spoorwegtarieven ?

Antwoord :

Er zijn ongeveer 1 600 000 landgenoten die het zgn. stelsel W.I.G.W. genieten.

Volgens de toestand op 31 maart l.l. waren er 830 431 reductiekaarten op de spoorwegtarieven uitgereikt.

Vraag :

Heeft de N. M. B. S. bij het opstellen van de uurregeling wel degelijk rekening gehouden met de 40-urige werkweek ?

Antwoord :

In de eerste helft van 1974 was de N. M. B. S. op de hoogte van het feit dat de 40-uren week op 1 januari 1975 in de staatsinstellingen en in vele bedrijven zou ingevoerd worden.

Uit een studie van de ingewonnen inlichtingen bleek dat de toepassing van die nieuwe werkuren een belangrijke invloed zou hebben op de dienst in de avondpieken, terwijl ze quasi geen invloed zou hebben op de dienst in de morgenpieken.

Ces chiffres permettent de conclure que, pour les mois de janvier et février 1975, le trafic est resté presque inchangé.

2. La mesure concernant les familles comptant 3 enfants est entrée en vigueur le 28 mars dernier seulement.

Il est trop tôt encore pour pouvoir apprécier l'influence de cette mesure sur l'évolution du trafic.

Question :

Comment a évolué le trafic marchandises au cours des premiers mois de 1975 ?

Réponse :

Le nombre de wagons chargés transportés au cours des deux premiers mois de l'année est en baisse de quelque 10 à 15 % par rapport à 1974.

Le trafic marchandises exprimé en tonnes-km n'accuse cependant pas une réduction aussi forte, ainsi qu'il résulte des chiffres ci-après :

1974	1975	Différence
—	—	—
(Tonnes-km en millions)		
1 438	1 333	— 7,3 %

Question :

Le trafic marchandises est-il lucratif ?

Réponse :

Il faut faire une distinction.

Le trafic de détail est déficitaire.

D'autre part, sur la base des coûts normalisés, le résultat du transport des marchandises pour 1974 est positif.

* * *

Question :

Quel est le nombre de V. I. P. O. qui font usage de la réduction de 50 % sur les tarifs normaux du chemin de fer ?

Réponse :

Environ 1 600 000 personnes peuvent bénéficier du régime, dit des V. I. P. O.

D'après la situation au 31 mars dernier, il a été délivré 830 431 cartes de réduction sur les tarifs de chemin de fer.

Question :

La S. N. C. B. a-t-elle tenu compte de la semaine de travail des 40 heures lors de l'établissement des horaires ?

Réponse :

Dans la première moitié de 1974, la S. N. C. B. était au courant du fait que la semaine de travail des 40 heures allait être instaurée, au 1^{er} janvier 1975, dans les services publics et dans beaucoup d'entreprises privées.

Une étude des renseignements obtenus a démontré que l'application des nouvelles heures de travail aurait une influence importante sur les horaires de pointe de la soirée, tandis qu'elle serait presque négligeable pour les horaires de pointe du matin.

Verder kwamen de N. M. B. S.-diensten tot het besluit dat vooral op de axiale lijnen uit Brussel aanpassingen moesten gebeuren.

Op 5 januari l.l. heeft de N. M. B. S. dan ook een bijvoegsel aan de officiële reisgids uitgegeven, dat een veelomvattend programma van wijzigingen aan de reizigers-treindienst omvatte om vooral 's avonds te voorzien in een vroegtijdiger terugkeer van een groot deel van de cliënteel.

Het ondernomen werk was delikaat enerzijds in verband met de uiterst intensieve bezetting van de Noord-Zuidverbinding rond 17 uur, drukste uur van de namiddag, en anderzijds wegens het feit dat toch rekening moest gehouden worden met de werknemers die geen wijzigingen aan de diensturen bekwamen.

Het programma was evenwel zodanig gevarieerd en precies terzelfdertijd, dat de kaap van maandag 6 januari vlot en zonder verrassingen overschreden werd.

Verbetering van spoorlijnen en -materieel.

Vraag :

Het op de lijn Kortrijk - Brugge gebruikte reizigersmaterieel is totaal verouderd.

Is het niet mogelijk meer modern materieel in te zetten ?

Antwoord :

Het effectief van 1988 rytuigen voor binnenverkeer bevat nog steeds 1 064 rytuigen gebouwd gedurende de periode 1931/1939 en die natuurlijk niet hetzelfde comfort bieden als de rytuigen van recentere constructie. De benutting van deze verouderde rytuigen is gespreid over al de lijnen van het net.

Het tienjarenplan van de N. M. B. S. voorziet in hun vervanging naarmate de nodige financiële middelen ter beschikking worden gesteld.

Vraag :

Is de investering van een projekt van een spoorlijn van zeer grote snelheid (Z. G. S.) wel nodig en verantwoord, gelet op het relatief beperkt aantal reizigers die er zullen gebruik van maken en de categorie waartoe zij behoren ?

Antwoord :

De West-Europese Spoorwegmaatschappijen hebben, gelet op de bouw van de kanaaltunnel en na een grondige marktstudie, een Z. G. S.-net ontworpen dat het gebied begrepen tussen Londen, Parijs, Frankfurt en Amsterdam omvat. Dit net zou een van de dichtste en voorspoedigste woongebieden bedienen die zich rond wereldsteden hebben gevormd.

Wat België betreft hebben die marktstudies uitgewezen dat binnen de driehoek Londen-Parijs-Brussel, met Rijsel als middelpunt, tegen 1985 een jaarlijks verkeer over lange afstand van 9 miljoen reizigers zou aanwezig zijn.

Voor de Belgische as Rijsel-Brussel is het potentieel verdeeld als volgt :

- 4 miljoen op de verbinding met Parijs (nu 2 miljoen);
- 5 miljoen op de verbinding met Londen (nu 600 000).

Les services de la S. N. C. B. sont, en outre, parvenus à la conclusion qu'il convenait de modifier les horaires surtout sur les lignes axiales au départ de Bruxelles.

Le 5 janvier dernier, la S. N. C. B. a publié un supplément à l'indicateur officiel; ce supplément comporte tout un programme de modifications au service des trains aux fins de faire face au retour anticipé d'une très grande partie de la clientèle.

Le travail entrepris était délicat en raison, d'une part, de l'occupation très intense de la Jonction Nord-Midi aux environs de 17 heures et, d'autre part, en raison de la nécessité de tenir compte des travailleurs dont leurs heures de service n'étaient pas modifiées.

Cependant, le programme a été tellement diversifié et précis à la fois que le cap du lundi 6 janvier a pu être franchi sans surprises.

Amélioration des lignes et du matériel.

Question :

Sur la ligne Courtrai - Bruges le matériel roulant est fort ancien.

Ne serait-il pas possible de mettre en service du matériel plus moderne ?

Réponse :

Le parc des 1988 voitures pour le service intérieur englobe encore toujours 1 064 voitures construites pendant la période 1931/1939, qui n'offrent évidemment pas le même confort que les voitures de construction plus récente. Les voitures anciennes sont utilisées sur toutes les lignes du réseau.

Le plan décennal de la S. N. C. B. prévoit leur remplacement à mesure que les moyens financiers requis sont rendus disponibles.

Question :

L'investissement représenté par un projet de ligne ferroviaire à très grande vitesse (T. G. V.) est-il bien nécessaire et justifié, compte tenu du nombre de voyageurs relativement réduit qui l'utiliseront et de la catégorie à laquelle ils appartiennent.

Réponse :

Compte tenu de la construction du tunnel sous la Manche et après une étude approfondie du marché, les Sociétés de chemins de fer d'Europe occidentale ont élaboré un projet de réseau à très grande vitesse, englobant toute la région comprise entre Londres, Paris, Francfort et Amsterdam. Ce réseau desservirait l'une des régions les plus peuplées et les plus prospères qui se soient constituées autour de villes connues dans le monde entier.

En ce qui concerne la Belgique, ces études de marché ont montré qu'à l'intérieur du triangle Londres-Paris-Bruxelles, dont Lille est le centre, il faudrait compter, en 1985, sur un trafic annuel de 9 millions de voyageurs sur longue distance.

Pour l'axe belge Lille-Bruxelles, le potentiel se répartit comme suit :

- 4 millions pour la liaison avec Paris (actuellement 2 millions);
- 5 millions pour la liaison avec Londres (actuellement 600 000).

Hierbij zij aangestipt dat de Z. G. S.-lijn niet alleen een snelle internationale lijn zou zijn, maar dat zij tevens een belangrijke ontlasting zou voor gevolg hebben voor het binnenlands reizigersverkeer, waarvoor men bij ontstentenis van die lijn belangrijke uitgaven zou moeten doen.

Tenslotte zou de bijkomende capaciteit geboden door de Z. G. S.-lijn het goederenverkeer op het bestaande net aanzienlijk vergemakkelijken.

De beslissing van de Britse regering in verband met de kanaaltunnel heeft voor gevolg dat dit project op dit ogenblik niet meer in de actualiteit staat; het wordt dan ook niet meer opgenomen in het Plan 1976-1980.

Vraag :

Er wordt gepleit voor de herinvoering van de treinverbinding Antwerpen-München-Gladbach ten bate van de Antwerpse haven.

Antwoord :

De Gewestelijke Economische Raad voor Vlaanderen heeft met prioriteit de elektrificatie geëist van de lijn Antwerpen-Aarschot-Diest-Hasselt (Wezet-Montzen).

De concentratie van het vervoer op deze zeer goed uitgeruste lijn, de vermindering van de rittijd, en het invoeren van zwaardere treinen, gesleept door krachtige locomotieven, zullen in aanzienlijke mate de exploitatie van het goederenverkeer tussen Antwerpen en de Ruhr bevorderen.

De N. M. B. S. is van mening dat het thans niet aangegeven is de inspanningen en financiële middelen te spreiden.

Het opgeworpen probleem blijft ter studie in functie van de evolutie van het vervoer.

Vraag :

Het oosterringspoor van de Gentse agglomeratie is overbelast.

Anderzijds blijkt het plan voor de aanleg van de Noord-Zuid-verbinding opgegeven.

Hoe ziet men dan de verdere bediening van de Gentse agglomeratie ?

Antwoord :

De modernisering van het oosterringspoor is in uitvoering en voor de komende jaren valt geen overbelasting te vrezen.

De exploitatie zal, zolang men niet over een Noord-Zuid-verbinding zal beschikken, blijven geschieden volgens de huidige methodes, met een verbetering van de bediening van Gent Dampoort (station het dichtst bij het centrum gelegen) dank zij de modernisering van de ring.

Gent Sint-Pieters zal het aansluitingsknooppunt blijven van de radiale lijnen.

Vraag :

De treinverbinding Kortrijk-Rijsel laat te wensen over. Kan er geen verbetering worden aangebracht ?

Antwoord :

Het is inderdaad juist dat de treinverbindingen Kortrijk-Rijsel niet best zijn. Deze toestand is hoofdzakelijk te wijten aan de volgende feiten :

Il faut ajouter que la ligne T. G. V. ne serait pas uniquement une ligne internationale rapide, mais qu'elle permettrait également d'alléger considérablement le trafic voyageurs en service intérieur, trafic pour lequel des dépenses importantes seraient nécessaires au cas où la ligne T. G. V. ne serait pas construite.

Enfin, la capacité supplémentaire offerte par la ligne T. G. V. faciliterait considérablement le trafic marchandises sur le réseau existant.

Il résulte de la décision prise par le gouvernement britannique au sujet du tunnel sous la Manche que le projet T. G. V. n'est plus d'actualité pour l'instant et qu'il ne figure plus au plan 1976-1980.

Question :

Un membre a plaidé la remise en service de la liaison ferroviaire Anvers-München-Gladbach, au profit du port d'Anvers.

Réponse :

Le Conseil économique régional flamand a demandé en priorité l'électrification de la ligne Anvers-Aarschot-Diest-Hasselt (Visé-Montzen).

La concentration du transport sur cette ligne fort bien équipée, la diminution du temps de parcours, la mise en service de trains plus lourds remorqués par des locomotives puissantes seront de nature à promouvoir, dans une importante mesure, l'exploitation du transport de marchandises entre Anvers et la Ruhr.

La S. N. C. B. est d'avis qu'il n'est pas indiqué, actuellement, de disperser les efforts et les moyens financiers.

Le problème soulevé reste à l'étude en fonction de l'évolution des transports.

Question :

La ligne de ceinture orientale de l'agglomération gantoise est surchargée.

D'autre part, le projet de jonction Nord-Sud semble abandonné.

Comment envisage-t-on la desserte future de l'agglomération de Gand ?

Réponse :

La modernisation de la ceinture orientale est en cours et il n'y a pas lieu de craindre de surcharge dans les prochaines années.

Aussi longtemps qu'une jonction Nord-Sud ne sera pas en service, l'exploitation restera assurée suivant les méthodes actuelles, avec une amélioration de la desserte de Gand-Dampoort (gare la plus proche du centre), grâce à la modernisation de la ceinture.

Gand-St-Pierre restera le nœud de correspondance pour les lignes axiales.

Question :

La liaison Courtrai-Lille laisse à désirer. N'est-il pas possible de l'améliorer ?

Réponse :

En effet, il est exact, que les liaisons ferroviaires Courtrai-Lille ne sont pas des meilleures. Cette situation est essentiellement due aux faits suivants :

1. Te geringe bezetting van de bestaande treinen.

Ondanks het inleggen van een bijkomende directe trein in beide richtingen, met ingang van 3 juni 1973, waardoor de huidige dienstregeling voorziet in 4 snelle verbindingen tussen Kortrijk en Rijsel (waarvan 3 met herkomst Antwerpen) en 3 in de andere richting (alle met bestemming Antwerpen) is de bezetting van deze treinen nog steeds aan de lage kant, nl. :

Kortrijk-Rijsel : maximum 37 — gemiddelde der 4 treinen : ± 30 ;

Rijsel-Kortrijk : maximum 50 — gemiddelde der 3 treinen : ± 25 .

2. Lage commerciële snelheid :

Wegens de door de Franse autoriteiten opgelegde verplichting om voor deze treinen minimum 10 minuten stilstand te voorzien in Tourcoing voor douane- en politieformaliteiten, is de commerciële snelheid aan de lage kant. Bovendien hebben de Franse spoorwegen verschillende stilstanden ingelegd tussen Rijsel en Tourcoing ten einde de bezetting van die treinen toch enigszins te verhogen.

Gelet op voornoemde feiten en rekening houdende met de huidige bezuinigingspolitiek van de Maatschappij, kan momenteel aan geen uitbreiding van treinen op het bewuste baanvak gedacht worden.

Vraag :

Werden de werken die moesten worden uitgevoerd in het kader van de elektrificatie van de lijn Gent-Kortrijk nu definitief vastgelegd, zodanig dat er geen betwisting meer kan ontstaan op het ogenblik dat tot de uitvoering wordt overgegaan ?

Antwoord :

De werken voor de elektrificatie van deze lijn zijn volledig gepland en hun uitvoering is begonnen. De indienstelling van de elektrische lijn wordt voor 1978 voorzien.

Vraag :

Voor de elektrificatie van de lijn Antwerpen-Boom-Mechelen zijn nog geen kredieten voorzien.

Is het mogelijk desbetreffend vooruitzichten te geven ?

Antwoord :

Een vastleggingskrediet van 30 miljoen F is reeds voorzien in de begroting van 1975 (art. 81-15) voor de uitvoering van spoorsignalisatiewerken te Boom, in voorbereiding van de elektrificatie.

De volledige elektrificatie van delijn zou kunnen verwezenlijkt zijn in 1981.

Vraag :

Sedert jaren wordt erop aangedrongen dat de snelheid op de lijnen 66 Kortrijk-Brugge en 69 Kortrijk-Ieper-Poperinge zou worden verhoogd.

De argumentatie van de N. M. B. S. desbetreffend gaat niet meer op.

1. Occupation trop réduite des trains existants.

Malgré la mise en service d'un train direct supplémentaire dans les deux sens, à partir du 3 juin 1973, de sorte que le service actuel comporte 4 liaisons rapides entre Courtrai et Lille (dont 3, au départ d'Anvers) et 3, dans l'autre sens (toutes à destination d'Anvers), l'occupation de ces trains est encore très réduite :

Courtrai-Lille : maximum 37 — moyenne des 4 trains : ± 30 ;

Lille-Courtrai : maximum 50 — moyenne des 3 trains : ± 25 .

2. Vitesse commerciale réduite :

En raison de l'obligation imposée par les autorités françaises de prévoir pour ces trains un arrêt de 10 minutes au moins à Tourcoing pour les formalités de douane et de police, la vitesse commerciale se trouve réduite. Les chemins de fer français ont, en outre, prévu différents arrêts entre Lille et Tourcoing, afin d'augmenter quelque peu l'occupation.

Cela étant et compte tenu de la politique actuelle d'économies poursuivie par la Société, il ne peut être envisagé d'augmenter le nombre de trains sur le tronçon en question.

Question :

Les travaux qui doivent être réalisés dans le cadre de l'électrification de la ligne Gand-Courtrai ont-ils été décidés définitivement, de sorte qu'il n'y aura plus de discussions au moment de l'exécution ?

Réponse :

Les plans des travaux d'électrification de la ligne Gand-Courtrai sont entièrement terminés et l'exécution en a déjà été commencée. La mise en service de la ligne électrifiée est prévue pour 1978.

Question :

Aucun crédit n'est encore prévu pour l'électrification de la ligne Anvers-Boom-Malines.

Est-il possible de dire quelles sont les prévisions à ce sujet ?

Réponse :

Un crédit d'engagement de 30 millions de F est déjà prévu au budget de 1975 (art. 81-15) pour l'exécution de travaux de signalisation à Boom, en vue de préparer l'électrification de la ligne.

L'électrification complète pourrait être réalisée en 1981.

Question :

L'augmentation de la vitesse sur les lignes 66 Courtrai-Bruges et 69 Courtrai-Ypres-Poperinge est réclamée depuis des années.

Les arguments développés par la S. N. C. B. à ce sujet ne sont plus valables.

Verwacht wordt dat deze belangrijke spoorweglijnen in West-Vlaanderen zouden worden behandeld zoals in de andere streken van het land.

Antwoord :

1. Lijn 66 : Brugge-Kortrijk :

Op deze lijn is de commerciële snelheid ongeveer 60 km/uur omdat de treinen in meerdere tussenstations stoppen.

Bij het indienststellen van de nieuwe opgehoogde spoorinstellingen te Roeselare, voorzien midden 1976, zal de refertesnelheid van de lijn Brugge-Kortrijk van 90 km/uur opgedreven worden tot 120 km/uur.

2. Lijn 69 : Kortrijk-Ieper-Poperinge :

Op deze lijn is de commerciële snelheid inderdaad 50 km/uur wegens het feit dat de treinen omnibus rijden uitgenomen op het baanvak Komen-Ieper.

Het programma om de refertesnelheid van 90 km/uur op te drijven tot 120 km/uur op de lijn Kortrijk-Ieper-Poperinge is gedeeltelijk in uitvoering. Andere prioritaire werken laten voor het ogenblik niet toe een datum vast te stellen voor het beëindigen van deze werken.

Vraag :

In Antwerpse middelen is er sterk verzet gerezen tegen de aanleg van de noord-zuid-verbinding Antwerpen-Centraal - Antwerpen-Dam.

Op een vergadering gehouden op het stadhuis heeft de Minister vooropgesteld dat het nodig was een kosten-batenanalyse op te maken.

Hoever staat men daarmee ?

Antwoord :

De N. M. B. S. heeft de studie aangevangen en heeft contact opgenomen met specialisten van baten-kostenanalyse (Universiteit Antwerpen) voor een eventuele studie van het ontwerp.

Vraag :

Het verkeer tussen Charleroi naar Brussel en Antwerpen verloopt thans niet normaal ingevolge de wederopbouw van de brug te Luttre.

Het is van belang dat deze toestand zo vlug mogelijk normaal zou worden.

In het belang van de nijverheid van Charleroi, is het eveneens belangrijk dat de verbinding Brussel - Charleroi die verzadigd is, zou voorzien worden van een nieuwe reisweg.

Mag men hopen dat de elektrificatie van de verbinding Braine-le-Comte - Manage een verbetering zal brengen in deze toestand. Op welke termijn zal zulks gebeuren ?

Antwoord :

De elektrificatie van de verbinding Braine-le-Comte - Manage - Luttre is voorzien om in dienst gesteld te worden in 1979. Deze verwezenlijking zal ontegensprekelijk de exploitatiemogelijkheden tussen het bekken van Charleroi enerzijds, Brussel en het noorden van het land anderzijds, verbeteren.

De normalisering van de toestand te Luttre is afhankelijk van de vervanging van het metalen dek van de brug

Il faut que ces lignes ferroviaires importantes de Flandre occidentale soient mises sur le même pied que celles des autres régions du pays.

Réponse :

1. Ligne 66 : Bruges-Courtrai :

Sur cette ligne, la vitesse commerciale est d'environ 60 km à l'heure, car les trains s'arrêtent dans plusieurs gares intermédiaires.

A l'occasion de la mise en service, prévue pour la mi-1976, des nouvelles installations surélevées à Roulers, la vitesse de référence de la ligne Bruges-Courtrai sera portée de 90 km à l'heure à 120 km à l'heure.

2. Ligne 69 : Courtrai-Ypres-Poperinge :

La vitesse commerciale n'est, en effet, que de 50 km à l'heure sur cette ligne, qui est desservie par des trains omnibus, sauf sur le tronçon Comines-Ypres.

Le programme qui a pour but de faire passer la vitesse de référence de 90 km/heure à 120 km/heure sur la ligne Courtrai-Ypres-Poperinge est partiellement en cours d'exécution. D'autres travaux prioritaires ne permettent pas actuellement de fixer une date pour l'achèvement de ces travaux.

Question :

Dans les milieux anversoïses, on note une forte opposition à l'implantation de la liaison nord-sud Anvers-Central - Anvers-Dam.

Au cours d'une réunion à l'hôtel de ville d'Anvers, le Ministre a proposé de faire procéder à une analyse des coûts et profits.

Où en est cette étude ?

Réponse :

La S. N. C. B. a entamé l'étude de cette question et a pris contact avec des spécialistes d'analyse de coûts et profits (Université d'Anvers) en vue d'une étude éventuelle du projet.

Question :

A l'heure actuelle, l'écoulement du trafic au départ de Charleroi vers Bruxelles et Anvers ne se fait pas normalement à cause de la reconstruction du pont de Luttre.

Il importe que cette situation soit normalisée au plus vite.

Dans l'intérêt de l'industrie carolorégienne il importe également que la liaison Bruxelles-Charleroi qui est également saturée soit pourvue d'un nouvel itinéraire.

Peut-on espérer que l'électrification de la liaison Braine-le-Comte - Manage puisse apporter une amélioration à cette situation et dans quel délai ?

Réponse :

La mise en service de l'électrification de la liaison Braine-le-Comte - Manage - Luttre est prévue pour 1979. Cette réalisation améliorera incontestablement les possibilités d'exploitation entre le bassin de Charleroi, d'une part, Bruxelles et le nord du pays, d'autre part.

Quant à la normalisation de la situation à Luttre, elle est tributaire du remplacement du tablier de pont détruit lors

dat vernietigd werd door het ongeval in augustus 1974. Men mag voorzien dat het dubbel spoor op deze plaats hersteld zal zijn in oktober 1975.

Vraag :

Per 1 juni a.s. wordt het station Berchem een internationaal station.

Het aspect van dat station zou dan ook aan die nieuwe bestemming moeten worden aangepast.

Antwoord :

Ter gelegenheid van het overbrengen van het internationaal verkeer van Antwerpen-Oost naar Berchem worden de stationsinstellingen zoals schuildaken, perron-bedecking, roltrappen, sonorisation, volledig afgewerkt. De hall van het stationsgebouw wordt aangepast en vergroot om de internationale cliënteel te kunnen ontvangen.

De verkeersveiligheid.

Vraag :

De veiligheid van de overwegen is een zeer belangrijk probleem.

De werking van de automatische seininrichtingen laat soms te wensen over. Hoe werkt een dergelijke installatie ?

Antwoord :

De aanduidingen gegeven door de automatische seininrichting van een overweg verschillen naargelang een trein de overweg nadert of niet.

Hiertoe is, over het algemeen, elk spoorvak vóór de overweg, over een lengte van circa 1 000 m met een elektrische stroomkring uitgerust.

Wanneer dit spoorvak vrij is, wordt een elektromagneet bekrachtigd die een schakeling tot stand brengt welke de witte flikkerlichten van de overweg aansteekt.

Van zohast echter een trein op dit spoorvak komt, wordt de elektromagneet stroomloos, met het gevolg dat de eerste schakeling onderbroken wordt en de witte flikkerlichten uitdoven, terwijl in de plaats hiervan een andere schakeling tot stand komt, waarbij de dubbele rode flikkerlichten worden aangestoken, een geluidssignaal in werking treedt en de eventuele halve sluitbomen dichtgaan.

Deze schakelingen zijn derwijze opgevat dat ingeval van storing de witte flikkerlichten door de rode vervangen worden.

Geen enkel ongeval was dan ook te wijten aan een verkeerde werking van de automatische seininrichting, doch wel aan de onvoorzichtigheid van de weggebruikers, die de rode flikkerlichten niet in acht nemen, de halve sluitbomen inbeuken of de overweg in zigzag oversteken.

Vraag :

Welk is het aantal ongevallen aan :

- de overwegen met handbediening;
- de overwegen uitgerust met een automatische seininrichting ?

Antwoord :

In de loop van de laatste vijf jaar hebben zich aan de 384 overwegen met handbediening (allen uitgerust met volledige sluitbomen), in totaal 26 ongevallen voorgedaan, waarbij 9 weggebruikers werden gedood.

de l'accident du mois d'août 1974. On peut prévoir que la double voie sera rétablie à cet endroit pour le mois d'octobre 1975.

Question :

A partir du 1^{er} juin prochain, la gare de Berchem sera une gare internationale.

L'aspect de cette gare devrait en conséquence être adapté à cette nouvelle destination.

Réponse :

A l'occasion du transfert du trafic international d'Anvers-Est à Berchem les équipements de la gare (abris, carrelage des quais, escalators, sonorisation) seront parachevés. Le hall du bâtiment sera adapté et agrandi afin d'être en mesure d'accueillir la clientèle internationale.

La sécurité du trafic.

Question :

La sécurité des passages à niveau est un problème très important.

Le fonctionnement de la signalisation automatique laisse parfois à désirer. Comment une telle installation fonctionne-t-elle ?

Réponse :

Les indications données par la signalisation automatique d'un passage à niveau sont différentes selon que le train approche ou non du passage.

Pour cette raison, chaque tronçon précédent le passage à niveau est, en général, équipé d'un circuit électrique, sur une distance d'environ 1 000 m.

Lorsque la section de voie est libre, un électro-aimant est alimenté et établit un contact qui permet l'allumage des feux clignotants blancs du passage à niveau.

Dès qu'un train arrive sur cette section, le courant de l'électro-aimant disparaît, avec pour conséquence que le premier contact est interrompu et que les feux blancs clignotants s'éteignent. Un autre contact s'établit alors, permettant l'allumage des double feux rouges clignotants, la mise en marche du signal acoustique et, éventuellement, la fermeture des demi-barrières.

Ces contacts sont conçus de telle façon qu'en cas de dérèglement les feux blancs clignotants sont remplacés par les feux rouges.

Aucun accident ne peut être attribué à un fonctionnement incorrect de la signalisation automatique, mais bien à l'imprudance des usagers de la route qui ne font pas attention aux feux clignotants rouges, enfoncent les demi-barrières ou traversent le passage à niveau en zigzag.

Question :

Quel est le nombre d'accidents :

- aux passages à niveau desservis manuellement ?;
- aux passages à niveau équipés d'une signalisation automatique ?

Réponse :

Dans le courant des cinq dernières années, il y a eu aux 384 passages à niveau, desservis manuellement, 26 accidents causant la mort de 9 usagers de la route.

Aan de 1 849 overwegen met een automatische seininrichting (al dan niet voorzien van halve sluitbomen) deden zich, in dezelfde tijdspanne, 489 ongevallen voor, waarbij 172 weggebruikers om het leven kwamen.

Al deze ongevallen waren, op enkele uitzonderingen na, te wijten aan de onvoorzichtigheid van de weggebruikers.

Vraag :

De verkeersveiligheid is eveneens een aangelegenheid van vorming van het personeel.

Is deze vorming voldoende in die zin dat de nodige tijd eraan besteed wordt ?

Antwoord :

Alle bedienden die bij de N. M. B. S. een veiligheidsfunctie moeten vervullen, ontvangen na hun aanwerving een aangepaste vorming welke afgesloten wordt met het afnemen van theoretische en praktische proeven.

Alle nuttige informatie die aan het personeel moet versprekt worden maakt het voorwerp uit van berichten waarvan iedereen dagelijks kennis moet nemen en paraferen.

Bovendien is het toezichtspersoneel gelast zich te verzekeren dat de bedienden onder hun bevelen goed op de hoogte gehouden worden over hun vak en over de informatie die er betrekking op heeft.

De Maatschappij is van oordeel dat de organisatie van de vorming en van de controle erop zoals hierboven vermeld moet bijdragen tot een veilige uitbating van het net.

Vraag :

In verband met de twee ongevallen, die zich hebben voorgedaan op de lijn Brussel-Charleroi, en voornamelijk het ongeval van Luttre, is het probleem der verkeersveiligheid bij de verzadigde spoorweglijnen gesteld en rijst de vraag of er voldoende financiële middelen voorhanden zijn om de spoorbanen degelijk te onderhouden en zo nodig tijdig te vernieuwen.

Antwoord :

Het onderhoud en de vernieuwing van de sporen worden door de N. M. B. S. gefinancierd, door de exploitatierekening (hetzij rechtstreeks, hetzij via de vernieuwingsdotatie).

Het behouden van de veiligheid is dus ruim afhankelijk van de bedragen die de N. M. B. S. voor dat doel kan voorzien op haar exploitatierekening waarvan het evenwicht zelf afhangt van de compensaties van de Staat in het kader van de normalisatie van de rekeningen.

Wat er ook van zij, het behoud van hoge veiligheidsgraad is een van de bestendige objectieven van de Nationale Maatschappij.

B. — Stedelijk vervoer en streekvervoer.

Vraag :

De Maatschappijen voor Intercommunaal Vervoer hebben een gemengd karakter. Het privé-kapitaal ontvangt een remuneratie ondanks het feit dat deze maatschappijen deficitair zijn. Hoeveel bedraagt deze remuneratie ? Wat denkt de regering te doen ?

Aux 1 849 passages à niveau, équipés d'une signalisation automatique (complétée ou non par des demi-barrières), il y a eu, pendant la même période, 489 accidents, causant la mort de 172 personnes.

Tous ces accidents, à quelques exceptions près, étaient dus à l'imprudence des usagers de la route.

Question :

La sécurité du trafic est également une question de formation du personnel.

Cette formation est-elle suffisante, en ce sens qu'il lui est bien consacré le temps nécessaire ?

Réponse :

Tous les agents qui doivent exercer à la S. N. C. B. une fonction dont dépend la sécurité du trafic reçoivent, après recrutement, une formation adéquate se terminant par le passage d'épreuves théoriques et pratiques.

Toute information utile qui doit être communiquée au personnel fait l'objet d'avis dont chacun doit prendre connaissance journalièrement et qu'il doit parapher.

En outre, le personnel de surveillance est chargé de s'assurer que les agents placés sous ses ordres connaissent bien leur métier et les informations qui s'y rapportent.

La Société estime que l'organisation de la formation et du contrôle de celle-ci, telle qu'elle est décrite ci-dessus, doit permettre d'exploiter le réseau en toute sécurité.

Question :

Les deux accidents qui se sont produits sur la ligne Bruxelles-Charleroi et principalement l'accident de Luttre posent le problème de la sécurité sur des lignes de chemin de fer saturées et soulèvent la question de savoir si des moyens financiers suffisants sont disponibles pour l'entretien des voies ferrées et, si nécessaire, pour leur remise à neuf en temps utile.

Réponse :

L'entretien et le renouvellement des voies de la S. N. C. B. sont financés par le compte d'exploitation (soit directement, soit via la dotation de renouvellement).

Le maintien de la sécurité est donc largement tributaire des montants que la S. N. C. B. peut prélever à cette fin sur son compte d'exploitation, dont l'équilibre dépend lui-même des compensations de l'Etat dans le cadre de la normalisation des comptes.

Quoi qu'il en soit, le maintien d'un haut niveau de sécurité est l'un des objectifs permanents de la Société Nationale.

B. — Transports urbains et régionaux.

Question :

Les Sociétés de Transport Intercommunal ont un caractère mixte. Le capital privé reçoit une rémunération malgré leur déficit. A combien s'élève cette rémunération ? Quelles sont les intentions du Gouvernement à cet égard ?

Antwoord :

De inbreng van de privé-sector in het kapitaal van de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer wordt gerenu-
mereerd op grond van een interest van 4,5 % op het geïn-
dexeerde kapitaal voor de M. I. V. B. en op het niet ge-
indexeerd kapitaal voor de andere maatschappijen.

Voor het dienstjaar 1974 bedroeg de totale renumeratie
75,3 miljoen.

Bij gelegenheid van de reorganisatie van het openbaar ver-
voer zal de Minister konkrete voorstellen doen.

Vraag :

Wat de scheiding van het gemeenschappelijk en het privé-
vervoer in de agglomeratie betreft, hebben verschillende spre-
kers de aandacht gevestigd op het alternatief : eigen bedding
of ondergronds.

Antwoord :

Iedereen zal het eens zijn om ter bevordering van het
openbaar vervoer de scheiding van het gemeenschappelijk en
het privévervoer voorop te stellen. Die scheiding kan op twee
manieren gebeuren, hetzij horizontaal (eigen bedding, spe-
ciale rijstrook), hetzij vertikaal (ondergronds of boven-
gronds). De oplossing zal niet in elke agglomeratie dezelfde
zijn; zij is verschillend en afhankelijk van de diverse factoren
die terzake in de inleiding van de Minister zijn vermeld.

Voor wat de stad Gent betreft, bevestigt de Minister dat
de door hem ingestelde Commissie ten laatste in oktober
van dit jaar moet klaar komen met haar verslag, zodanig dat
met de werken einde 1975 zal kunnen aangevangen worden.

Wat betreft de suggestie om bepaalde busstroken alleen
tijdens bepaalde uren te reserveren voor het openbaar ver-
voer, is de Minister bereid de bevoegde overheden aan te
sporen ze met alle aandacht te onderzoeken en daar waar
het mogelijk is, ze op te volgen.

Vraag :

Al te veel ministeriële departementen en openbare instel-
lingen zijn bevoegd inzake de overstapparkings of beweren
er zich mee bezig te houden. Hun uiteenlopend beleid
brengt ons in een toestand van institutionele wanorde. Voor
de Brusselse agglomeratie kan een oplossing worden gevon-
den in een samenwerking tussen het Wegensfonds en de
M. I. V. B.

Zou men voor de oplossing van dit vraagstuk geen be-
roep doen op de agglomeratieraad, waarvan de bevoegdheid
institutioneel tot die aangelegenheid zou kunnen worden
uitgebreid ?

Antwoord :

Begin 1974 heeft de Minister van Openbare Werken, in
akkoord met de Minister van Verkeerswezen en van Brus-
selse Aangelegenheden een werkgroep opgericht belast met
het bepalen van de te volgen politiek inzake de plaats, de
uitrusting en de exploitatiewijze van de overstapparkings.

De groep is een eerste maal bijeengekomen op 8 februari
1974 en vergadert gemiddeld één maal per maand.

In de zitting van 19 december 1974, heeft de Dienst der
Wegen van Brussel-Hoofdstad een plan voorgelegd waarop
28 overstapparkings (deze terminologie is sinds 15 okto-
ber 1974 aangenomen) hernomen zijn gelegen langs de
penetratiewegen en de aslijnen van het openbaar vervoer.

Réponse :

L'apport du secteur privé dans le capital des Sociétés de
transport intercommunal est rémunéré sur base d'un intérêt
de 4,5 % du capital indexé pour la S. T. I. B. et de 4,5 %
du capital non indexé pour les autres sociétés.

Pour l'exercice 1974, la rémunération totale s'élevait à
75,3 millions.

A l'occasion de la réorganisation des transports publics, le
Ministre fera des propositions concrètes.

Question :

En ce qui concerne la séparation des transports en com-
mun et des transports privés dans les agglomérations, plu-
sieurs intervenants ont attiré l'attention sur l'alternative
de la mise en site propre ou du placement en sous-sol.

Réponse :

Dans le cadre de la promotion des transports en com-
mun, chacun sera d'accord pour préconiser la sépara-
tion des transports en commun et des transports privés.
Cette séparation peut s'effectuer de deux façons, soit hori-
zontalement (site propre, bande de circulation propre), soit
verticalement (en sous-sol ou en surface). La solution ne
sera pas identique dans chaque agglomération; elle diffère
et dépend des divers facteurs mentionnés en ce domaine
dans l'exposé introductif du Ministre.

Pour la ville de Gand, le Ministre confirme que la Com-
mission qu'il a instituée doit avoir terminé son rapport au
plus tard au mois d'octobre de cette année, de sorte que
les travaux pourront commencer à la fin de 1975.

Pour ce qui est de la suggestion visant à réserver, à des
heures déterminées, certaines bandes aux transports publics
le Ministre est disposé à engager les autorités compétentes
à l'examiner avec toute l'attention voulue et à y donner
suite là où la possibilité s'en présente.

Question :

Un trop grand nombre de départements ministériels et
d'organismes publics ont compétence en matière de parkings
de dissuasion ou prétendent s'en occuper. Leurs politiques
divergentes mènent à un désordre institutionnel. Pour l'ag-
glomération, on entrevoit une solution consistant en une
collaboration entre le Fonds des Routes et la S. T. I. B.

Ne pourrait-on confier ce problème au Conseil d'agglomération, dont la compétence peut institutionnellement être
étendue à cette matière ?

Réponse :

Au début de 1974, le Ministre des Travaux publics, en
accord avec ses collègues des Communications et des Af-
faires bruxelloises, a créé un groupe de travail chargé de
définir la politique à suivre en matière de parkings de
dissuasion, et notamment en ce qui concerne leur empla-
cement, leur aménagement et leur mode d'exploitation.

Il a tenu sa première réunion le 8 février 1973 et se réunit
en moyenne une fois par mois.

Lors de la réunion du 19 décembre 1974, le Service des
Routes de Bruxelles-Capitale a présenté un plan reprenant
l'implantation de 28 parkings de transit (terme adopté de-
puis le 15 octobre 1974 en lieu et place de dissuasion) le
long des voies de pénétration et des axes de transport public.

Er werd daarbij gepreciseerd dat de lijst van de parkings (te behouden, af te schaffen of aan te passen) en de weergave van hun capaciteit (oorspronkelijk voorgesteld en aangepast) slechts indicatief zijn voor de bedenkingen tot dan toe door de werkgroep gemaakt.

Het gaat dus niet om formele beslissingen, zelfs niet om officiële aanbevelingen, vermits deze maar op het einde van de werkzaamheden zullen kunnen worden geformuleerd.

Voor drie plaatsen, namelijk Reyers, Roodebeek en Delta, hebben, gelet op hun prioritair karakter, nochtans reeds besprekingen plaats gevonden, enerzijds met het gemeentebestuur van Schaerbeek, anderzijds met deze van St-Lambrechts-Woluwe en Oudergem. Principieel werd beslist, de ondernomen studies voort te zetten met het oog op verwezenlijking op korte termijn.

De 28 plaatsen zijn opgenomen in het sectorplan van Brussel.

Al deze elementen wijzen erop dat er coördinatie bestaat tussen alle betrokken departementen, dat de werkgroep de vereiste medewerking krijgt en dat niets laat veronderstellen dat de besluiten van de groep geen optimale oplossing zal inhouden.

Vraag :

De autobus moet als exploitiemiddel in het stedelijk- en streekvervoer niet worden veroordeeld.

De R. A. T. P. in Parijs heeft dat onlangs nog benadrukt.

Anderzijds zouden wij nu moeten betreuren dat de trolleybus jaren geleden als exploitiemiddel is afgeschaft.

Dit vervoermiddel verenigt immers in zich voordelen op gebied van soepelheid, energiebesparing en milieubescherming.

Antwoord :

Dat de autobus een specifieke rol te spelen heeft zowel in het stedelijk als in het streekvervoer, wordt hoegenaamd niet aangevochten.

De stedelijke vervoermaatschappijen hebben afgezien van het gebruik van trolleybussen, waarvan de vervoercapaciteit dezelfde is als die van de gewone autobus, omdat de exploitatievoorwaarden nadeliger uitvallen.

Als nadelen van de trolleybus kunnen worden vermeld :

- hoge kosten voor de noodzakelijke eigen infrastructuur, nl. luchtlijnen en voedingsstations;
- geringe soepelheid; de gebondenheid aan de luchtlijn geeft geen mogelijkheid tot omleiding bij versperring van de rijbaan ingevolge ongevallen of wegenwerken, hetgeen de commerciële snelheid nadelig beïnvloedt;
- globaal hoger verbruik van energie;
- de aanwezigheid van luchtlijnen werkt ontsierend op de omgeving.

Voordelen van de trolleybus :

- geluidloosheid;
- geen luchtbezoedeling.

C. — Wegvervoer en verkeersveiligheid.

Taxi's.

Vraag :

De taxiuitbaters eisen een nieuwe verhoging der tarieven met 25 %, terwijl de inflatiegraad in België slechts 16 % bedraagt.

Il a été précisé que cette « ... liste de parkings (à maintenir, à supprimer, à adapter) et le relevé de leurs capacités (initialement projetées et adaptées) ne constituent que des données indicatives, formulées à titre de réflexion commune au stade actuel de la concertation au sein du groupe de travail. Il ne s'agit donc pas de décisions formelles, ni même de recommandations officielles, celles-ci ne pouvant être formulées qu'à l'issue des travaux du groupe de travail ».

Toutefois, pour trois emplacements, Reyers, Roodebeek et Delta, des réunions spéciales ont été tenues vu leur caractère prioritaire, d'une part, avec l'administration communale de Schaerbeek, d'autre part avec celles de Woluwe-St-Lambert et d'Auderghem. Une décision de principe a été prise de poursuivre les études en vue d'une réalisation à court terme.

Les 28 emplacements figurent au projet de plan de secteur de Bruxelles.

Tous ces éléments montrent que la coordination est assurée entre tous les départements intéressés, que le groupe de travail s'est adjoint les concours nécessaires et que rien ne permet de supposer que les conclusions du groupe ne correspondront pas à la solution optimale.

Question :

L'autobus ne peut être condamné en tant que moyen d'exploitation au service des transports urbains et régionaux.

A Paris, la R. A. T. P. vient encore de le souligner récemment.

D'autre part, il nous faut bien déplorer actuellement que le trolleybus ait été supprimé il y a quelques années en tant que moyen d'exploitation.

Ce moyen de transport réunit, en effet, des avantages sur le plan de la souplesse, des économies d'énergie et de la protection de l'environnement.

Réponse :

Il n'est nullement contesté que l'autobus soit appelé à jouer un rôle spécifique tant sur le plan des transports urbains que sur celui des transports régionaux.

Les sociétés de transports urbains ont renoncé à l'utilisation du trolleybus, dont la capacité de transport est identique à celle d'un autobus ordinaire, en raison des conditions d'exploitation moins favorables.

Comme désavantages du trolleybus on peut citer :

- frais élevés de l'infrastructure particulière nécessaire : lignes électriques aériennes et stations d'alimentation;
- souplesse minimum; la dépendance de la ligne électrique aérienne empêche les évitements en cas d'obstructions routières à la suite d'accidents ou de travaux de voirie, ce qui influence défavorablement la vitesse commerciale;
- consommation globale plus élevée en matière d'énergie;
- la présence de lignes électriques aériennes déparent l'environnement.

Avantages des trolleybus :

- absence de bruit;
- absence de pollution atmosphérique.

C. — Transports par route et sécurité routière.

Taxis.

Question :

Les exploitants de taxis demandent une nouvelle augmentation de tarif de l'ordre de 25 % tandis que le taux d'inflation en Belgique n'est que de 16 %.

Dit is te wijten aan het feit dat de maatschappijen grote kosten moeten maken.

Het feit dat de prijsproblemen tot de bevoegdheid van de Minister van Economische Zaken behoren, neemt niet weg dat de toestand wijst op een gebrekkige organisatie van de taxi-uitbating in de grote agglomeraties :

— te grote verscheidenheid in de uitbatingvoorwaarden;

— een belangrijk element is blijkbaar de prijzen, die worden toegepast door privéfirma's die een zeker monopolie hebben voor de levering van mobilofonen en die tarieven toepassen welke in functie van de hoogste rentabiliteit berekend worden.

Daaruit volgt dat privéfirma's rechtstreeks de kosten beïnvloeden van de taxi-uitbaters die voor een openbare dienst moeten zorgen. Het is niet normaal dat de Minister van Verkeerswezen terzake niet optreedt, ofschoon hij het is die de golflengten toekent. Welke maatregelen overweegt de Minister op dat stuk te nemen ?

Antwoord :

De radiovergunningen worden inderdaad door de Minister toegekend aan de taxi-uitbaters die hun voertuigen wensen uit te rusten met mobilofoons, voor zover de radiouitrusting werd goedgekeurd.

De uitbater kan vrij de leverancier van die uitrusting kiezen. Deze laatste kan worden gekocht of gehuurd, met of zonder onderhoudscontract.

Nagenoeg dertig firma's zijn in staat dergelijke mobilfoon-uitrustingen te leveren. De Minister kan onmogelijk optreden om de door die firma's toegepaste prijzen vast te stellen.

Er zij genoteerd dat de Regie van T. T. binnenkort een radio-elektrisch station zal in dienst stellen, voor de automatische mobilfoon-dienst (bidirectioneel), die geleidelijk aan over het gehele land zal worden uitgebreid. Evenzo zal op het einde van 1975 de automatische monofoon-dienst (unidirectioneel) worden ingevoerd. De Regie T. T. zal dan radio-elektrische uitrustingen ter beschikking stellen van de gebruikers, tegen een aangepast abonnementsgeld, dat het onderhoud van de uitrusting zal insluiten; er wordt gehoopt dat dit een matigende werking zal uitoefenen op de tarieven van de particuliere leveranciers.

Vraag :

Per 1 mei mogen de taxi's gebruik maken van de aan autobussen voorbehouden rijstroken. Is de gelijkshakeling van privé en openbaar vervoer wel ter zake verantwoord. Zal die maatregel het vlot verkeer van de bussen niet verhinderen ?

Antwoord :

Door die maatregel wordt een verbetering van de taxi-diensten beoogd, die vaak gezamenlijk door verschillende personen gebruikt worden; dit systeem wordt trouwens reeds in het buitenland met gunstig gevolg toegepast.

C'est dû au fait que les sociétés supportent des frais importants.

Les problèmes de prix sont de la compétence du Ministre des Affaires économiques; il n'empêche que la situation révèle une mauvaise organisation de l'exploitation de taxis dans les grandes agglomérations :

— trop grande diversification des conditions d'exploitation;

— un élément très important semble être les prix qui sont pratiqués par des firmes privées détenant un certain monopole pour la fourniture des mobilophones et qui appliquent des tarifs qui sont calculés en fonction de leur meilleure rentabilité.

Il en découle que des firmes privées influent directement sur les frais des exploitants de taxis qui ont à assurer un service public. Il est anormal que le Ministre des Communications n'intervienne pas en ce domaine étant donné que c'est lui qui accorde les longueurs d'ondes nécessaires. Quelles sont les mesures que le Ministre se propose de prendre ?

Réponse :

Effectivement, les licences radio sont attribuées à l'intervention du Ministre aux exploitants de taxis qui souhaitent équiper leurs véhicules de mobilophones, pour autant que l'équipement radio soit agréé.

L'exploitant dispose d'un libre choix quant au fournisseur de cet équipement, qui peut être acquis ou loué, avec contrat d'entretien ou non.

Trente firmes environ sont aptes à fournir un tel équipement mobilophone et le Ministre ne saurait intervenir pour fixer les prix pratiqués par ces firmes.

Il y a lieu de signaler cependant que la Régie des T. T. va mettre en service prochainement une station radioélectrique pour le service mobilophone automatique (bidirectionnel) qui sera progressivement étendu à tout le pays. De même, fin 1975, le service monophone automatique (unidirectionnel) sera inauguré. La Régie T. T. mettra alors des équipements radioélectriques à la disposition des usagers, contre redevance adéquate, qui couvrira l'entretien de l'équipement; il faut espérer que cela exercera un effet modérateur sur les tarifs des fournisseurs privés.

Question :

A partir du 1^{er} mai, les taxis pourront circuler dans les bandes de roulement réservées aux autobus. L'assimilation du transport privé au transport public se justifie-t-elle en l'occurrence ? Cette mesure n'entravera-t-elle pas la fluidité du trafic des autobus ?

Réponse :

Cette mesure vise à améliorer les services de taxis, auxquels plusieurs personnes ont souvent recours collectivement. Le système est d'ailleurs déjà appliqué à l'étranger, avec de bons résultats.

*Verkeersveiligheid.**Vraag :*

De Nederlandse wegvervoerders leven vaak bij ons de snelheidsbeperkingen niet na. Zij doen dit ongestraft vermits de processen-verbaal ter zake gewoonweg worden geponeerd. De gelijkberechtiging van de overtreders komt hierdoor in het gedrang.

Antwoord :

Het zo juist door de Kamercommissie goedgekeurde wetsontwerp n° 487 voorziet strengere straffen in geval van overtreding van de verkeersvoorschriften in het algemeen en deze betreffende de snelheidsbeperkingen in het bijzonder.

Bovendien werd, in het kader van de verscherping van de controle op de naleving van de snelheidsbeperkingen, een werkgroep opgericht (bestaande uit vertegenwoordigers van de Ministeries van Verkeerswezen en Justitie en van de Rijkswacht) om het stelsel van inning van de boeten ter plaatse te herzien.

Een laatste maatregel van aard om tot een betere naleving te komen van de voorgeschreven snelheidsbeperkingen, is de invoering van de tachygraaf op de vrachtwagens.

Vraag :

Overweegt de Staat eigen rijsscholen op te richten ? Zou het niet billijk zijn bepaalde rijsscholen gewoon op te doeken omdat ze al te gemakkelijk hun leerlingen doen slagen in de examens ?

Antwoord :

Het departement streeft er op dit stuk vooral naar het praktisch en theoretisch onderricht in de rijsscholen te doen plaatsgrijpen. In 't geheel genomen kwijten de rijsscholen zich op een verantwoorde en degelijke wijze van hun taak. Ze bereiden zich volop voor om te kunnen voldoen aan de nakende verandering in het systeem tot het behalen van een rijbewijs, systeem waardoor de examens verplicht worden afgelegd in de officieel erkende examencentra. De rijsscholen zullen kwalitatief hoogstaand werk dienen te leveren ingeval ze de reputatie van hun school geen oneer willen aandoen.

Vraag :

De bestuurders die het recht ontzegd werden een voertuig te besturen dienen vooraleer opnieuw te mogen rijden een examen af te leggen. Veelal slagen zij in die theoretische proef slechts na verschillende examenzittingen op zelfs helemaal niet. De bijkomende periode van rijverbod wordt als een nieuwe, bijkomende straf aangevoeld. Kan in deze geen wijziging worden gebracht ?

Antwoord :

De rechter beslist souverain in elk geval afzonderlijk. De af te leggen examens vormen in feite een onontbeerlijke veiligheidstest. De Minister wenst nochtans te onderstrepen dat in de gewijzigde reglementering zal voorzien worden dat de rechter expliciet de examens zal moeten aanduiden die de overtreder dient af te leggen zodat het huidige automatisme afgeschaft wordt. Dit zal heel wat moeilijkheden uitschakelen.

*Sécurité routière.**Question :*

Il arrive fréquemment que les transporteurs routiers néerlandais ne respectent pas les limitations de vitesse en Belgique. Ils le font impunément, car les procès-verbaux en la matière sont simplement classés sans suite. L'égalité des contrevenants devant la justice s'en trouve ainsi menacée.

Réponse :

La Commission compétente de la Chambre vient d'adopter un projet de loi (Doc. n° 487) qui prévoit des peines plus sévères en cas d'infraction aux prescriptions en matière de roulage en général et à celles qui sont relatives aux limitations de vitesse en particulier.

En outre, dans le cadre du renforcement du contrôle du respect des limitations de vitesse, un groupe de travail, composé de représentants des Ministres des Communications et de la Justice ainsi que de la Gendarmerie, a été constitué en vue de revoir le système de la perception immédiate des amendes.

L'obligation de monter un tachygraphe sur les camions constitue une dernière mesure de nature à assurer un meilleur respect des limitations de vitesse.

Question :

L'Etat envisage-t-il de créer ses propres auto-écoles ? Ne serait-il pas plus équitable de fermer simplement certaines auto-écoles, qui permettent à leurs élèves de réussir trop facilement les examens ?

Réponse :

Les efforts du département en la matière visent surtout à ce que l'enseignement théorique et pratique ait lieu dans les auto-écoles. Dans l'ensemble, celles-ci s'acquittent convenablement et consciencieusement de leur mission. Elles se préparent pleinement à faire face aux modifications imminentes du système d'obtention du permis de conduire, système qui imposera obligatoirement aux candidats de passer les examens dans des centres agréés officiellement. Les auto-écoles devront fournir un travail de haute qualité si elles entendent ne pas ternir leur réputation.

Question :

Les conducteurs déçus du droit de conduire un véhicule sont obligés de passer un examen avant de pouvoir reprendre le volant. La plupart du temps ils ne réussissent cette épreuve théorique qu'après plusieurs sessions ou ne réussissent même pas du tout. La période supplémentaire d'interdiction de conduire est ressentie comme une nouvelle sanction. N'est-il pas possible de changer cette situation ?

Réponse :

Le juge décide souverainement dans chaque cas particulier. Les examens à passer constituent en fait une épreuve de sécurité indispensable. Le Ministre a cependant tenu à souligner que la réglementation modifiée prévoira que le juge devra indiquer explicitement quels examens le contrevenant devra passer, de sorte que l'automatisme actuel sera supprimé. Cette procédure évitera beaucoup de difficultés.

Vraag :

De procedure tot het goedkeuren van de bijkomende verkeersreglementen door de gemeenten voorgesteld, zou moeten worden bespoedigd.

Antwoord :

De Minister zal dit probleem grondig doen onderzoeken. Bij zijn weten rijzen er echter geen moeilijkheden op dit stuk. In elk geval dient de beslissing binnen 60 dagen aan de gemeenten kenbaar gemaakt te worden, zoniet kan het voorgestelde bijkomend reglement van kracht worden.

Vraag :

De wegsignalisatie laat nog dikwijls te wensen over.

Antwoord :

De wegsignalisatie valt in de bevoegdheid van de wegbeheerder. Op de rijkswegen en vooral op de autowegen is die zeer bevredigend.

Vraag :

Vanaf 1 mei wordt voorrang toegekend aan de autobussen bij het verlaten van de bushaltes. Wordt de aandacht van de bestuurders voldoende op die nieuwe bepaling gevestigd? Houdt dit geen gevaar in voor de gewone autobestuurders?

Antwoord :

Deze maatregel is slechts van toepassing in de agglomeraties waar de snelheid uiteraard beperkt is. Zowel bij de automobilisten als bij de autobuschauffeurs werd aangedrongen op voorzichtigheid.

Vraag :

Zullen maatregelen worden getroffen om te verhinderen dat de rode achtermistlichten verblindend zouden werken?

Antwoord :

De homologatie van deze lichten is reeds bij koninklijk besluit geregeld en het gebruik en de plaatsing ervan zullen streng bepaald worden in het nieuw technisch reglement.

Vraag :

Het gebruik van gelaagd glas voor de voorruit van voertuigen zou moeten worden veralgemeend.

Antwoord :

Een ontwerp van aanbeveling dienaangaande wordt voor 't ogenblik besproken in de E. E. G. Een eenzijdige beslissing vanwege België zou niet opportuun zijn omdat het een hinderpaal op het technisch vlak zou betekenen voor de onderlinge samenwerking tussen de verschillende landen.

Question :

Il y aurait lieu d'accélérer la procédure d'approbation des compléments aux règlements de la circulation proposés par les communes.

Réponse :

Le Ministre fera procéder à un examen attentif de ce problème puisqu'il n'y a pas, à sa connaissance, de difficultés sur ce point. En tout cas, la décision doit être notifiée aux communes dans les 60 jours, sinon le complément proposé peut entrer en vigueur.

Question :

La signalisation routière laisse encore trop souvent à désirer.

Réponse :

La signalisation routière est de la compétence de l'administrateur des routes. Pour les routes nationales et surtout pour les autoroutes la situation est très satisfaisante.

Question :

Depuis le 1^{er} mai la priorité est accordée aux autobus qui quittent leurs arrêts. L'attention des conducteurs a-t-elle été suffisamment attirée sur cette nouvelle disposition? Cette mesure ne recèle-t-elle pas un danger pour les automobilistes?

Réponse :

Cette mesure ne sera applicable que dans les agglomérations, où la vitesse est de toute façon limitée. Les automobilistes aussi bien que les chauffeurs d'autobus ont été invités à faire preuve de prudence.

Question :

Des mesures seront-elles prises pour éviter que les feux arrière anti-brouillard ne soient éblouissants?

Réponse :

L'homologation de ces feux a déjà été réglée par arrêté royal, tandis que leur utilisation et leur placement seront strictement réglés par le nouveau règlement technique.

Question :

L'utilisation de verre feuilleté pour les pare-brise des véhicules devrait être généralisée.

Réponse :

La C. E. E. examine actuellement un projet de recommandation en la matière. Une décision unilatérale de la part de la Belgique ne serait pas opportune, car elle pourrait entraver la collaboration technique entre les différents pays.

Vraag :

Zou het niet aangewezen zijn de achterwielen van de wagens uit te rusten met achterslijkweeters en de hoogte van de schokbrekers eenvormig te bepalen ?

Antwoord :

Het technisch reglement stelt strenge normen aan de achterslijkweeters van de vrachtwagens. Uit ondernomen studies blijkt dat het plaatsen van de slijkweeters slechts een relatief resultaat met zich meebrengt daar al het slijk zijdelings, dus op de voetpaden geworpen wordt, wat natuurlijk niet aanvaardbaar is.

De gelijke hoogte van de schokbrekers is een kwestie die op Europees vlak dient geregeld te worden. Onze technische reglementering legt nochtans precieze normen op voor het plaatsen van de achterschokbrekers.

Vraag :

In verband met de verbetering van het wegennet zou de nadruk moeten gelegd worden op het verbeteren van de gevaarlijkste punten.

Antwoord :

Bij de wegbeheerders zal in die zin worden aangedrongen.

D. — Luchtvaart.

I. Bestuur der Luchtvaart.

De Luchtvaatschool.

Vraag :

Wat kost de opleiding van een piloot aan de overheid ?

Antwoord :

De gemiddelde kostprijs voor de vorming van een piloot door de School der Burgerluchtvaart bedroeg, voor de periode 1952-1973 ongeveer 2 600 000 F. Vanaf 1974 zal deze gemiddelde kostprijs 3 600 000 F bedragen.

Deze verhoging is te wijten aan de stijging van de lonen en van de verbrandstofprijs.

Nationale luchthavenpolitiek Studiegroepen.

Vraag :

Wanneer werd de studiegroep « Kosten-Baten-analyse » opgericht en wanneer wordt het einde van de studie voorzien ?

Antwoord :

De « Kosten-Baten » studiegroep werd opgericht op 17 september 1974. Het einde van deze wetenschappelijke studie wordt voorzien voor het einde van dit jaar.

Question :

Ne conviendrait-il pas d'équiper les roues arrière de bavettes et d'uniformiser la hauteur des pare-chocs ?

Réponse :

Le règlement technique impose des conditions sévères en ce qui concerne les bavettes arrière des camions. Il résulte des études faites que le placement de bavettes ne donne que de maigres résultats, étant donné que la boue est rejetée vers le côté, donc sur les trottoirs, ce qui est évidemment inadmissible.

La question de l'uniformisation de la hauteur des pare-chocs doit être réglée au niveau de l'Europe. Notre réglementation technique impose cependant des normes précises pour le placement des pare-chocs arrière.

Question :

En ce qui concerne l'amélioration du réseau routier, il y aurait lieu de mettre l'accent sur l'amélioration des points les plus dangereux.

Réponse :

Il sera insisté auprès des administrateurs des routes afin qu'ils œuvrent en ce sens.

D. — Aéronautique.

I. — Administration de l'Aéronautique.

L'Ecole nationale d'Aviation civile.

Question :

A combien s'élèvent les frais exposés par les autorités pour l'instruction d'un pilote ?

Réponse :

Le coût moyen de la formation d'un pilote par l'Ecole nationale d'Aviation civile s'élève, pour la période 1952-1973, à environ 2 600 000 F. A partir de 1974, ce coût moyen se montera à 3 600 000 F.

Cette augmentation est due à la hausse des salaires et du prix du carburant.

Politique nationale en matière d'aéroports — Groupes d'étude.

Question :

Quand le groupe d'étude « Analyse des coûts et des bénéfices » a-t-il été créé et quand prévoit-on la fin de cette étude ?

Réponse :

Le groupe d'étude « Analyse des coûts et des bénéfices » a été créé le 17 septembre 1974. L'achèvement de cette étude scientifique est prévue pour la fin de cette année.

Vraag :

Zal de studie « Kosten-Baten-analyse » rekening houden met de evolutie van de transporttechnieken ?

Antwoord :

Bij de « Kosten-Baten-analyse » zal ongetwijfeld worden rekening gehouden met de evolutie van de transportmiddelen zoals bv. het gebruik van containers.

Vraag :

Is de Minister zinnens de nationale commissie en de commissie Noord en Zuid te betrekken bij de studies uitgevoerd door de studiegroep « Kosten-Baten » ?

Il welk stadium zal zulks eventueel gebeuren ?

Antwoord :

De nationale luchthavencommissie zal in het bezit worden gesteld van de conclusies van de studiegroep belast met de « Kosten-Baten-analyse ». Zij zal haar eventuele opmerkingen kunnen laten gelden.

Aan de activiteiten van de nationale commissie Noord en Zuid werd tot dusver trouwens niets gewijzigd.

Vraag :

Werden de nationale commissie en de commissies Noord en Zuid voor de luchthaveninfrastructuur afgeschaft ?

Welke is de samenstelling van de Studiegroep « Kosten-Baten » ?

Antwoord :

De Minister verzekert dat het luchthavenbeleid geen enkele noemenswaardige wijziging heeft ondergaan.

De nationale commissie, noch de commissie Noord of Zuid betreffende de luchthaveninfrastructuur werden afgeschaft.

Daarentegen heeft de Minister beslist een wetenschappelijke commissie op te richten waarvan de essentiële taak erin bestaat de kostprijs en de voordelen van de nationale luchthaveninfrastructuur te omschrijven.

Deze Commissie is samengesteld uit gespecialiseerde ambtenaren en universiteitsprofessoren die bevoegd zijn in de verschillende bij deze studie betrokken disciplines.

Dit soort van studie wordt trouwens in verschillende andere landen uitgevoerd.

Regionale luchthavens.

Vraag :

Welk is het beleid dat gevoerd wordt op het stuk van de exploitatie van de luchtlijnen in Europa ?

Welke rol kunnen de regionale luchthavens daarbij spelen ?

Antwoord :

Er werden drie principes aangehaald die aan het luchtvaartbeleid van ons land moeten ten grondslag liggen :

Question :

L'étude « Analyse des coûts et des bénéfices » tiendra-t-elle compte de l'évolution des techniques de transport ?

Réponse :

L'étude « Analyse des coûts et des bénéfices » tiendra certainement compte de l'évolution des moyens de transport, par exemple en ce qui concerne l'utilisation de conteneurs.

Question :

Le Ministre a-t-il l'intention d'associer la commission nationale et la commission Nord-Sud aux études effectuées par le groupe d'étude « Analyse des coûts et des bénéfices » ?

A quel stade cette coopération s'opérera-t-elle éventuellement ?

Réponse :

La commission nationale des aéroports sera mise en possession des conclusions du groupe d'étude chargé de l'analyse des coûts et des bénéfices. Il lui sera éventuellement loisible de faire valoir ses observations.

Jusqu'à présent aucune modification n'a d'ailleurs été apportée aux activités de la commission nationale Nord-Sud.

Question :

La commission nationale et les commissions Nord et Sud de l'Infrastructure aéroportuaire ont-elles été supprimées ?

Quelle est la composition du groupe d'étude « Analyse des coûts et des bénéfices » ?

Réponse :

En ce qui concerne la politique aéroportuaire, le Ministre a déclaré que celle-ci n'a subi aucune modification importante.

Ni la commission nationale, ni la commission Nord ou Sud de l'Infrastructure aéroportuaire n'ont été supprimées.

Par contre, le Ministre a décidé la création d'un comité scientifique, dont la mission essentielle consiste à déterminer les coûts et les bénéfices de l'Infrastructure aéroportuaire nationale.

Ce comité est composé de fonctionnaires spécialistes et de professeurs d'universités appartenant aux différentes disciplines intéressées à cette étude.

Ce genre d'étude a d'ailleurs été effectuée dans plusieurs autres pays.

Aéroports régionaux.

Question :

Quelle est la politique suivie en ce qui concerne l'exploitation des lignes aériennes en Europe ?

Quel est le rôle que peuvent y jouer les aéroports régionaux ?

Réponse :

Trois principes doivent guider la politique aéronautique de notre pays, notamment :

- a) een goed inter-Europees net;
- b) behoud van de tewerkstelling;
- c) regionalisering van de activiteit.

Dienaangaande geeft de Minister de verzekering dat hij er in het bijzonder zal voor waken de best mogelijke luchtverbindingen in stand te houden door er de meest geschikte vliegtuigen op in te zetten. Te dien einde heeft hij zijn toestemming verleend om vijf nieuwe Boeing 737-toestellen aan te kopen waarvan het geringe specifiek gebruik een betere algemene rendabiliteit op de middellange afstandsvluchten zal tot gevolg hebben.

Ter gelegenheid van de interpellatie van Senator Ramaeckers op 25 maart heeft de Minister verklaard dat hij de grootst mogelijke sociale zekerheid en stabiliteit tracht te bewaren.

De Minister verzekert dat zijn departement de normale ontwikkeling van de regionalisering van het luchtverkeer geenszins zal in de weg staan; met dat doel trouwens heeft hij zijn toestemming verleend om een bepaald aantal werken aan de regionale luchthavens uit te voeren.

Vraag :

Werd de Notam betreffende de gewestelijke luchthavens opgeheven ?

Antwoord :

Het gaat in feite om de Notam die het opstijgen en de landingen op de Nationale luchthaven beperkt en niet over een Notam betreffende de gewestelijke luchthavens. De Notam werd in feite opgeheven want naar blijkt uit een rapport van het Bestuur van Luchtvaart had die maatregel geen enkel nut.

Vraag :

Werden studies ondernomen betreffende de rendabiliteit van de luchtlijn Brussel-Luik ?

Antwoord :

Het bestuur der Luchtvaart heeft een studie ondernomen over de rendabiliteit van de luchtlijn Brussel-Luik en het heeft daarbij moeten constateren dat het rendement duidelijk beneden peil lag.

Vraag :

De secundaire luchthavens zoals Gent spelen een belangrijke rol in de luchthaveninfrastructuur. Zal de studiegroep « Kosten-Baten » hiermede rekening houden ? Wat wordt voorzien voor de aanpassing van het vliegveld Gent ?

Antwoord :

De studiegroep « Kosten - Baten » zal zich ook bezig houden met de specifieke taken van de secundaire luchthavens. Het vliegveld Gent zal hierbij ook aan bod komen. Op deze laatste luchthaven werden reeds werken tot verlenging van de startbaan, met 2×100 meter uitgevoerd. De Regie der Luchtwegen meent dat hierdoor wordt voldaan aan de specifieke behoeften van deze luchthaven.

De lokale autoriteiten dringen aan op een betere infrastructuur, maar eerst dienen de conclusies van de « Kosten-Baten - analyse » te worden afgewacht vóór dat ter zake belangrijke beslissingen worden genomen.

- a) un bon réseau intra-européen;
- b) le maintien de l'emploi;
- c) la régionalisation des activités.

A ce sujet, le Ministre a donné l'assurance que son souci principal est de maintenir les meilleures liaisons aériennes possibles en utilisant les avions les plus appropriés. Dans ce but, il a d'ailleurs autorisé l'acquisition de cinq nouveaux Boeing 737, dont la faible consommation spécifique est de nature à assurer une meilleure rentabilité générale sur des moyennes distances.

Lors de l'interpellation du Sénateur Ramaeckers, en date du 25 mars, le Ministre a dit son souci constant d'assurer la plus grande sécurité et stabilité dans le domaine social.

Quant à la régionalisation du trafic aérien, le Ministre a assuré que son département ne mettra aucun obstacle à son épanouissement normal. C'est dans ce but d'ailleurs qu'il a autorisé l'exécution d'un certain nombre de travaux sur les aéroports régionaux.

Question :

Le Notam relatif aux aéroports régionaux a-t-il été supprimé ?

Réponse :

En réalité il s'agit du Notam limitant les atterrissages et les décollages à l'aéroport national et non pas d'un Notam relatif aux aéroports régionaux. Le Notam a en effet été supprimé car, d'après un rapport établi par l'Administration de l'Aéronautique, cette mesure avait été sans utilité.

Question :

Des études ont-elles été entreprises en ce qui concerne la rentabilité de la ligne aérienne Bruxelles-Liège ?

Réponse :

L'Administration de l'Aéronautique a effectué une étude relative à la rentabilité de la ligne aérienne Bruxelles-Liège et elle a dû constater que le rendement était nettement insuffisant.

Question :

Les aéroports secondaires, tel celui de Gand, jouent un rôle important dans l'infrastructure aéroportuaire. Le groupe d'étude pour l'analyse des coûts et des bénéfices en tiendra-t-il compte ? Qu'est-il prévu en faveur de l'adaptation de l'aérodrome de Gand ?

Réponse :

Le groupe d'étude précité se penchera également sur les tâches spécifiques des aéroports secondaires. L'aérodrome de Gand ne sera pas négligé en l'occurrence. Des travaux y ont d'ailleurs déjà été effectués en vue de prolonger la piste d'envol de 2×100 mètres. La Régie des Voies aériennes estime qu'ainsi il est répondu aux besoins spécifiques de ces aéroports.

Les autorités locales ont insisté sur une amélioration de l'infrastructure, mais il convient d'abord d'attendre les conclusions du groupe d'étude chargé de l'analyse des coûts et des bénéfices avant de prendre des décisions importantes en la matière.

Vraag :

Grote financiële inspanningen werden gedaan om het vliegveld Wevelgem-Bissegem uit te rusten. Ondanks allerlei tussenkomsten en vergaderingen blijkt het onmogelijk het vliegveld volledig operationeel te maken. Hoe ver staat men terzake ?

Antwoord :

Met betrekking tot de exploitatiemoeilijkheden van het vliegveld Wevelgem-Bissegem zal zeer binnenkort een bespreking plaatsvinden tussen het Departement van Landsverdediging en dit van Verkeerswezen.

Het ligt ook in de bedoeling gezamenlijk een afvaardiging te ontvangen samengesteld uit parlementsleden van de betrokken streek.

Vraag :

Wegens de nabijheid van Brussel kan de luchthaven van Charleroi een belangrijke rol spelen als afleidingsluchthaven.

Ten einde die luchthaven volledig operationeel te maken dienen aldaar sommige werken te worden uitgevoerd.

Kan de Minister nader bepalen wat hij daaromtrent voornemens is ?

Antwoord :

De gewestelijke luchthavens hebben een specifieke opdracht. Deze zal tevens onderzocht worden door de wetenschappelijke werkgroep « Kosten-Baten ». Uit dat onderzoek zullen, na beëindiging ervan, geldige conclusies worden getrokken. In afwachting zullen de gewestelijke luchthavens operationeel worden gehouden, zelfs indien zulks de uitvoering van sommige werken vereist.

Vraag :

Wat gebeurde er met de kredieten die de laatste jaren werden ingeschreven voor het vliegveld van Bierset ?

Antwoord :

In de voorbije jaren werden er inderdaad kredieten uitgetrokken voor de luchthaven van Bierset. Na het uitvoeren van de technische studies bleek zeer vlug dat de beschikbare kredieten totaal onvoldoende waren om de werken aan te vangen.

De oorspronkelijke raming van 37 500 000 F in 1972 steeg aldus tot 158 000 000 F in 1975.

Tijdens een bezoek aan de stad Luik heeft de Minister trouwens de gelegenheid gehad de lokale overheden op de hoogte te brengen van de moeilijkheden. In gemeen overleg werd beslist uit te zien naar een realistische oplossing. Daartoe werd trouwens een kleine werkgroep opgericht die reeds op 5 mei van wal steekt met de besprekingen.

Vraag :

Naar het schijnt is onze nationale luchthaven thans verzaagd wat de luchtvracht betreft.

Werd een grondig onderzoek verricht in verband met de luchtvracht en met inachtneming van de bijzondere situatie van België in Europa ?

Antwoord :

Onze nationale luchthaven heeft op gebied van luchtvracht een grote uitbreiding gekend maar van verzaadiging is op dit ogenblik geen sprake.

Question :

Des efforts financiers importants ont été consentis en vue d'équiper l'aérodrome de Wevelgem-Bissegem. En dépit d'interventions et de réunions diverses, il apparaît impossible de rendre cet aérodrome totalement opérationnel. Qu'en est-il actuellement ?

Réponse :

En ce qui concerne les difficultés d'exploitation de l'aérodrome de Wevelgem-Bissegem, des pourparlers auront lieu à bref délai entre le département de la Défense nationale et celui des Communications.

Il est également prévu de recevoir conjointement une délégation de parlementaires de la région intéressée.

Question :

La proximité de Bruxelles devrait permettre à l'aéroport de Charleroi de jouer un rôle important comme aéroport de diversion.

Pour rendre cet aéroport entièrement opérationnel, certains travaux devraient y être exécutés.

Le Ministre peut-il préciser ses intentions à ce sujet ?

Réponse :

Les aéroports régionaux ont une vocation spécifique. Cette dernière sera également étudiée par le groupe d'étude scientifique « Analyse des coûts et des bénéfices ». Des conclusions valables pourront être tirées de cette étude lorsque elle sera terminée. En attendant, les aéroports régionaux seront maintenus en état opérationnel, même si cela nécessite l'exécution de certains travaux.

Question :

Qu'est-il advenu des crédits prévus au cours des dernières années pour l'aérodrome de Bierset ?

Réponse :

Des crédits ont en effet été prévus au cours des dernières années pour l'aéroport de Bierset. Après l'exécution des études techniques, il est très vite apparu que les crédits disponibles étaient totalement insuffisants pour entamer les travaux.

L'estimation initiale de 37 500 000 F en 1972 est ainsi passée à 158 000 000 de F en 1975.

Au cours d'une visite à la Ville de Liège, le Ministre a d'ailleurs eu l'occasion d'informer les autorités locales des difficultés existantes et il a été décidé, de commun accord, de rechercher une solution réaliste. Un petit groupe de travail a d'ailleurs été créé à cet effet et les discussions y ont débuté dès le 5 mai.

Question :

En ce qui concerne le fret aérien, il semble que l'aéroport national soit actuellement saturé.

Un examen approfondi a-t-il été fait en rapport avec le fret aérien et en tenant compte de la situation spéciale de la Belgique au sein de l'Europe ?

Réponse :

En ce qui concerne le fret aérien, l'aéroport national a connu une grande expansion, mais à l'heure actuelle il n'est nullement saturé.

De jongste drie jaar had men af te rekenen met moeilijkheden in verband met het opslaan der goederen, doch die toestand kon door middel van voorlopige gebouwen worden verholpen.

De Minister heeft beslist ten noorden van de luchthaven een uitgestrekte vrachtzone op te richten; alles wijst er op dat de eerste werken nog dit jaar zullen worden aanbesteed.

De regionalisering van de luchtvracht is niet gemakkelijk aangezien het grootste gedeelte van de vracht nog vervoerd wordt door vliegtuigen van het gemengde type. Ofschoon die toestand onze nationale luchthaven uiteraard bevoordeelt, is er geen enkel bezwaar tegen het gebruik van de gewestelijke luchthavens voor het niet-geregelde vrachtvervoer.

Vraag :

Hoever is de studie in verband met de luchthaven voor vrachtvervoer te Jehonville gevorderd ?

Antwoord :

Het initiatief om een studie te ondernemen over een in het vrachtvervoer per vliegtuigen gespecialiseerde luchthaven die gelegen zou zijn te Jehonville, werd intertijd genomen door de Staatssecretaris voor Waalse Streekeconomie.

Naar verluidt wordt die studie verder gezet; het Departement van Verkeerswezen, dat bevoegd is voor de aanleg en de uitbating van de burgerlijke luchthavens, werd ter zake echter nooit geraadpleegd.

Vliegtuiglawaaibestrijding.

Vraag :

Slechts drie luchthavens in verband met lawaaihinder worden in de uiteenzetting van de Minister vermeld.

Bestaat deze hinder niet op andere luchthavens ?

Antwoord :

De Minister heeft inderdaad slechts drie luchthavens vermeld als zijnde onderhevig aan grote lawaaihinder. Dit wil natuurlijk niet zeggen dat er geen lawaaihinder bestaat op de andere luchthavens.

Wel lijkt het mogelijk de lawaaihinder van de drie vermelde luchthavens te milderen door het nemen van bijzondere maatregelen, meer in het bijzonder het verplaatsen van de oefenvluchten.

Luchtbezoedeling.

Vraag :

Tijdens de oefenvluchten der vliegtuigen worden sterk bezoedelde uitlaatgassen waargenomen. De auto's worden regelmatig gecontroleerd voor wat de uitlaatgassen betreft. Zouden de vliegtuigen niet eveneens op dat stuk moeten worden gecontroleerd ?

Antwoord :

De luchtbezoedeling door de uitlaatgassen der vliegtuigen is minder erg dan de zwarte kleur van de uitlaatgassen van sommige vliegtuigtypes laat vermoeden.

Des difficultés de stockage ont été rencontrées les trois dernières années, mais il a été possible d'y remédier au moyen de constructions provisoires.

Le Ministre a décidé la création d'une vaste zone de fret au nord de l'aéroport et il est à prévoir que les premiers travaux seront adjugés cette année encore.

La régionalisation du fret aérien n'est pas facile à réaliser, étant donné que la plus grande partie du fret est encore transportée par des avions du type mixte. Cette situation favorise évidemment l'aéroport national, mais rien ne s'oppose à l'utilisation des aéroports régionaux pour le trafic fret non régulier.

Question :

Quelle est la situation exacte en ce qui concerne l'étude relative à l'aéroport fret de Jehonville ?

Réponse :

L'initiative de procéder à une étude concernant un aéroport spécialisé dans le traitement du fret aérien et situé à Jehonville a été prise à l'époque par le Secrétaire d'Etat à l'Economie régionale wallonne.

Il semble que cette étude se poursuive; toutefois, le département des Communications, compétent en matière de construction et d'exploitation des aéroports civils, n'a jamais été consulté à ce sujet.

Lutte contre le bruit occasionné par les avions.

Question :

L'exposé du Ministre ne mentionne que trois aéroports en ce qui concerne la pollution sonore.

Les autres aéroports ne la connaissent-ils pas ?

Réponse :

L'exposé ne cite, en effet, que trois aéroports comme occasionnant une forte pollution sonore. Cela ne signifie naturellement pas que les autres aéroports ignorent ce problème.

Il semble possible d'atténuer la pollution sonore occasionnée par les trois aéroports cités en prenant des mesures particulières, plus spécialement en déplaçant les vols d'entraînement.

Pollution atmosphérique.

Question :

Au cours des vols d'entraînement, on constate l'émission de gaz d'échappement extrêmement pollués. Le contrôle régulier des gaz d'échappement des voitures automobiles est prévu. Ne conviendrait-il pas de soumettre également les avions à ce contrôle ?

Réponse :

La pollution atmosphérique due aux gaz d'échappement émis par les avions est moins grave que ne pourrait le faire supposer la couleur noire des gaz d'échappement émis par certains types d'avions.

Een recent onderzoek uitgevoerd in Washington-stad en Washington-luchthaven gaf de volgende resultaten (I.C.A.O.-bulletin) :

Bezoedelende stoffen T/km ² /dag	Washington luchthaven	Washington stad
Vaste delen	0,04	0,21
CO	5,30	5,70
Organische stoffen ...	0,80	1,40
No _x	0,12	0,68
Totaal	6,26	7,99
Oppervlakte (km ²) ...	2,3	156
Totale bezoedeling t/dag	14,4	1 245

Tijdens het regelmatig onderhoud der motoren worden deze steeds afgesteld op een minimum aan nadelige verbrandingsgassen.

Veiligheid op de luchthavens.

Vraag :

De kapingen van vliegtuigen zijn afgenomen. Men leest nochtans allerlei berichten in de kranten i.v.m. de onafdoende veiligheidsmaatregelen op de Nationale Luchthaven. Het kan echter niet geloofwaardig worden dat deze maatregelen afdoende zijn, dit in vergelijking met hetgeen gebeurt in andere landen.

Meent de Minister niet dat een communiqué de zaken in het juiste daglicht zou moeten stellen en eventueel de verkeerde informatie zou moeten weerleggen ?

Antwoord :

De veiligheid op de Belgische luchthavens wordt van zeer nabij gevolgd door de nationale commissie voor veiligheid van de burgerluchtvaart.

Het is inderdaad verheugend vast te stellen dat het aantal terroristenaktes op de luchthavens afnam en dat ons land er tot dusver van gespaard bleef.

Charterverkeer.

Vraag :

Hoe wordt gereageerd tegen de monopolisering van het Charterverkeer door Sobelair.

Antwoord :

In verband met het zogenaamde Sobelair monopolie wenst de Minister er in eerste instantie op te wijzen dat er geen chartermonopolie in ons land bestaat.

De feitelijke toestand is dat Sobelair en Trans European Airways ongeveer elk de helft van de chartertrafiek verzekeren.

De politiek van de Minister strekt er trouwens toe geen monopolie in de hand te werken.

Vraag :

Blijft de beslissing in verband met de regionalisering van het charterverkeer gehandhaafd ?

Une enquête récente exécutée à Washington-ville et à l'aéroport de Washington a donné les résultats suivants (Bulletin de l'I.C.A.O.) :

Substances polluantes T/km ² /jour	Aéroport de Washington	Ville de Washington
Particules solides . . .	0,04	0,21
CO	5,30	5,70
Substances organiques	0,80	1,40
No _x	0,12	0,68
Total	6,26	7,99
Superficie (km ²)	2,3	156
Pollution totale t/jour	14,4	1 245

Au cours de leur entretien régulier, les moteurs sont toujours mis au point en tenant compte d'un minimum de gaz de combustion polluants.

Sécurité dans les aéroports.

Question :

Le nombre des détournements d'avions a diminué. On lit toutefois dans la presse divers articles concernant l'insuffisance des mesures de sécurité prises à l'Aéroport national. Il est cependant indéniable que ces mesures sont suffisantes, comparativement à celles qui sont prises dans d'autres pays.

Le Ministre n'estime-t-il pas qu'un communiqué devrait présenter les choses sous un jour exact et qu'il faudrait éventuellement rectifier les fausses informations ?

Réponse :

La sécurité dans les aéroports belges est une question qui est étudiée de près par la commission nationale de sécurité de l'aviation civile.

Il est, en effet, réjouissant de constater que le nombre des actions terroristes dans les aéroports a diminué et que, jusqu'à présent, notre pays est resté épargné.

Trafic charter.

Question :

Comment réagit-on à la monopolisation du trafic charter par la Sobelair ?

Réponse :

En ce qui concerne le prétendu monopole de la Sobelair, le Ministre a tenu à souligner en premier lieu qu'il n'existe dans notre pays aucun monopole du transport à la demande. En fait, la Sobelair et la Trans European Airways assurent chacune la moitié environ du trafic charter.

La politique du Ministre vise d'ailleurs à ne pas favoriser la création d'un monopole.

Question :

La décision relative à la régionalisation du trafic charter est-elle maintenue ?

Antwoord :

De beslissing om het charterverkeer op de Nationale luchthaven op zekere dagen en uren te verbieden werd inderdaad ingetrokken. Dit verbod was trouwens in alle betrokken kringen, zowel luchtvaartmaatschappijen als tour-operators zeer ongunstig onthaald.

Op verzoek van de Minister heeft het Bestuur der Luchtvaart deze kwestie opnieuw onderzocht en uit het voorgelgd verslag bleek dat het behoud van de verbodsmaatregel geen gunstig resultaat kon opleveren.

Vraag :

Na het faillissement Pomair zijn een aantal piloten werkloos geworden.

Kon het departement van verkeerswezen niet tussenkomen in verband met de tewerkstelling van deze piloten ?

Antwoord :

Het probleem dat zich stelt in verband met het Pomair personeel is niet zo gemakkelijk op te lossen. Redenen daartoe zijn enerzijds het feit dat de meeste luchtvaartmaatschappijen praktisch geen piloten meer recruter en anderzijds dat de betrokken piloten vliegvergunningen hebben voor DC 8 toestellen, type waarvan Sabena geen enkel toestel bezit.

Teneinde de tewerkstellingsmogelijkheden van de piloten te vergroten is de Minister tussengekomen om ze toe te laten een herscholingscursus te volgen voor B 707 vliegtuigen.

Op dit ogenblik hebben 12 leden van het vliegend personeel Pomair zich ingeschreven voor een omscholing ingericht door Sabena.

Bij het Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid werd eveneens aangedrongen om de financiële lasten voortspruitend uit deze omscholing gedeeltelijk of geheel ten laste te nemen.

II. — Régie der Luchtwegen.*Vraag :*

De Régie der Luchtwegen dient industriële en commerciële methoden te gebruiken i.v.m. de exploitatie van de luchthavens.

Het verleden wees uit dat dit praktisch nooit gebeurde en bijgevolg vervulde de Régie haar opdracht niet. Kan hierin verandering worden verwacht ?

Réponse :

Het is inderdaad juist dat de Régie der Luchtwegen op commerciële en industriële wijze de haar toegewezen taak zou moeten vervullen. De redenen waarom dat niet op de beste wijze gebeurde zijn menigvuldig en niet altijd te zoeken bij de Régie zelf.

Daarenboven zijn sommige taken van de Régie niet geschikt om op commerciële wijze te worden uitgevoerd bv. de beveiliging van het luchtverkeer en de meteorologische diensten.

De Minister moet echter toegeven dat er zeker iets kan worden gedaan en dat dit trouwens nodig is rekening houdend met de concurrentiële positie van onze nationale luchthaven in Europees verband.

Het ligt in zijn bedoeling deze kwestie nader te doen onderzoeken.

Réponse :

La décision d'interdire le trafic charter sur l'Aéroport national certains jours à certaines heures a en effet été rapportée. Cette interdiction avait d'ailleurs été très défavorablement accueillie dans tous les milieux intéressés, qu'il s'agisse des compagnies de navigation aérienne ou des « tour-operators ».

A la demande du Ministre, l'Administration de l'Aéronautique a réexaminé cette question et il ressort du rapport qu'elle a soumis que le maintien de cette interdiction ne pouvait aboutir à des résultats favorables.

Question :

Après la faillite de la compagnie Pomair, un certain nombre de pilotes se sont trouvés sans travail.

Le département des Communications ne pouvait-il intervenir en ce qui concerne l'emploi de ces pilotes ?

Réponse :

Le problème relatif au personnel de la compagnie Pomair n'est pas si facile à résoudre, d'une part, parce que la plupart des compagnies aériennes ne recrutent quasiment plus de pilotes et, d'autre part, parce que les pilotes visés possèdent des licences de vol pour DC 8, type d'appareil dont la Sabena ne possède plus un seul exemplaire.

Afin d'accroître les possibilités de placement des pilotes intéressés, le Ministre est intervenu en vue de leur permettre de suivre un cours de recyclage sur B 707.

Actuellement, 12 membres du personnel navigant de la Pomair se sont inscrits à un cours de reconversion organisé par la Sabena.

Il a également été insisté auprès du Ministère de l'Emploi et du Travail pour qu'il assume tout ou partie des charges financières découlant de cette reconversion.

II. — Régie des Voies aériennes.*Question :*

La Régie des Voies aériennes doit utiliser des méthodes industrielles et commerciales en ce qui concerne l'exploitation des aéroports.

L'expérience passée montre que cela n'a pratiquement jamais été le cas et, dès lors, la Régie n'a pas rempli sa mission. Est-il possible de modifier cette situation ?

Réponse :

Il est exact, en effet, que la Régie des Voies aériennes devrait remplir de manière commerciale et industrielle la tâche qui lui est assignée. Les raisons pour lesquelles il n'en a pas été entièrement ainsi sont multiples et ne tiennent pas toujours à la Régie même.

En outre, certaines tâches de la Régie ne se prêtent pas à une exécution commerciale : c'est le cas pour la sécurité du trafic aérien et les services météorologiques.

Le Ministre reconnaît cependant qu'il est possible de faire quelque chose et que cela s'impose d'ailleurs, compte tenu de la position concurrentielle de notre aéroport national sur le plan européen.

Il a l'intention de soumettre cette question à un examen plus attentif.

Vraag :

De heer Bertrand, voormalig Minister van Verkeerswezen, had destijds besloten het toezicht op het lagere gedeelte van het luchtruim toe te vertrouwen aan Eurocontrol.

Onlangs heeft de Minister een andere weg gekozen.

Graag vernamen wij de motieven en de technische redenen voor het behoud van dit toezicht door de R. L. W.

Antwoord :

De Minister heeft om diverse redenen besloten dat het toezicht op het lagere gedeelte van het luchtruim verder zou worden uitgeoefend door de Regie der Luchtwezen :

1° Eurocontrol oefent zijn voornaamste opdracht enkel uit m.b.t. het luchtruim boven 6 000 meter; tot op heden heeft geen enkel land het toezicht op het lager gedeelte aan dit supranationaal orgaan toevertrouwd.

De destijds door Minister Bertrand gedane belofte was in feite enkel een intentieverklaring.

2° Het is wel zo dat de samenwerking onder de verschillende deelgenoten tot moeilijkheden i.v.m. de instandhouding van Eurocontrol aanleiding geeft.

In die omstandigheden leek het ongepast die organisatie met een bijkomende opdracht te belasten.

3° Het lager gedeelte van het Belgisch luchtruim valt praktisch samen met de aanvliezone van de luchthaven van Brussel; vandaar ook de moeilijkheden van technische aard waarover reeds sprake was in de inleidende uiteenzetting van de Minister.

4° Het centrum te Maastricht is wel zeer degelijk uitgerust doch die uitrusting is hoofdzakelijk bestemd voor het toezicht op het hoger gedeelte van het luchtruim.

Indien het toezicht op het lager gedeelte van het luchtruim ook vanuit dit centrum zou moeten worden uitgeoefend, dan zou de technische uitrusting ook moeten worden uitgebreid.

5° Of het toezicht op het lager gedeelte van het luchtruim nu door Eurocontrol dan wel door de Regie der Luchtwezen wordt uitgeoefend, de kosten zijn praktisch dezelfde.

Vraag :

Welke benoemingen, in 1^e categorie, werden gedaan bij de Regie der Luchtwezen gedurende het laatste jaar ?

Antwoord :

Voor het jaar gaande van 1 april 1974 tot en met 1 april 1975 werden door de Minister slechts vijf benoemingen gedaan in de eerste categorie van het personeel der Regie der Luchtwezen.

III. — Sabena.

Herstelplan.

Vraag :

Wat is er terecht gekomen van het herstelplan Sabena ? (« pari Sabena ») en hoe is de onderlinge verhouding der verschillende Sabenadiensten? Hoe kunnen deze worden verbeterd bv. door vergelijking met andere maatschappijen ?

Question :

M. Bertrand, à l'époque Ministre des Communications, avait décidé de confier le contrôle de l'espace aérien inférieur à Eurocontrol.

Récemment, le Ministre a pris une option différente.

Peut-on connaître les motifs et les raisons techniques qui ont motivé le maintien de ce contrôle au sein de la R. V. A. ?

Réponse :

Le Ministre a décidé de maintenir le contrôle de l'espace aérien inférieur au sein de la Régie des Voies aériennes pour plusieurs raisons :

1° La mission essentielle d'Eurocontrol se limite à l'espace supérieur à 6 000 mètres et, jusqu'ici, aucun pays n'a confié le contrôle de l'espace inférieur à cet organisme supranational.

La promesse faite à l'époque par le Ministre Bertrand n'était en fait qu'une déclaration d'intention.

2° Il est vrai que la collaboration des différents partenaires suscite des difficultés quant au maintien en vie d'Eurocontrol.

Dans ces conditions, il a semblé inopportun de confier une mission supplémentaire à cette organisation.

3° L'espace aérien inférieur belge se confond pratiquement avec la zone terminale de l'aéroport de Bruxelles, d'où les difficultés d'ordre technique mentionnées dans l'exposé introductif du Ministre.

4° Le centre de Maastricht est effectivement très bien équipé, mais cet équipement est principalement conçu en fonction du contrôle de l'espace supérieur.

Dans l'hypothèse où le contrôle de l'espace inférieur devrait également être réalisé à partir de ce centre, il serait nécessaire d'y ajouter d'autres équipements techniques.

5° Les coûts relatifs au contrôle de l'espace aérien inférieur effectué soit par Eurocontrol, soit par la Régie des Voies aériennes seraient pratiquement identiques.

Question :

A quelles nominations de première catégorie a-t-il été procédé à la Régie des Voies aériennes au cours de l'année passée ?

Réponse :

Du 1^{er} avril 1974 au 1^{er} avril 1975, le Ministre n'a procédé qu'à cinq nominations de première catégorie parmi le personnel de la Régie des Voies aériennes.

III. — Sabena.

Plan de redressement.

Question :

Qu'est-il advenu du plan de redressement de la Sabena (« pari Sabena ») et quelles sont les relations internes des divers services de la Sabena ? Comment ces derniers peuvent-ils être améliorés, par exemple en les comparant à d'autres compagnies aériennes ?

Antwoord :

Het kan niet worden ontkend dat het herstelplan Sabena positieve resultaten heeft opgeleverd, maar de huidige crisis die niet alleen te wijten is aan de verhoogde brandstofprijzen maar ook in grote mate aan de inflatoire gevolgen ervan hebben deze resultaten volledig teniet gedaan.

Beide factoren hebben trouwens de balans van nagenoeg alle luchtmaatschappijen ongunstig beïnvloed.

Het lijkt niet aangewezen hier een antwoord te verstrekken i.v.m. de personeelsorganisatie, de personeelsstructuur, de interrelaties tussen de verschillende directies van Sabena enz.

Het is anderdeels niet mogelijk een volledig correcte vergelijking te maken tussen verschillende luchtvaartmaatschappijen. Hoogstens kunnen slechts conclusies getrokken worden van zeer algemene aard.

In de schoot van het ministerieel kabinet werd een commissie opgericht die de financiële problemen van Sabena grondig onderzoekt.

*Landingsrechten.**Vraag :*

Sabena lijdt verlies maar moet anderzijds belangrijke taken betalen aan de Regie der Luchtwegen.

Kan zij hiervan niet ontlast worden ?

Welk was het bedrag der betaalde landingsrechten in 1974 ?

Antwoord :

Door de Sabena worden aan de Regie der Luchtwegen geen taken betaald maar wel vergoedingen.

Deze laatste zijn de tegenwaarde van prestaties en leveringen gedaan door de Regie der Luchtwegen en zijn gelijkaardig aan die welke overal ter wereld worden toegepast.

Sabena betaalt trouwens dezelfde soort vergoedingen op de buitenlandse luchthavens.

Voor het jaar 1974 bedroegen de betaalde landingsrechten 358 223 829 F.

Vraag :

Swissair heeft ongeveer dezelfde landingsrechten als Sabena en slaagt erin zijn exploitatie in evenwicht te houden. De vergelijking met K. L. M. gaat echter niet op aangezien K. L. M. meer dynamisme aan de dag legt in de exploitatie van haar landingsrechten. Hoe moet dit alles dan juist begrepen worden ?

Antwoord :

De landingsrechten maken een ingewikkeld probleem uit, maar ze zijn van zeer groot belang voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen.

Het is zeer moeilijk de exploitatieresultaten van luchtvaartmaatschappijen te vergelijken op basis van hun respectievelijke portefeuilles aan landingsrechten.

De vergelijking die in de inleidende uiteenzetting van de Minister wordt gemaakt met de K. L. M. rechten dient enkel te worden aanzien als een illustratie van de belangrijkheid van deze rechten.

In absolute waarde moet men natuurlijk ook rekening houden met zeer vele andere factoren.

Réponse :

S'il est indéniable que le plan de redressement de la Sabena a donné des résultats positifs, il n'en reste pas moins que ces résultats ont été annihilés par la crise actuelle, laquelle est due non seulement à l'augmentation du prix du carburant mais également, dans une large mesure, aux effets inflationnistes de cette augmentation.

Les deux facteurs ont d'ailleurs influé défavorablement sur les bilans de presque toutes les compagnies aériennes.

Il ne paraît pas indiqué de fournir ici une réponse en ce qui concerne l'organisation du personnel, les structures du personnel, les relations internes entre les diverses directions de la Sabena, etc.

Par ailleurs, il n'est pas possible de procéder à une comparaison tout à fait valable entre les diverses compagnies aériennes. Les conclusions qui pourraient en être tirées revêtiraient tout au plus un caractère très général.

Au sein du cabinet ministériel a été créée une commission qui examine de façon approfondie les problèmes financiers.

*Droits d'atterrissage.**Question :*

Malgré que la Sabena subisse des pertes, elle est cependant tenue d'acquitter des taxes importantes à la Régie des Voies aériennes.

Ne pourrait-elle être exonérée de ces taxes ?

Quel était le montant des droits d'atterrissage acquittés en 1974 ?

Réponse :

La Sabena paie à la Régie des Voies aériennes des indemnités plutôt que des taxes.

Ces indemnités représentent la contre-valeur des prestations et fournitures effectuées par la Régie des Voies aériennes et sont semblables à celles qui sont appliquées partout dans le monde.

La Sabena paye d'ailleurs des indemnités analogues dans les aéroports étrangers.

Pour l'année 1974, le montant des droits d'atterrissage acquittés s'est élevé à 358 223 829 F.

Question :

La Swissair a à peu près les mêmes droits d'atterrissage que la Sabena et réussit cependant à maintenir son exploitation en équilibre. La comparaison avec la K. L. M. est boiteuse, cette compagnie faisant preuve de plus de dynamisme dans l'exploitation de ses droits d'atterrissage. Quelle doit être exactement l'interprétation de toutes ces données ?

Réponse :

Si les droits d'atterrissage constituent un problème complexe, ils n'en revêtent pas moins un intérêt primordial pour les compagnies aériennes en cause.

Il est fort difficile de comparer les résultats d'exploitation des compagnies aériennes sur la base de leurs portefeuilles respectifs de droits d'atterrissage.

La comparaison établie dans l'exposé introductif du Ministre avec les droits de la K. L. M. n'a que valeur d'illustration de l'importance de ces droits.

Il convient évidemment, en valeur absolue, de tenir compte d'un très grand nombre d'autres facteurs.

*Vrachtvervoer.**Vraag :*

Wat zal de politiek van Sabena zijn i.v.m. het vrachtvervoer en meer in het bijzonder het full-cargo vervoer ?

Antwoord :

Door Sabena wordt zeer veel belang gehecht aan het luchtvrachtvervoer. Meer dan één vierde van haar totale vervoerkosten spruiten trouwens voort uit dit vrachtvervoer.

De exploitatie van full-cargo lijnen vertegenwoordigt echter maar een klein percentage van het totale vrachtvervoer. Het grootste gedeelte wordt nog steeds vervoerd door gemengde vliegtuigen d.w.z. passagiersvliegtuigen voorzien van een vrachtsectie.

Sabena heeft nochtans een actieve politiek gevoerd door het aanpassen van haar vliegend materiaal om tegemoet te komen aan de nieuwe technieken zoals bv. de invoering van de containers.

Onder in « unit load » vervoerde vracht wordt begrepen de vracht die vervoerd wordt ofwel in container waarvan Sabena op het ogenblik twee types gebruikt (afmetingen van het grootste type : $318 \times 244 \times 244$ cm), ofwel per palet waarvan Sabena op het ogenblik zes versies heeft van verschillende grootte (afmetingen van het grootste type : $224 \times 318 \times 183$ cm).

De containerisatie of palletisatie wordt verzekerd hetzij door de luchtvaartmaatschappij, waarbij de expediteur het toepasselijk stukgoederentarief betaalt, hetzij door de expediteur, waarbij deze het tarief « unit load device » betaalt. Op te merken valt dat het stukgoederentarief verschilt naargelang het traject, het gewicht en de aard van de zending, terwijl de laatste factor geen belang heeft voor het berekenen van het tarief « unit load device ».

De in « unit load device » betaalde vracht, die door Sabena te Brussel behandeld wordt zowel voor haarzelf als voor de maatschappijen waarvoor zij de handling verzekert, vertegenwoordigde in 1973 $\pm 8\%$ van de totale tonnage (export en import, waarbij transito-vervoer tweemaal gerekend wordt).

De evolutie in de toekomst van dit percentage zal afhangen van de economische evolutie, de technische voorwaarden en de tarieven. Ter aanwijzing, vermelden wij dat volgens een schatting van een groep experts in de schoot van de Sabena, dit percentage in 1980 zal verdubbeld zijn.

Sabena hecht veel belang aan het luchtvervoer van goederen, dat meer dan een kwart van haar vervoerinkomsten oplevert. Zij waakt er op competitief te blijven, wat de technieken van vervoer en behandeling betreft.

*Luchtvloot.**Vraag :*

Welke economische compensaties werden toegestaan bij de aankoop van de burgerlijke vliegtuigen ?

Antwoord :

De volgende economische compensaties werden bekomen bij de aankoop van de burgerlijke vliegtuigen :

- a) aankoop van tien vliegtuigen van het type B 737 :

In 1973 werden als compensatie voor 3 miljoen US-dollars bestellingen op korte termijn geplaatst; verder werden

*Fret.**Question :*

Quelle sera la politique de la Sabena en ce qui concerne le fret et, plus spécialement, le transport *full-cargo* ?

Réponse :

La Sabena attache énormément d'importance au fret aérien. Plus d'un quart de la totalité de ses frais de transport résulte d'ailleurs de cette catégorie de transport.

L'exploitation des lignes *full-cargo* ne représente cependant qu'un pourcentage minime du fret total. La majeure partie en est toujours transportée par des avions mixtes, c'est-à-dire des avions de voyageurs équipés d'une section fret.

La Sabena a cependant mené une politique active en adaptant son matériel volant aux techniques nouvelles, par exemple par la mise en service de conteneurs.

On entend par « fret transporté en unité de charge », le fret transporté, soit en conteneur (dont la Sabena emploie actuellement deux types, la dimension du type le plus grand étant de $318 \times 244 \times 244$ cm), soit en palette (dont la Sabena emploie actuellement six versions de gabarit différent, la dimension du type le plus grand étant de $224 \times 318 \times 183$ cm).

La « conteneurisation » ou la « palletisation » est faite, soit par le transporteur aérien, auquel cas l'expéditeur paie le tarif « vrac », soit par l'expéditeur, auquel cas il paie le tarif « unit load device ». Il est à noter que le tarif « vrac » varie en fonction du trajet, du poids et du genre de marchandise, alors que le dernier facteur n'intervient pas dans le calcul du tarif « unit load device ».

Pour l'année 1973, le fret payé en « unit load device » et manutentionné à Bruxelles par la Sabena tant pour elle-même que pour les compagnies dont elle assure le « handling » représente pour l'exportation et l'importation (le transit étant compté deux fois) $\pm 8\%$ du tonnage total.

Quant à l'évolution de ce pourcentage dans l'avenir, il sera fonction de l'évolution économique, des conditions techniques et des modalités de tarification. A titre indicatif, nous signalons qu'un groupe d'experts constitué au sein de la Sabena a estimé que ce pourcentage aura doublé en 1980.

La Sabena attache beaucoup d'importance au transport aérien de marchandises, qui fournit plus du quart de ses recettes de transport. Elle veille à demeurer compétitive en ce qui concerne les techniques de transport et de manutention.

*Flotte.**Question :*

Quelles ont été les compensations économiques consenties lors de l'acquisition d'avions civils ?

Réponse :

Les compensations économiques obtenues lors de l'achat d'avions civils se répartissent de la manière suivante :

- a) Acquisition de dix avions B 737 :

En 1973, les compensations comportaient des commandes à court terme de 3 millions de dollars U. S. et des commandes

bestellingen op langere termijn en op basis van mededinging in het vooruitzicht gesteld en dit voor een bedrag van zowat 15 miljoen US-dollars over een periode van tien jaar.

Tot nu toe werden er voor ongeveer 2 600 000 US-dollars bestellingen gedaan door Boeing; die bestellingen zijn ver vooruit op het overeengekomen tijdschema.

b) Aankoop van vijf vliegtuigen van het type B 737 :

De compensaties werden nog niet vastgelegd.

Personeelsbeleid.

Vraag :

Welke is bij Sabena de personeelsevolutie geweest in de laatste drie jaar ?

Welk was de evolutie op wereldniveau, Europees niveau en nationaal niveau van de passagiers- en vrachtrafik ?

Antwoord :

De personeelsevolutie bij Sabena was de laatste drie jaar de volgende :

1972	...	10 167
1973	...	9 845
1974	...	9 965

De evolutie van het passagiers en vrachtverkeer was als volgt :

a) wereld niveau :

	Passagiers	Vracht (kg)
1970	327 099 800	6 096 527 000
1971	335 627 500	6 630 026 000
1972	Niet beschikbaar	Niet beschikbaar
1973	489 032 700	8 352 349 000
1974	518 756 000	8 910 972 000

b) Europees niveau :

	Passagiers	Vracht (kg)
1970	122 626 000	2 152 567 000
1971	147 336 900	2 293 751 000
1972	Niet beschikbaar	Niet beschikbaar
1973	154 488 300	2 561 805 000
1974	180 191 000	2 723 338 000

c) nationaal niveau :

	Passagiers	Vracht (kg)
1970	2 911 800	115 078 000
1971	3 083 600	112 203 000
1972	3 279 900	103 976 000
1973	3 776 500	104 318 000
1974	3 924 900	105 404 000

Vraag :

Het vrouwelijk boordpersoneel klaagt over de bestaande discriminatie ten opzichte van hun mannelijke collega's. Is de Minister zinnens die toestand te verhelpen ?

à plus long terme et sur une base compétitive, dont le montant serait estimé à 15 millions de dollars U. S. échelonnés sur dix ans.

Jusqu'à présent, les commandes Boeing se chiffrent à plus ou moins 2 600 000 dollars U. S. et sont largement en avance sur le calendrier convenu.

b) Acquisition de cinq avions B 737 :

Les compensations n'ont pas encore été déterminées.

Gestion du personnel.

Question :

Quelle a été l'évolution du personnel de la Sabena durant les trois dernières années ?

Quelle a été l'évolution, au niveau mondial, au niveau européen et au niveau national, du trafic des passagers et du fret ?

Réponse :

L'évolution du personnel de la Sabena a été la suivante au cours des trois dernières années :

1972	...	10 167
1973	...	9 845
1974	...	9 965

L'évolution des passagers et du fret se présente comme suit :

a) au niveau mondial :

	Passagers	Fret (kg)
1970	327 099 800	6 096 527 000
1971	335 627 500	6 630 026 000
1972	Chiffres non disponibles	Chiffres non disponibles
1973	489 032 700	8 352 349 000
1974	518 756 000	8 910 972 000

b) au niveau européen :

	Passagers	Fret (kg)
1970	122 626 000	2 152 567 000
1971	147 336 900	2 293 751 000
1972	Chiffres non disponibles	Chiffres non disponibles
1973	154 488 300	2 561 805 000
1974	180 191 000	2 723 338 000

c) au niveau national :

	Passagers	Fret (kg)
1970	2 911 800	115 078 000
1971	3 083 600	112 203 000
1972	3 279 900	103 976 000
1973	3 776 500	104 318 000
1974	3 924 900	105 404 000

Question :

Le personnel féminin de cabine se plaint de la discrimination existante par rapport au personnel masculin. Entre-t-il dans les intentions du Ministre de remédier à cette situation ?

Antwoord :

Het vrouwelijk boordpersoneel heeft reeds de gelegenheid gehad de Minister haar grieven te laten kennen en de Minister tracht er een oplossing voor te vinden. Hij wenst elke niet verantwoorde discriminatie tussen het mannelijk en het vrouwelijk boordpersoneel te doen verdwijnen. Dit vraagstuk is in studie en een oplossing zal worden gezocht; daarbij zullen de verschillende overlegprocedures worden gevolgd.

*Mogelijke verdere ontwikkeling
van de internationale samenwerking.*

Vraag :

Een lid drukt zijn verwondering uit over het initiatief dat de Minister van Verkeerswezen heeft genomen om tot een eventuele samenwerking tussen Sabena, de K. L. M. en Luxair te komen.

Hij is van mening dat zulks een slechts oplossing voor het vraagstuk zou zijn en dat een dergelijk initiatief regelrecht leidt tot de opslorping van Sabena door de K. L. M.; de K. L. M. is trouwens een grote concurrent van de Belgische luchtvaartmaatschappij.

Verder lijkt een dergelijke formule een ernstig gevaar te betekenen voor de toekomst van onze luchthavens.

Zij schijnt bovendien volledig in strijd te zijn met de bestaande contracten voor technische samenwerking in het kader van de Atlas-groep, terwijl de K. L. M. tot een andere vereniging voor technische samenwerking behoort, met name de K. S. S. U. Een oplossing kan veeleer worden gevonden in een samenwerking op Europees vlak binnen de E. E. G. waar een vroeger initiatief, met name Air-Union, heel wat interessanter voor Sabena is, doch dat spijtig genoeg tot nog toe niet kon worden gerealiseerd. De vroegere hinderpalen zijn thans uit de weg geruimd en men mag hopen dat de Minister van Verkeerswezen zijn huidige toekomstplannen zal laten varen om een daadwerkelijke oplossing in het kader van Air-Union te vinden.

Antwoord :

In het kader van een algemeen onderzoek van de problemen van de burgerluchtvaart hebben de ministers van Verkeerswezen van België, van Nederland en van het Groot-hertogdom Luxemburg overleg gepleegd en samen gezocht naar maatregelen om de eraan verbonden fundamentele economische en sociale belangen te vrijwaren.

Na deze trouwens louter verkennende besprekingen en na kennis te hebben genomen van de waarschijnlijke ontwikkeling van het toekomstige luchtvaartverkeer zijn zij ervan overtuigd dat internationale samenwerking op het gebied van de burgerluchtvaart een efficiënte verdediging van de belangen van de drie buurlanden zou garanderen.

Er werd overeengekomen dat de mogelijkheden van een gemeenschappelijk luchtvaartbeleid zouden worden onderzocht en dat de ministers te dien einde regelmatig overleg zouden plegen, met die verstande dat een van de hoofddoel-einden van dit gemeenschappelijk beleid de versterking van de positie van de drie luchtvaartmaatschappijen moet zijn.

Het onderzoek handelt over de mogelijkheid van samenwerking tussen de drie luchtvaartmaatschappijen met het doel :

— de exploitatietekorten zo vlug mogelijk weg te werken en de exploitatieresultaten aanzienlijk te verbeteren, schadelijke concurrentie af te schaffen, de productiviteit op de drijven, de activiteit te rationaliseren en te coördineren;

Réponse :

Le personnel féminin de cabine a déjà eu l'occasion de faire part au Ministre de ses préoccupations. Le Ministre s'occupe d'y trouver une solution. Son souci est effectivement d'éliminer toute discrimination non justifiée entre le personnel masculin et féminin de cabine.

Cette question est à l'étude et une solution sera recherchée tout en respectant les différentes procédures de consultation requises.

*Possibilités futures
de coopération internationale.*

Question :

Un membre s'est étonné de l'initiative prise par le Ministre des Communications au sujet d'une éventuelle collaboration entre la Sabena, la K. L. M. et Luxair.

Il estime qu'il s'agit là d'une mauvaise solution au problème qui se pose et que cette initiative aura pour conséquence directe l'absorption de la Sabena par la K. L. M., celle-ci étant d'ailleurs un concurrent important de la compagnie aérienne belge.

D'autre part, une telle formule semble présenter un sérieux danger pour l'avenir de nos aéroports.

Elle semble, en outre, absolument en contradiction avec les contrats de collaboration technique existant dans le cadre du groupe « Atlas », alors que la K. L. M. appartient à une autre association de collaboration technique, en l'occurrence la K. S. S. U. La solution se trouve plutôt dans une collaboration à l'échelle européenne au sein de la C. E. E. où une initiative antérieure, à savoir Air-Union, présente beaucoup plus d'intérêt pour la Sabena mais n'a malheureusement pas pu trouver de réalisation jusqu'à présent. Les obstacles initiaux ont actuellement disparu et il faut espérer que le Ministre des Communications abandonnera ses projets actuels pour trouver une solution réelle dans le cadre d'Air-Union.

Réponse :

C'est dans le cadre d'un examen général des problèmes de l'aviation civile que les Ministres des Communications de Belgique, des Pays-Bas et du Grand-Duché du Luxembourg se sont consultés et interrogés sur les mesures à prendre pour sauvegarder les intérêts fondamentaux d'ordre économique et social y afférents.

A la suite de ces entrevues, d'ailleurs purement exploratoires, et après avoir pris connaissance du développement probable que connaîtra le transport aérien, ils ont acquis la conviction qu'une coopération internationale dans le domaine de l'aviation civile est en mesure de garantir une défense efficace des intérêts des trois pays voisins.

Il a été convenu que les possibilités d'une politique aérienne commune seraient examinées et que les Ministres se concerteraient régulièrement à cet effet, étant entendu qu'un des objectifs principaux de cette politique commune devrait être le renforcement de la position des trois compagnies aériennes.

L'examen qui est envisagé portera sur la possibilité de coopération entre les trois compagnies aériennes en vue :

— de supprimer rapidement les déficits d'exploitation et d'améliorer considérablement les résultats d'exploitation, d'abolir la concurrence ruineuse, d'accroître la productivité, de rationaliser et de coordonner les activités;

— de positie van de maatschappijen zowel op de markt van het luchtvervoer als op de markt van het kapitaal en van de aankoop van materieel te versterken;

— hun onderhandelingspositie te verbeteren ten einde landingsrechten in het buitenland te bekomen en te behouden;

— op sociaal vlak de tewerkstelling te stabiliseren en beveiligen.

Bovendien werd gepreciseerd dat een eventuele samenwerking op de volgende principes zou moeten gebaseerd zijn :

1. zij moet stroken met de noodwendigheden van een gezond bedrijfsbeheer waarbij de financiële onafhankelijkheid wordt gewaarborgd;

2. de eventuele voordelen van de samenwerking zouden maximaal moeten benut worden;

3. een progressief sociaal beleid;

4. een hoogstaande dienstverlening;

5. de samenwerking met andere maatschappijen zou behouden blijven en de bestaande samenwerkingsovereenkomsten blijven van kracht.

Er zij opgemerkt dat de eventuele samenwerking tussen Sabena, de K.L. M. en Luxair geenszins een identieke vorm van samenwerking met andere luchtvaartmaatschappijen uitsluit.

De ondervinding heeft uitgewezen dat initiatieven tot een te algemene samenwerking niet tot een behoorlijk resultaat leiden. Bijgevolg is het aangewezen de samenwerking op een kleinere schaal met maatschappijen van de buurlanden te onderzoeken.

De ondervinding heeft tevens aangetoond dat reuzeprojecten zeker niet de beste garanties bieden voor een samenwerking die gebaseerd is op een formele wil om de rendabiliteit van elk van de betrokken maatschappijen te verbeteren en die zo zal worden gestructureerd dat de commerciële uitschakeling van één der partners onmogelijk wordt.

Vraag :

Het initiatief genomen i.v.m. K. L. M., Luxair en Sabena is prijszwaardig.

Zullen onze onderhandelaars de nationale belangen niet verwaarlozen bij de onderhandelingen ?

Antwoord :

De gestelde vraag had betrekking op de gesprekken K. L. M. - Sabena - Luxair.

Dit probleem werd uitvoerig besproken in antwoord op voorgaande vraag. De eventuele onderhandelingen zullen op de best gepaste wijze gevoerd worden en de nationale belangen zullen geenszins uit het oog verloren worden.

E. — Havenbeleid, binnenvaart en zeevaart.

I. — Havenbeleid.

Overleg met Nederland.

Vraag :

In de kranten kan men het verslag lezen over de besprekingen die met Nederland op 22 april werden gevoerd.

— de renforcer la position des compagnies aussi bien sur le marché du transport aérien que sur celui des capitaux et de l'achat de matériel;

— d'améliorer leur position de négociation pour l'obtention et le maintien de droits de trafic à l'étranger;

— d'atteindre une stabilité et une sécurité optimales dans le domaine social.

En outre, il a été précisé qu'une éventuelle coopération devrait s'inspirer des principes suivants :

1. elle doit être compatible avec les nécessités d'une saine gestion d'entreprise, assurant une indépendance financière;

2. les avantages éventuels de la coopération devraient être utilisables au maximum;

3. une politique sociale progressive;

4. un service de haut niveau;

5. la collaboration avec d'autres compagnies sera soutenue et les conventions de coopération existantes seront maintenues.

Il est à remarquer que la collaboration éventuelle entre la Sabena, la K. L. M. et Luxair n'exclut nullement une forme de collaboration identique avec d'autres compagnies aériennes.

L'expérience a démontré que des initiatives de collaboration, trop globale n'ont pas pu être menées à bonne fin. Il est donc tout indiqué d'entamer l'examen de la collaboration sur une échelle plus raisonnable avec des compagnies de pays voisins.

L'expérience a d'ailleurs également démontré que le gigantisme n'offre pas de meilleures garanties qu'une collaboration qui se base sur une volonté formelle d'améliorer la rentabilité de chacune des entités intéressées et qui sera structurée de telle façon que l'élimination commerciale d'un des partenaires soit impossible.

Question :

L'initiative prise en ce qui concerne la K. L. M., Luxair et la Sabena est louable.

Nos négociateurs seront-ils attentifs à nos intérêts nationaux lors des négociations ?

Réponse :

La question posée avait trait aux pourparlers K. L. M.-Sabena-Luxair.

Ce problème a été discuté de façon détaillée en réponse à la question précédente. Les négociations éventuelles seront menées de la façon la plus appropriée et les intérêts nationaux ne seront aucunement perdus de vue.

E. — Politique portuaire, navigation intérieure et maritime.

I. — Politique portuaire.

Concertation avec les Pays-Bas.

Question :

On a pu lire dans la presse le compte rendu des négociations qui se sont déroulées le 22 avril avec les Pays-Bas.

Kunnen meer inlichtingen verschaft worden over de stand van de besprekingen betreffende de verbindingen van de haven van Gent met de zee? Werd de kwestie van de aanleg van een sluis van 125 000 ton te Terneuzen met Nederland aangesneden?

Antwoord :

Op 22 april werd te Rotterdam het vijfde Benelux zeehavenoverleg gehouden. De burgemeester van Gent heeft bij die gelegenheid gewezen op de noodzaak enerzijds dat de bestaande sluis ten volle zou worden benut, in die zin dat zekere technische restricties op het gebruik ervan zouden worden opgeheven, en anderzijds heeft hij bij de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat het belang van Gent bij een sluis van 125 000 ton bepleit.

Daar de verdragen over andere moeilijke kwesties hangend zijn heeft België bij Nederland tot dusver geen officiële vraag ingeleid om tot bilaterale besprekingen te komen betreffende een verdrag leidend tot de bouw van een sluis van 125 000 ton.

Vraag :

Welk is de stand van de onderhandelingen betreffende het Baalhoekkanaal, de aanleg van de bocht van Bath en het verdrag over het Maaswater. Wat is de stand van de onderhandelingen over het toekomstig beheer van het Linkerschelde oevergebied?

Antwoord :

Nederland beschouwt de onderhandelingen over het Baalhoekverdrag, en de verdragen over de bocht van Bath, en het Maaswater als onderdelen van één pakket dat aan de wederzijdse parlementen moeten worden voorgelegd. Wat het verdrag over de bocht van Bath en over het Maaswater betreft zijn de onderhandelingen reeds ver gevorderd. Wat het Baalhoekkanaal betreft dienen nog enkele punten geregeld te worden. Begin mei ontmoeten de onderhandelingsdelegaties elkaar opnieuw om deze problemen te bespreken. Ter gelegenheid van de eerstvolgende regeringstopconferentie, voorzien voor medio 75, zal men trachten de laatste problemen af te ronden.

Wat de onderhandelingen over het toekomstig beheer van de Linkeroeverhaven- en industriegronden betreft werd door de Minister in september 1974 een initiatief genomen, om beide partijen nader tot elkaar te brengen rond een voor allen billijk compromis. De commissie die daartoe werd ingesteld heeft verschillende malen vergaderd, zowel in plenaire zitting, als in het kader van de technische en voorbereidende werkzaamheden van een beperkte werkgroep. Diverse mogelijkheden van oplossing werden grondig onderzocht. In het kader van deze opzoeken werd onder meer aan de Raad van State een vraag gesteld over een aantal fundamentele problemen. Zodra het advies van de Raad van State — eerstdaags — zal klaar zijn, zal de Minister de nodige voorstellen aan het parlement voorleggen, ten einde deze belangrijke aangelegenheid ten gronde te regelen.

Vraag :

Naar aanleiding van het vijfde Benelux-zeehavenoverleg werd een belangrijke beslissing genomen, namelijk dat voor de havenpolitiek niet louter de transportfunctie van belang is, maar tevens de industriële functie. Dit is niet zonder gevolg voor de onderhandelingen over het beheersstatuut op de Linkerscheldeoever te Antwerpen. In dat

Des précisions supplémentaires peuvent-elles être fournies sur l'état des pourparlers relatifs aux liaisons entre le port de Gand et la mer? L'aménagement, à Terneuzen, d'une écluse pour navires de 125 000 tonnes a-t-il été abordé lors de cette concertation avec les Pays-Bas?

Réponse :

La cinquième concertation des ports de mer du Benelux s'est tenue à Rotterdam le 22 avril. A cette occasion, le bourgmestre de Gand a, d'une part, souligné la nécessité d'exploiter au maximum l'écluse existante, en ce sens que certaines restrictions techniques mises à son utilisation devraient être abolies, et, d'autre part, démontré au Ministre néerlandais des Communications et du « Waterstaat » l'intérêt qu'il y aurait pour Gand à disposer d'une écluse pour navires de 125 000 tonnes.

Les accords sur d'autres questions épineuses étant en suspens, la Belgique n'a jusqu'ici soumis au Pays-Bas aucune demande officielle en vue d'engager des pourparlers bilatéraux sur une convention de construction d'une écluse pour navires de 125 000 tonnes.

Question :

Où en sont les négociations relatives au canal de Baalhoek, à l'aménagement du coude de Bath et au traité relatif aux eaux de la Meuse? Où en sont les pourparlers concernant la gestion future de la zone de la rive gauche de l'Escaut?

Réponse :

Les Pays-Bas considèrent que les négociations concernant le traité relatif au canal de Baalhoek et celles concernant les traités relatifs au coude de Bath et aux eaux de la Meuse sont des éléments d'un ensemble qu'il convient de soumettre aux parlements respectifs. En ce qui concerne les traités relatifs au coude de Bath et aux eaux de la Meuse, les pourparlers sont déjà fort avancés. Pour ce qui est du canal de Baalhoek, quelques points doivent encore être réglés. Les délégations chargées des négociations se rencontreront encore au début du mois de mai pour discuter de ces problèmes. C'est à l'occasion de la prochaine conférence intergouvernementale au sommet, qui est prévue pour le milieu de l'année 1975 que l'on s'efforcera de résoudre les derniers problèmes qui se posent.

En ce qui concerne les négociations relatives à la gestion future de la zone portuaire et des parcs industriels de la rive gauche, le Ministre a pris au mois de septembre 1974 une initiative en vue de rapprocher les parties sur un compromis équitable pour tous. La commission créée à cette fin s'est réunie à diverses reprises aussi bien en séance plénière qu'en groupe de travail restreint pour des travaux techniques et préparatoires. Plusieurs possibilités de solution ont fait l'objet d'un examen approfondi. Dans le cadre de ces recherches, une question a notamment été posée au Conseil d'Etat concernant un certain nombre de problèmes fondamentaux. Dès que l'avis du Conseil d'Etat lui aura été transmis — dans les tout prochains jours — le Ministre soumettra les propositions voulues au Parlement en vue de régler définitivement cette question importante.

Question :

A l'occasion de la cinquième concertation portuaire du Benelux, une décision importante a été prise, qui prévoit notamment qu'en matière de politique portuaire ce n'est pas uniquement la fonction « transport » qui est importante, mais également la fonction industrielle. Cette décision n'est pas sans conséquence pour les négociations sur le statut

laatste verband wordt aangedrongen op een spoedige beslissing opdat een einde zou worden gesteld aan de communiqué-oorlog die thans woedt.

Men moet tot een regeling kunnen komen vóór de gemeenteraadsverkiezingen.

Antwoord :

Op het Benelux zeehavenoverleg werd inderdaad besloten dat het zeehavenbeleid in beginsel zowel de transportfunctie als de industriële functie omvat, maar dat op Europees vlak in eerste instantie een overeenkomst wordt nagestreefd op het vlak van de transportfunctie. Wat de Linkeroever-onderhandelingen betreft zal de Minister weldra, zodra hij over het advies van de Raad van State beschik, de nodige voorstellen doen.

II. — Binnenvaart.

Vraag :

Het departement van Verkeerswezen bepaalt de verkeerspolitiek van het land. Het departement van Openbare Werken komt alleen tussenbeide op het vlak van de uitvoering, of zo zou het althans wegens de mening van vele leden van beide Kamers moeten zijn. Men stelt vast dat het Departement van Openbare Werken thans teruggrijpt naar oude plannen, om het binnenvaartnet te vervolledigen voor schepen van 1 350 ton. In dat geheel kadert de aanleg van het centrumkanaal, dat door het Departement van Openbare Werken op het programma wordt ingeschreven, maar waarvan de rendabiliteit — als van zovele binnenvaartwegen — kan worden betwijfeld. Men mag hiervan zeker geen communautaire kwestie maken. Acht de Minister van Verkeerswezen de modernisering van dit kanaal noodzakelijk ?

Antwoord :

De houding van de Minister in deze aangelegenheid kan worden weergegeven door te verwijzen naar punt 6 van de algemene inleiding van de Minister, waar gesteld wordt dat men er moet toe komen dat de capaciteitsuitbreidingen in onze vervoersinfrastructuren, vóór elke beslissing, het voorwerp uitmaken van een grondige globale vervoerseconomische studie en niet alleen van een verkeerstechnische studie.

Bij de planning van grote infrastructuurwerken zal men echter rekening moeten houden met de interactie tussen de planning van de werken zelf — een taak van Openbare Werken — en het onderzoek van de rentabiliteit daarvan op het vervoersvlak. De bereikte resultaten op het ene vlak moeten die op het andere kunnen beïnvloeden.

Vraag :

Welke zijn de inzichten van de Overheid in verband met het kanaal Brussel-Willebroek.

Kunnen inlichtingen worden verstrekt omtrent aanpassingswerken die zouden worden uitgevoerd ?

Investerders, vooral in de streek van Boom, aarzelen om beslissingen te nemen rekening houdend met de bestaande onzekerheid.

Antwoord :

Er zij vooraf aangestipt dat de voogdij over het beheer van het kanaal onder de bevoegdheid ressorteert van het departement van Openbare Werken.

de la gestion de la rive gauche de l'Escaut à Anvers. En ce qui concerne ce dernier point, une solution rapide est réclamée en vue de mettre fin à la guerre des communiqués qui fait actuellement rage.

Il faut pouvoir trouver une solution avant les élections communales.

Réponse :

Lors de la concertation portuaire du Benelux, il a en effet été décidé que la politique en matière de ports de mer comprenait, en principe, aussi bien la fonction « transport » que la fonction industrielle, mais qu'il fallait s'efforcer en première instance de conclure sur le plan européen, un accord concernant la fonction « transport ». Quant aux négociations relatives à la rive gauche, le Ministre fera les propositions voulues dès qu'il sera en possession de l'avis du Conseil d'Etat.

II. — Navigation intérieure.

Question :

De Département des Communications arrête la politique de notre pays en matière de communications. Le département des Travaux publics n'intervient que sur le plan de l'exécution ou, du moins — de l'avis de nombreux membres des deux Chambres — il devrait en être ainsi. On constate que le département des Travaux publics reprend actuellement d'anciens plans afin de compléter le réseau de la navigation intérieure en vue de rendre ce dernier accessible aux navires de 1 350 tonnes. C'est dans cette perspective d'ensemble que se situe la construction du Canal du Centre, construction inscrite au programme par le Département des Travaux publics, malgré que sa rentabilité — tout comme celle d'un grand nombre de voies navigables intérieures — puisse être mise en doute. Il ne peut, certes, être question d'en faire une question communautaire. Le Ministre des Communications estime-t-il la modernisation de ce canal nécessaire ?

Réponse :

La position, adoptée par le Ministre dans cette affaire, peut être résumée, en se référant au point 6 de l'exposé introductif du Ministre, où il est dit qu'il convient de faire en sorte que les extensions de capacité de nos infrastructures de transport fassent, obligatoirement et préalablement à toute décision, globalement l'objet d'une étude approfondie de l'économie des transports, et non pas seulement d'une étude sur le plan technique des communications.

Le planning des grands travaux d'infrastructure devra toutefois tenir compte de l'interaction entre le planning des travaux eux-mêmes — tâche incombant aux Travaux publics — et l'examen de la rentabilité de ces travaux sur le plan des transports. Les résultats atteints sur un plan doivent pouvoir influencer sur ceux réalisés sur l'autre.

Question :

Quelles sont les intentions des pouvoirs publics en ce qui concerne le canal Bruxelles-Willebroek ?

Des précisions peuvent-elles être fournies concernant les travaux d'aménagement qui devraient être exécutés ?

Surtout dans la région de Boom, les investisseurs hésitent à prendre des décisions, compte tenu de l'incertitude actuelle.

Réponse :

Il convient tout d'abord de faire observer que la tutelle de la gestion du canal est de la compétence du département des Travaux publics.

In 1966 werd een volledig moderniseringsplan opgesteld waarvan tot nog toe ongeveer de helft gerealiseerd werd. De twee laatste jaren is er een vertraging in de afwerking gekomen ingevolge de kredietbeperkingen voor investeringswerken. Voor 1975 is voorzien dat een bedrag van 280 miljoen F zal kunnen besteed worden.

Internationale problemen.

Vraag :

Welk is het huidige standpunt in verband met de stillegging?

Antwoord :

Op 17 februari j.l. heeft de Raad van Ministers van de Europese Economische Gemeenschap de Commissie en de experts van de Lid-Staten mandaat verleend om onderhandelingen te openen met Zwitserland over de invoering van een tijdelijke stillegging op de Rijn. Deze onderhandelingen zijn aan de gang op basis van een voorontwerp opgesteld overeenkomstig de richtlijnen van de Raad van Ministers.

Evolutie van de binnenvaartvloot.

Vraag :

Hoever staat het met de sanering in de binnenvaart. Kunnen geen maatregelen overwogen worden zoals de toekenning van slooppremies en de pensionering van oudere schippers?

Antwoord :

De eventuele invoering van een slooppremie ligt ter studie bij de bevoegde diensten van het departement. Aangezien echter het probleem, behalve zijn economische kant, ook technische en vooral sociale aspecten vertoont, zullen de op die gebieden bevoegde departementen bij het onderzoek moeten worden betrokken.

Op het stuk van pensioen vallen de schippers, naargelang het geval, onder toepassing van de wetten op het pensioen van hetzij loontrekkenden, hetzij zelfstandigen.

Vraag :

Er zijn moeilijkheden geweest bij de inzet van lash-bakken. Voldoen deze bakken aan de eisen die gelden voor een binnenschip?

Antwoord :

Het vaststellen van de eisen waaraan binnenschepen moeten voldoen en het toezicht op de eerbiediging van die eisen behoort in België tot de bevoegdheid van het Ministerie van Openbare Werken. De Minister neemt aan dat dit Ministerie de lash-bakken die niet aan die eisen voldoen, niet tot de vaart op onze waterwegen toelaat.

Financiële aangelegenheden.

Vraag :

In de visserij wordt een vermindering toegestaan voor de gasolie. Kan een soortgelijke maatregel niet ingevoerd worden voor de binnenschepen?

Antwoord :

De economische functie van de binnenscheepvaart is geenszins te vergelijken met die van de zeevisserij. Wel

En 1966, un plan complet de modernisation a été élaboré, dont jusqu'à présent la moitié environ a été réalisée. Les deux dernières années un ralentissement est survenu dans l'achèvement des travaux en raison des restrictions de crédit dans le domaine des travaux d'investissement. En 1975, il est prévu qu'un montant de 280 millions de francs pourra être investi.

Problèmes internationaux.

Question :

Quelle est la position actuelle en ce qui concerne le règlement en matière d'estarie?

Réponse :

Le 17 février dernier, le Conseil des Ministres de la Communauté économique européenne a mandaté la Commission et les experts des Etats membres pour entamer des négociations avec la Suisse en ce qui concerne l'instauration d'un règlement d'estarie temporaire sur le Rhin. Ces négociations sont menées sur la base d'un avant-projet, établi conformément aux directives du Conseil des Ministres.

Evolution de la flotte intérieure.

Question :

Où en est l'assainissement de la navigation intérieure? Ne pourrait-on envisager des mesures telles que l'attribution de primes à la démolition ainsi que la mise à la retraite de bateliers âgés?

Réponse :

L'instauration éventuelle d'une prime à la démolition est étudiée par les services compétents du département. Etant donné que le problème présente, non seulement des aspects économiques, mais également techniques et surtout sociaux, les départements compétents en toutes ces matières devront être associés à l'examen.

En ce qui concerne les pensions, les bateliers se voient, selon le cas, appliquer les lois relatives à la pension, soit des travailleurs salariés, soit des travailleurs indépendants.

Question :

Des difficultés se sont produites lors de la mise en service de chalands du type « lash-barge ». Ces chalands répondent-ils aux exigences requises pour un bateau affecté à la navigation intérieure?

Réponse :

La définition des exigences auxquelles les bateaux de navigation intérieure doivent satisfaire et le contrôle du respect de ces exigences relèvent, en Belgique, de la compétence du Ministère des Travaux publics. Le Ministre suppose que ce département n'autorise pas la navigation dans nos eaux intérieures des « lash-barges », lesquels ne répondent pas aux exigences requises.

Questions financières.

Question :

La pêche maritime bénéficie d'une réduction sur le prix du gas-oil. Une mesure similaire ne pourrait-elle être instaurée en faveur des bateaux affectés à la navigation intérieure?

Réponse :

La fonction économique de la batellerie n'est en rien comparable à celle de la pêche maritime. La batellerie relève

behoort die bedrijfstak tot de groep van vervoermiddelen met, onder meer, het wegvervoer. In die gedachtengang is de Minister bij het Ministerie van Financiën tussenbeide gekomen opdat aan de binnenscheepvaart gelijke faciliteiten worden toegekend als aan het wegvervoer op het stuk van B. T. W.- en accijnsstelsel voor motorbrandstof.

Vraag :

Bij het onderzoeken van de budgettaire aangelegenheden is de vraag gerezen of de Dienst voor Regeling der Binnenvaart in staat is haar werk voort te zetten met haar eigen inkomsten. Is het eventueel niet gerechtvaardigd dat de Staat bepaalde kosten zou dragen ?

Antwoord :

Niettegenstaande alles in het werk werd gesteld om, eensdeels, de uitgaven van de Dienst voor Regeling der Binnenvaart te drukken en, anderdeels, zijn inkomsten te verhogen tot de limiet van wat het binnenvaartbedrijf kan dragen, kan deze dienst zijn werkingskosten niet met eigen middelen dekken. Derhalve komt de Staat tussenbeide onder de vorm van een werkingstoelage (8 500 000 F voor 1975).

Veiligheidsmaatregelen.

Vraag :

De rondvaarten op de Rijn zijn altijd populair geweest. Het probleem van de veiligheid van de passagiers is thans in de belangstelling gekomen ingevolge een dramatische brand op een van deze grote schepen die de Rijn bevaren. Kan de Minister de volgende inlichtingen verschaffen :

1. Hoeveel bedraagt het aantal passagiersboten die, onder Belgische vlag, op de Rijn varen of er aanleggen en die een groot aantal personen kunnen vervoeren of logeren ?
2. Is het juist dat een van die boten op de achtersteven de vermelding draagt « Gemeente Deurne » ?
3. Wie controleert de veiligheidsmaatregelen aan boord ?
4. Werden reeds controles uitgevoerd ?
5. Zullen de veiligheidsreglementen op de dokken of in de cabines worden aangeplakt ?
6. Welke rechtsmacht is bevoegd indien een betwisting ontstaat met een passagier of indien zich een ongeval voordoet ?

Zal de Minister de nodige richtlijnen verstrekken om een nauwgezet en meteen begrijpend toezicht uit te oefenen ten einde te beletten dat de faam van ons land in het gedrang komt ?

Antwoord :

1. Twee passagiersboten die onder Belgische vlag varen zijn in dienst op de Rijn nl. « Belgenland » toebehorend aan de firma Wilba en « Marianne » die toebehoort aan de firma Belgium Cruise line; beide firma's zijn gevestigd te Deurne. Deze boten kunnen resp. 92 en 82 passagiers aan boord nemen. De commerciële exploitatie van deze twee eenheden is in handen van de firma Holland Cruise Line, een Nederlands reisagentschap. De vertrekhaven is Arnhem in Nederland. Beide boten beschikken over het certificaat van onderzoek van de Rijnschepen. Dat van « Belgenland » werd afgeleverd door de Commissie van onderzoek van Amsterdam en dat van de « Marianne » door de Commissie van Rotterdam.

Deze certificaten van onderzoek zijn afgeleverd overeenkomstig het reglement betreffende het onderzoek van Rijnschepen dat uitgevaardigd is door de Centrale Commissie voor de Rijnscheepvaart.

du groupe des moyens de transport, de même que, notamment, le transport routier. Dans cette optique, le Ministre est intervenu auprès de son collègue des Finances afin que soient accordées à la batellerie des facilités identiques à celles dont bénéficie le transport routier en matière de T. V. A. et de droit d'accise sur les carburants.

Questions :

Lors de l'examen des questions budgétaires, la question s'est posée de savoir si l'Office de régulation de la navigation intérieure est à même de poursuivre son activité à l'aide de ses ressources propres. Ne se justifie-t-il pas, éventuellement, que l'Etat supporte certains frais ?

Réponse :

Bien que tout est été mis en œuvre en vue, d'une part, de comprimer les dépenses de l'Office de régulation de la navigation intérieure et, d'autre part, d'accroître ses recettes jusqu'à la limite de ce que la batellerie peut supporter, l'O. R. N. I. ne parvient pas à couvrir ses frais de fonctionnement au moyen de ses ressources propres. En conséquence, l'Etat intervient sous la forme d'une subvention de fonctionnement (8 500 000 F pour 1975).

Mesures de sécurité.

Question :

Les croisières sur le Rhin ont toujours connu un succès populaire. Le problème de la sécurité des passagers s'est posé après le dramatique incendie d'un de ces grands bateaux croisant sur le Rhin.

De Ministre peut-il fournir les renseignements suivants :

1. Combien de bateaux pour le transport de passagers pouvant accueillir ou héberger un grand nombre de personnes et battant pavillon belge naviguent ou stationnent sur le Rhin.
2. Est-il exact que les mots « Gemeente Deurne » figurent sur la poupe d'un de ces bateaux ?
3. Qui contrôle les mesures de sécurité à bord ?
4. Des contrôles ont-ils déjà eu lieu ?
5. Des règlements de sécurité seront-ils affichés sur les docks ou dans les cabines ?
6. Quelle autorité judiciaire est compétente en cas de litige avec un passager ou en cas d'accident ?

Le Ministre donnera-t-il des instructions nécessaires pour exercer une surveillance à la fois stricte et compréhensive en vue d'empêcher que le renom de notre pays ne soit mis en cause ?

Réponse :

1. Deux bateaux pour le transport de passagers naviguent sur le Rhin, sous pavillon belge. Il s'agit du « Belgenland » appartenant à la firme Wilba et du « Marianne » appartenant à la firme Belgium Cruise Line; le siège de ces deux firmes est établi à Deurne. Ces bateaux peuvent transporter respectivement 92 et 82 passagers. L'exploitation commerciale de ces deux unités est entre les mains de la firme Holland Cruise Line, agence de voyages néerlandaise. Leur port de départ est Arnhem aux Pays-Bas. Les deux bateaux ont un certificat de visite de bateau rhénan, celui du « Belgenland » délivré par la Commission de visite d'Amsterdam, celui du « Marianne » par la commission de Rotterdam.

Ces certificats sont délivrés en application du règlement de visite des bateaux rhénans édicté par la Commission centrale pour la Navigation du Rhin.

2. Deze twee boten dragen de naam van de gemeente Deurne als maatschappelijke zetel van de eigenaars.

3. De controle over de veiligheidsmaatregelen aan boord welke uitgeoefend wordt krachtens het reglement betreffende het onderzoek van de Rijnschepen, is toevertrouwd aan de overheden van de zeevaartpolitie van de staten die aan de Rijn grenzen nl. Zwitserland, Frankrijk, de Duitse Bondsrepubliek en Nederland. Elk land staat is voor het gedeelte van zijn grondgebied dat door de Rijn doorkruist wordt.

4. De Minister heeft nog niet met zekerheid kunnen uitmaken of de twee betrokken boten werkelijk gecontroleerd werden. Hij zal daaromtrent een onderzoek laten instellen.

5. De veiligheidsmaatregelen die meer bepaald de passagiersboten betreffen, maken het voorwerp uit van de artikelen 28 en 28, a, van het reglement betreffende het onderzoek van de Rijnschepen evenals van deel 5 en 6 van bijlage D bij dit reglement. Inzake de aanplakking van de veiligheidsmaatregelen aan boord voorziet het reglement enkel in de aanplakking van het maximum toegelaten aantal passagiers.

6. Gelet op het feit dat het probleem van de bevoegdheid van de rechterlijke overheid in verband met de Rijnscheepvaart ingewikkeld is, zal aan het lid rechtstreeks een gedeetailleerd antwoord worden verstrekt.

In verband met de laatste vraag zij opgemerkt dat de schepen die op de Rijn varen of er aanleggen niet aan de rechtstreekse controle van de Belgische autoriteiten onderworpen zijn. De Centrale Commissie voor de Rijnscheepvaart bereidt een nieuw reglement betreffende het onderzoek voor. Dat reglement zal op 1 januari 1976 in werking treden en een belangrijk hoofdstuk bevatten dat speciaal gewijd is aan de passagiersboten. De Minister zal de Belgische afgevaardigden in de Centrale Commissie voor de Rijnscheepvaart verzoeken bij genoemde Commissie aan te dringen opdat zij tot de met het toezicht over de toepassing van het nieuw reglement belaste instanties een aanbeveling richt om die controle nauwgezet te doen uitvoeren.

III. — Zeevaart.

Zeevaartinspectie.

Vraag :

De zeevaartschepen, de vissersvaartuigen en de binnenschepen dienen regelmatig gecontroleerd te worden om vast te stellen of ze voldoen aan de eisen inzake veiligheid. Heel wat kleinere schepen zijn niet aan controle onderworpen. Hoe is de reglementering terzake ?

Antwoord :

De wet van 5 juni 1972 geeft de bepaling van « schip ». Het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdend zeevaartinspectiereglement geeft een nadere definitie van soorten van schepen, vb. passagiersschip, vrachtschip, vissersvaartuig. Deze « schepen » vallen alle onder toepassing van het zeevaartinspectiereglement, volgens de specifieke normen voor elk soort van schip, die in het reglement voorzien zijn.

Vaartuigen die niet vermeld zijn in voorgaande teksten en die volgens de wet dus geen schepen zijn, zijn derhalve hetzij uitdrukkelijk, hetzij stilzwijgend niet aan bedoelde reglementering en controle onderworpen.

De kleinere schepen die in de vraag bedoeld zijn, zijn ongetwijfeld de pleziervaartuigen. De reglementering betreffende pleziervaartuigen is momenteel ter studie en zal eerlang kunnen worden uitgevaardigd.

2. Sur ces deux bateaux figure le nom de la commune de Deurne comme siège social des propriétaires.

3. Le contrôle des mesures de sécurité à bord, qui s'exerce en vertu du règlement de visite des bateaux du Rhin, appartient aux autorités de police fluviale des Etats riverains du Rhin, à savoir la Suisse, la France, la République fédérale d'Allemagne et les Pays-Bas, chacun pour ce qui concerne le parcours rhénan sur son territoire.

4. Il n'a pas encore été possible au Ministre d'établir avec certitude si les deux bateaux en question ont fait effectivement l'objet de contrôles. Le Ministre fait procéder à une enquête à ce sujet.

5. Les mesures de sécurité qui concernent en particulier les bateaux pour le transport de passagers font l'objet des articles 28 et 28, a, du règlement de visite des bateaux rhénans et des parties 5 et 6 de l'annexe D à ce règlement. En matière d'affichage de règles de sécurité à bord, ce règlement ne prévoit que l'affichage du nombre maximum de passagers admis.

6. Vu la complexité du problème de la compétence des instances judiciaires en matière de navigation rhénane, il sera répondu directement et en détail au membre.

Quant à la question finale, il y a lieu de faire observer que les bateaux naviguant ou stationnant sur le Rhin échappent au contrôle direct des autorités belges. La Commission centrale pour la Navigation du Rhin prépare un nouveau règlement de visite qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1976 et qui comprendra un chapitre important consacré spécialement aux bateaux pour le transport de passagers. Le Ministre invitera la délégation belge à la Commission centrale pour la Navigation du Rhin à insister auprès de celle-ci pour qu'elle recommande aux instances chargées de la surveillance de l'application du nouveau règlement d'exercer ce contrôle d'une manière stricte.

III. — Navigation maritime.

Inspection maritime.

Question :

Les navires de mer, les bâtiments de pêche et les bateaux de navigation intérieure doivent être régulièrement contrôlés en vue de constater s'ils répondent aux conditions de sécurité. De nombreux petits bateaux ne sont soumis à aucun contrôle. Quelle est la réglementation en la matière ?

Réponse :

La loi du 5 juin 1972 définit le « navire ». L'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime donne une définition plus précise des types de navires, tels que les navires à passagers, les navires de charge et les bâtiments de pêche. Ces « navires » tombent tous sous l'application du règlement sur l'inspection maritime, selon les normes spécifiques prévues au règlement pour chaque type de navire.

Les bateaux qui ne sont pas mentionnés dans les textes précités et qui ne sont donc pas des navires au sens de la loi, ne sont, dès lors, pas soumis, soit expressément, soit tacitement, à la réglementation et au contrôle en la matière.

Les petits bateaux visés dans la question sont très certainement les bâtiments de plaisance. La réglementation relative à ces bâtiments est actuellement à l'étude et pourra être promulguée sous peu.

*Zeevisserij.**Vraag :*

In de uiteenzetting van de Minister wordt vermeld dat er in 1974 geen slooppremies werden toegekend. Anderzijds is aangegeven dat in uitvoering van het koninklijk besluit van 9 oktober 1973, tot op 31 december 1974, 5 premies van 1 589 500 F werden toegekend. Wat is de juiste toedracht ?

Antwoord :

Voor het ogenblik gelden twee soorten van slooppremies :

1) Slooppremie met verplichting tot nieuwbouw. Zij is gesteund op het koninklijk besluit van 29 november 1961, gewijzigd bij koninklijk besluit van 5 augustus 1968, houdende toekenning van een premie voor het slopen van vissersvaartuigen. In het kader van dit koninklijk besluit werden in 1974 geen slooppremies toegekend.

2) Slooppremie zonder verplichting tot nieuwbouw. Deze is gesteund op het koninklijk besluit van 9 oktober 1973 houdende toekenning van een uitzonderlijke premie voor het slopen van vissersvaartuigen. Het is in het kader van dit koninklijk besluit dat de vijf premies waarvan sprake toegekend werden.

Vraag :

Het is bekend dat de Belgische visserij een crisisperiode doormaakt.

De schepen die nu gebouwd worden of onlangs gebouwd werden, zijn besteld in een periode van bloei en de financiering ervan geschiedde met zware rentelast. Heel wat reders zijn in de onmogelijkheid deze last thans te verwerken.

De Minister wordt gevraagd de lasten van deze scheepskredieten te herzien door een totale herziening van de hypothecaire leningen en door een groter tussenkomst van het fonds.

Antwoord :

Eens een krediet toegekend kan het niet meer herzien worden. Dit geldt bij alle kredietinstellingen.

Gelet op de moeilijke toestand waarin de zeevisserij thans verkeert kunnen de vissers aan de Minister individueel via de N. M. K. N. vragen een jaar uitstel te bekomen voor de aflossing van hun scheepskrediet.

Iedere aanvraag welke aldus voor beslissing is voorgelegd wordt met de meeste welwillendheid onderzocht. (Zie dienaangaande het antwoord van de Minister op de parlementaire vraag n° 176 dd. 20 februari 1975 van Kamerlid Vandamme, verschenen in het Bulletin van 11 maart 1975).

*Investeringsprogramma.**Vraag :*

Hoever staat het met de uitvoering van de bouw van 2 nieuwe loodsbotten ?

Antwoord :

Het bijzonder lastenkohier is klaar voor publicatie.

De bestelling van de nieuwe loodsbotten wordt voorzien voor de nazomer.

Vraag :

Er wordt op artikel 61.02 een bedrag van 2,5 miljard uitgetrokken voor het Fonds bestemd om het behoud en de

*Pêche maritime.**Question :*

L'exposé du Ministre précise qu'aucune prime de démolition n'a été accordée en 1974. D'autre part, il rappelle que jusqu'au 31 décembre 1974, cinq primes de 1 589 500 F ont été accordées en vertu de l'arrêté royal du 9 octobre 1973. Qu'en est-il exactement ?

Réponse :

Il existe actuellement deux sortes de primes de démolition, à savoir :

1) la prime de démolition comportant l'obligation de construire un nouveau bâtiment de pêche. Cette prime est basée sur l'arrêté royal du 29 novembre 1961, modifié par l'arrêté royal du 5 août 1968, concernant l'octroi d'une prime pour la démolition de bâtiments de pêche. Aucune prime de démolition n'a été octroyée en 1974 dans le cadre de cet arrêté royal.

2) La prime de démolition sans obligation de construire un nouveau bâtiment de pêche. Cette prime est basée sur l'arrêté royal du 9 octobre 1973 concernant l'octroi d'une prime exceptionnelle pour la démolition de bâtiments de pêche. C'est dans le cadre de cet arrêté royal qu'ont été octroyées les cinq primes dont il est question.

Question :

On sait que la pêche belge traverse une période de crise.

Les bâtiments qui sont construits à l'heure actuelle ou qui viennent de l'être ont été commandés dans une période de prospérité et leur financement requiert de lourdes charges d'intérêts. De nombreux armateurs sont dans l'impossibilité de faire face à ces charges à l'heure actuelle.

Le Ministre pourrait-il revoir les charges de ces crédits maritimes en procédant à une révision complète des prêts hypothécaires et en accordant une plus grande intervention du Fonds ?

Réponse :

Une fois qu'il est accordé un crédit ne peut plus être revu. Cette règle vaut pour tous les établissements de crédit.

Etant donné la situation pénible dans laquelle la pêche maritime se trouve à l'heure actuelle, les pêcheurs peuvent adresser au Ministre, par le truchement de la S. N. C. I., une demande individuelle, en vue d'obtenir un sursis d'une année pour le remboursement de leur crédit maritime.

Chaque demande adressée sera examinée avec la plus grande bienveillance (voir à ce sujet la réponse du Ministre à la question parlementaire n° 176 du 20 février 1975 du député Vandamme, publiée au Bulletin du 11 mars 1975).

*Programme d'investissement.**Question :*

Où en est la construction de deux nouveaux bateaux-pilotes ?

Réponse :

Le cahier spécial des charges est prêt à être publié.

La commande des nouveaux bateaux-pilotes est prévue pour la fin de l'été.

Question :

L'article 61.02 prévoit un montant de 2,5 milliards pour la constitution d'un fonds destiné à assurer le maintien

ontwikkeling te verzekeren van de handelsvloot en de zeevisserij.

Verwacht men voor 1975 een zeer sterk programma, en moet het fonds daarin zelf zoveel voorzien?

Antwoord :

De toestand van het Fonds voor 1975 werd als volgt geprogrammeerd :

a) Beschikbaar.

— Raming der terugbetalingen van kapitaal en interesten in 1975 607 000 000 F

b) Te voorzien voor uitgaven-programma.

— Uitgaven voor reeds goedgekeurde kredieten 2 506 500 000 F

— Uitgaven voor nieuwe nog te verwachten aanvragen, gebaseerd op 70 % krediet (50 % N. M. K. N. en 50 % Fonds) waarvan 20 % opnemingen in 1975 553 000 000 F

— Vergoeding N. M. K. N. voor beheer Fonds 8 000 000 F

— Allerlei onkosten (restorno's, faillissementen, enz.) 2 000 000 F

— Saldo te voorzien om dienstjaar 1976 in te zetten 50 000 000 F

3 119 500 000

c) Te voorzien op de begroting voor 1975.

3 119 500 000 - 607 000 000 = 2 512 500 000 F.

Zeevaartonderwijs.

Vraag :

Het zeevaartonderwijs wordt op allerlei gebied stiefmoederlijk behandeld. Een afgestudeerde uit het zeevaartonderwijs bekomt geen diploma in overeenstemming met het peil van de studies. De moeilijkheden inzake diploma en wervingsmogelijkheden waren wellicht reeds lang opgelost indien het zeevaartonderwijs ressorteerde onder de bevoegdheid van het Ministerie van Nationale Opvoeding. Kan dergelijke overheveling niet overwogen worden?

Het zeevaartonderwijs behoort volgens een ander lid wel thuis in het departement van Verkeerswezen. De herwaarderding van de diploma's dringt zich evenwel op. Er wordt aangedrongen op een spoedige toekenning van het licentiaatsdiploma aan de afgestudeerden van de afdeling dek van de Hogere Zeevaartschool.

Antwoord :

Een overheveling naar het Ministerie van Nationale Opvoeding zou geenszins bevorderlijk zijn voor een degelijke ontplooiing van het zeevaartonderwijs, een sector die reeds meer dan voldoende eigen problemen telt. Alle betrokken middelen delen trouwens dezelfde overtuiging dat dit onderwijs moet gehecht blijven bij het Ministerie van Verkeerswezen.

Inzake de herwaarderding van de diploma's van het zeevaartonderwijs en hun erkenning door het Ministerie van Nationale Opvoeding werden sinds geruime tijd concrete voorstellen aan de twee departementen van Nationale Opvoeding gedaan. Deze voorstellen worden thans door beide departementen onderzocht. Positieve resultaten mogen eerlang verwacht worden.

et le développement de la marine marchande et de la pêche maritime.

Escompte-t-on, en 1975, un programme très chargé et le fonds doit-il lui-même assumer ce programme à ce point?

Réponse :

La situation du Fonds pour 1975 a été programmée comme suit :

a) Disponible.

— Evaluation des remboursements en capital et en intérêts en 1975 607 000 000 F

b) A prévoir pour le programme des dépenses.

— Dépenses afférentes à des crédits d'ores et déjà approuvés 2 506 500 000 F

— Dépenses afférentes à de nouvelles demandes éventuelles, basées sur 70 % de crédits (50 % de la S. N. C. I. et 50 % du Fonds), dont 20 % à titre de prélèvements en 1975 553 000 000 F

— Indemnité S. N. C. I. pour gestion du fonds 8 000 000 F

— Frais divers (ristournes, faillites, etc.) 2 000 000 F

— Solde devant être prévu pour entamer l'exercice 1976 50 000 000 F

3 119 500 000

c) A prévoir au budget pour 1975.

3 119 500 000 - 607 000 000 = 2 512 500 000 F.

Enseignement maritime.

Question :

L'enseignement maritime se trouve réduit à la portion congrue dans les domaines les plus divers. Celui qui a terminé l'enseignement maritime ne reçoit pas de diplôme correspondant au niveau des études. Les difficultés en matière de diplôme et de placement seraient probablement résolues depuis longtemps si l'enseignement maritime était du ressort du Ministère de l'Education nationale. Ne pourrait-on envisager ce transfert?

De l'avis d'un autre membre, l'enseignement maritime est bien à sa place au Ministère des Communications. Une revalorisation des diplômes s'impose néanmoins. Il est demandé que le diplôme de licencié soit rapidement octroyé à ceux qui terminent leurs études à la section « pont » de l'Ecole supérieure de Navigation.

Réponse :

Un transfert au Ministère de l'Education nationale ne serait guère profitable à un épanouissement normal de l'enseignement maritime, c'est-à-dire d'un secteur qui a déjà assez de problèmes spécifiques. Tous les milieux en cause inclinent d'ailleurs à croire que cet enseignement doit continuer de dépendre du Ministère des Communications.

Des propositions concrètes au sujet de la revalorisation des diplômes de l'enseignement maritime et de leur reconnaissance par le Ministère de l'Education nationale ont été faites aux deux départements de l'Education nationale. Actuellement, les deux départements examinent ces propositions. Des résultats positifs peuvent être escomptés sous peu.

Vraag :

Op artikel 33.02 is een krediet uitgetrokken van 779 000 F voor studiebeurzen en prijzen voor de zeevaartscholen. Is dit bedrag alleen voorzien voor de zeevaart en radionavigatieschool? Waarom is het dit ook niet het geval in het zeevisserijonderwijs?

Antwoord :

Het op artikel 33.02 uitgetrokken krediet van 779 000 F is alleen bestemd voor de toekening van studiebeurzen aan de leerlingen van de Rijkszeevaartscholen en van de Hogere Radionavigatieschool.

De studiebeurzen bestaan voor de inwonende leerlingen in het geheel of gedeeltelijk vrijstellen van kostgeld en/of het toekennen van een tussenkomst in de uniform- en uitzetkosten of in de studiekosten, voor de uitwonende leerlingen in het toekennen van een tussenkomst in het schoolgeld (H. R. N. S.) en in de kosten van uniform en uitzet of in de studiekosten. De studenten koopvaardij komen uit alle landsgedeelten.

Aan geen enkele visserijschool is een internaat verbonden, terwijl de leerlingen — allen van de kuststreek — ook geen uniform moeten dragen. Het onderwijs is volledig kosteloos. Er is dus geen enkele reden om aan de leerlingen van de visserijscholen studiebeurzen te verlenen.

Vraag :

Kan er aangeduid worden op welk artikel een vergoeding ingeschreven is voor het in huur hebben van het opleidingschip voor de zeevisserij : « De Broodwinner »?

Antwoord :

Het huurgeld voor het opleidingsschip voor de visserij is ingeschreven in artikel 01.01 van de Begroting Culturele Zaken van de Nederlandse Cultuurgemeenschap — Sector Verkeerswezen — Titel I, Deel I.

Vraag :

In ons land is er niemand gelukkig met de praktische opleiding die thans wordt gegeven aan de kadetten aan boord van koopvaardij schepen. Reeds meerdere keren werd geopteerd voor een nieuw oefenschip. Bestaan er vooruitzichten voor de bouw van een nieuw oefenschip op korte termijn? In heel wat landen wordt de praktische opleiding nog steeds verzekerd aan boord van een zeilschip. Zal er bij de eventuele keuze van een oefenschip rekening gehouden worden met de bijzondere voordelen die de opleiding aan boord van een zeilschip biedt?

Antwoord :

Reeds bij het uit de vaart nemen van « Mercator » werd grondig onderzocht of het nog zin had een zeilschoolschip te bouwen. Niet alleen bleken de kosten inzake bouw, onderhoud en bemanning niet in verhouding te staan tot het doel, maar bovendien gaf de meerderheid van de talrijke geraadpleegde technici de voorkeur aan de opleiding van leerling-officieren aan boord van cargoschepen die een natuurgetrouw beeld geven van het toekomstig beroep.

Voor het ogenblik bestaan er geen concrete vooruitzichten voor de bouw van een nieuw oefenschip op korte termijn, daar de kosten van de bouw en het beheer ontzettend duur uitvallen.

Question :

A l'article 33.02 est prévu un crédit de 779 000 F en vue de l'octroi de bourses d'étude et de prix pour les écoles maritimes. Ce montant est-il uniquement destiné aux écoles de navigation maritime et de radionavigation? Pourquoi l'enseignement de la pêche maritime ne pourrait-il en bénéficier?

Réponse :

Le crédit de 779 000 F inscrit à l'article 33.02 est exclusivement affecté à l'octroi de bourses d'études aux élèves des écoles maritimes de l'Etat et de l'Ecole supérieure de radionavigation.

Les bourses d'étude sont destinées à exonérer les élèves internes de tout ou partie du minerval et/ou à octroyer une intervention dans les frais d'uniforme ou d'équipement, ou encore dans les frais d'études. En ce qui concerne les élèves externes, le crédit précité est destiné à octroyer une intervention dans le minerval (E. S. R. N.) ainsi que dans les frais d'uniforme et d'équipement ou dans les frais d'étude. Les étudiants qui se destinent à la marine marchande proviennent de toutes les régions du pays.

Aucune école de pêche ne possède un internat et les élèves, qui sont tous originaires du littoral, ne sont pas astreints au port de l'uniforme. De plus, l'enseignement y est totalement gratuit. Il n'y a donc aucune raison d'accorder des bourses d'étude aux élèves des écoles de pêche.

Question :

L'article auquel est inscrit le crédit pour la location du bateau-école « De Broodwinner » destiné à la pêche maritime pourrait-il être indiqué?

Réponse :

La location du bateau-école de pêche est prévue à l'article 01.01 du budget des Affaires culturelles de la Communauté culturelle néerlandaise — Secteur Communications — titre I, partie I.

Question :

Dans notre pays, la formation pratique des cadets telle qu'elle existe à bord de navires marchands ne satisfait personne. A plusieurs reprises déjà, il a été opté en faveur d'un nouveau navire-école. Existe-t-il des prévisions concrètes en ce qui concerne la construction à court terme d'un nouveau navire-école? Dans de nombreux pays, la formation pratique est encore toujours assurée à bord de voiliers. Lors du choix éventuel d'un navire-école, sera-t-il tenu compte des avantages particuliers qu'offre la formation à bord d'un voilier?

Réponse :

Dès la mise hors service du « Mercator », on a examiné de manière approfondie si la construction d'un voilier-école avait encore un sens. On s'est non seulement aperçu que les frais de construction, d'entretien et d'équipage étaient disproportionnés par rapport au but visé, mais la majorité des nombreux techniciens consultés ont accordé la préférence à la formation des élèves-officiers à bord de cargos, lesquels donnent une image fidèle de leur future profession.

Pour l'instant, il n'existe pas de projets concrets en ce qui concerne la construction à court terme d'un nouveau navire-école, les frais de construction et de maintenance étant extrêmement élevés.

*Regie voor Maritiem Transport.**Vraag :*

De R. M. T. werd opgericht in 1971. Is het reeds nu mogelijk of is het nog te vroeg om uit te maken of de oprichting van een regie voor de exploitatie van de Oostende-Doverlijn nuttig effect resulteerde, m.a.w. of de regievorm betere werkingsmogelijkheden biedt dan voorheen het zuiver staatsbeheer?

Antwoord :

Het zou voorbarig zijn thans reeds uitspraak te doen over het nuttig effect van de regievorm vergeleken bij het zuiver staatsbeheer.

Vraag :

Kan een duidelijk inzicht worden verstrekt van de juiste resultaten van de R. M. T. over 1975?

Antwoord :

De specifieke begroting R. M. T. die het voorwerp uitmaakt van Titel III — van de begroting Verkeerswezen - Instellingen van openbaar nut — is een begroting van ontvangsten en uitgaven en omvat derhalve een raming van alle geldbewegingen over 1975.

Hierin zijn o.m. begrepen de vermoedelijke geldbewegingen in verband met de opstelling van activa-bestanddelen, in verband met opgenomen leningen en die welke betrekking hebben op verrichtingen voor orde.

Slechts een gedeelte van die geldbewegingen staat in relatie tot de verrichtingen die de eigenlijke resultaten bepalen.

De ontvangsten en uitgaven-begroting van de R. M. T. over 1975 is lichtelijk positief vermits het totaal van de geraamde ontvangsten, nl. 3 317 041 000 F, het totaal van de geraamde uitgaven, nl. 3 315 557 000 F, overtreft, zodat een batig begrotingssaldo blijft van 1 484 000 F.

Het exploitatie-resultaat en het bedrijfsresultaat worden teruggevonden als slotsaldi van de prefiguratie van de exploitatie- en resultatenrekeningen welke verstrekt zijn in de toelichting op blz. 270 van het document 4-XIV/I.

De prefiguratie van het exploitatie-resultaat 1975 laat een batig saldo van 79 154 000 F.

De prefiguratie van het bedrijfsresultaat (na afschrijving van de vastliggende activa t.b.v. 128 400 000 F) laat een nadelig saldo van 99 824 000 F.

Vraag :

Bij nazicht van de begroting blijkt dat de financiële resultaten van de R. M. T. eerder aan de magere kant liggen. Kan er verzekerd worden dat het zeer geringe saldo werkelijk bestaande is?

Hoe is de toestand concreet?

Antwoord :

De begroting is uiteraard een raming en hoewel ze zorgzaam en gewetensvol wordt opgemaakt, is het niet mogelijk vooraf garanties te geven over het werkelijk verloop en het uiteindelijk resultaat, omdat de Regie een commerciële onderneming is die werkt in een gebied van internationale concurrentie.

Momenteel kan gezegd worden dat de trafiek beter is dan de vooruitzichten waarop de begrotingsontvangsten gebaseerd zijn. Dit is ongetwijfeld hoopvol, maar het grootste deel van het jaar moet nog komen. Daarnaast vormt de koers van het pond-sterling een blijvende onzekerheid.

*Régie des Transports maritimes.**Question :*

La R. T. M. a été créée en 1971. Est-il dès à présent possible, ou est-ce encore prématuré de déterminer si la création d'une régie en vue de l'exploitation de la ligne Ostende-Douvres a porté ses fruits ou, en d'autres termes, de préciser si le mode de gestion en régie offre des possibilités meilleures de fonctionnement que l'ancien mode de gestion, qui était purement étatique?

Réponse :

Il serait prématuré de se prononcer d'ores et déjà sur l'effet, salubre ou non, du mode de gestion en régie comparé au mode de gestion purement étatique.

Question :

Serait-il possible de donner un aperçu des résultats exacts de la R. T. M. pour l'année 1975?

Réponse :

Le budget spécifique de la R. T. M., qui fait l'objet du Titre III du budget des Communications - Organismes d'intérêt public — est un budget de recettes et de dépenses et comporte en conséquence une évaluation de tous les mouvements monétaires en 1975.

Il comprend, notamment, les mouvements monétaires probables relatifs à la constitution d'éléments de l'actif, relatifs à des emprunts contractés et à ceux qui se rapportent à des opérations pour ordre.

Une partie seulement de ces mouvements monétaires a un rapport avec les opérations qui déterminent les résultats proprement dits.

Le budget des recettes et des dépenses de la R. T. M. pour 1975 est légèrement en boni, puisque le total des recettes prévues, soit 3 317 041 000 F, est supérieur au total des dépenses prévues, soit 3 315 557 000 F, de sorte qu'il subsiste un solde budgétaire favorable de 1 484 000 F.

Les résultats d'exploitation et les résultats d'entreprise se retrouvent dans les soldes de la préfiguration des comptes d'exploitation et de résultats qui figurent au programme justificatif, à la page 270 du document 4-XIV/I.

La préfiguration du résultat d'exploitation pour 1975 fait apparaître un boni de 79 154 000 F.

La préfiguration du résultat d'entreprise fait apparaître un solde déficitaire de 99 824 000 F, après amortissement des actifs immobilisés, d'un montant de 128 400 000 F.

Question :

Il résulte d'un contrôle du budget que les résultats financiers de la Régie des transports maritimes sont plutôt maigres. Des assurances peuvent-elles être fournies au sujet de la réalité de ce très minime solde favorable?

Comment se présente la situation concrètement?

Réponse :

Un budget constitue, par définition, une prévision et, quoiqu'il soit élaboré aussi bien et aussi consciencieusement que faire se peut, il n'est pas possible de donner des garanties préalables quant au déroulement effectif et au résultat final, la Régie étant une entreprise commerciale, active dans un secteur de concurrence internationale.

En ce moment il est permis de dire que le trafic dépasse les prévisions sur lesquelles les recettes budgétaires ont été basées. Certes, cela ouvre des perspectives optimistes, mais la plus grande partie de l'année appartient encore au futur. Le cours de la livre sterling, d'autre part, représente un facteur d'incertitude permanente.

Vraag :

Globaal bekeken zijn de verkeersresultaten gunstig te noemen; en achteruitgang van de begeleide wagens is niet-temin vast te stellen.

Is de afname werkelijk gelijklopend voor alle kanaallijnen? Kan een vergelijkende tabel worden voorgelegd? Kan er een overzicht gegeven worden van de evolutie van de verkeersresultaten inzake passagiers, begeleide wagens en vracht voor de verschillende maatschappijen die de overtocht organiseren?

Antwoord :

De gevraagde gegevens worden door de exploitanten van de bedoelde zeevaartlijnen om commerciële redenen niet bekend gemaakt.

Wel kan worden medegedeeld dat de globale personenwagentrafiek van de voornaamste zeevaartlijnen tussen Engeland en het vasteland die opereren tussen Cherbourg en Hoek van Holland, in 1974 met 9,5 % terugliep tegenover 1973; voor de zeevaartlijnen Oostende-Dover/Folkestone bedroeg die terugloop 9 %.

Vanaf november 1974 is er echter een kentering gekomen in de situatie en is de personenwagentrafiek opnieuw gestegen.

Hierna de evolutie van voornaamste trafieken van de Oostende-Dover/Folkestone lijnen :

	1972	1973	1974
reizigers	2 039 903	2 183 359	2 223 470
vergezeld voertuigen.	253 058	264 811	240 669
vrachtvoertuigen	10 286	33 129	55 477

Vraag :

Is het voor de R. M. T. in haar concurrentiestrijd niet mogelijk tijdens een topmaand een tegemoetkoming te voorzien om klanten aan te trekken? Wat begeleide wagens betreft, zou er bvb. een tussentarief kunnen voorzien worden daar tussen de vervoerprijs voor de allerkleinste wagen en deze van toerismeklasse er reeds 1 000 F verschil is.

Antwoord :

Het is niet aangewezen tijdens de topmaanden een tegemoetkoming te voorzien om klanten aan te trekken.

Door de R. M. T. wordt er integendeel naar gestreefd door tarifaire maatregelen een trafiekspreiding te bekomen bv. met het gereduceerd wintertarief voor personenwagens.

Een herziening van het voertuigentarief, waarbij gedacht wordt aan nog een groter verschil tussen de zomer- en wintertarieven, is ter studie.

Vraag :

Er wordt vastgesteld dat de zwaarste concurrentie voor de R. M. T. ligt bij de hovercraft en voornamelijk de Townsend-line. De service aan boord van de eenheden van de Townsend-line is heel wat beter dan aan boord van onze schepen, waar het cliënteel door het personeel van de restauratiedienst niet te best behandeld wordt.

Worden hier maatregelen voorzien?

Antwoord :

Bij gelijke bezetting inzake aantal passagiers kan de « service » die verleend wordt aan boord van de schepen van de R. M. T. zeker de vergelijking doorstaan met die welke verstrekt wordt aan boord van de « Townsend » schepen.

Question :

Pris globalement, les résultats du trafic peuvent être qualifiés de positifs; il y a cependant lieu de noter une régression du nombre de voitures accompagnées.

La régression est-elle vraiment parallèle pour toutes les lignes de la Manche? Serait-il possible de présenter un tableau comparatif? Serait-il possible de donner un aperçu de l'évolution des résultats du trafic des passagers, des voitures accompagnées et du fret pour les différentes compagnies organisant la traversée?

Réponse :

Pour des raisons commerciales, les informations demandées ne sont pas communiquées par les exploitants des lignes maritimes en question.

Il est effectivement possible de signaler que le trafic global des voitures sur les principales lignes reliant l'Angleterre au continent entre Cherbourg et Hoek van Holland a connu, en 1974, une régression de 9,5 % par rapport à 1973; pour les lignes maritimes Ostende-Douvres/Folkestone cette régression a été de l'ordre de 9 %.

A partir du mois de novembre 1974, il s'est produit un changement de situation et le trafic des voitures s'est remis à augmenter.

L'évolution des principaux trafics des lignes Ostende-Douvres/Folkestone s'établit comme suit :

	1972	1973	1974
voyageurs	2 039 903	2 183 359	2 223 470
voitures			
accompagnées	253 058	264 811	240 669
camions	10 286	33 129	55 477

Question :

N'est-il pas possible à la R. T. M. de prévoir, pendant un mois caractérisé par des pointes de trafic, une intervention spéciale destinée à attirer la clientèle? Ne pourrait-on, pour les voitures accompagnées, prévoir un tarif intermédiaire, étant donné qu'il y a déjà une différence de 1 000 F entre le prix du transport de la voiture la plus petite et de celle de la classe touristique?

Réponse :

Il n'est pas indiqué de prévoir une intervention durant les mois de trafic intense pour attirer des clients.

La R. T. M. s'efforce, au contraire, d'obtenir un étalement du trafic par la mise en vigueur de mesures tarifaires, par exemple au moyen du tarif réduit en période hivernale pour les voitures.

Une revision du tarif des véhicules, axée sur une différence plus grande encore entre les tarifs des périodes estivale et hivernale est actuellement à l'étude.

Question :

Il a été constaté que la concurrence la plus forte faite à la R. T. M. a pour origine les aéroglisseurs marins et, surtout, la Townsend-line. Le service à bord des unités de la Townsend-line est bien meilleur que celui offert par nos navires, à bord desquels la clientèle n'est pas traitée comme il convient par le personnel de service du restaurant.

Des mesures sont-elles prévues sur ce point?

Réponse :

A égalité des effectifs de passagers, le « service » offert à bord des navires de la R. T. M. est certainement comparable à celui offert à bord des unités de la Townsend-line.

De polyvalente schepen — waarvan er reeds twee in de vaart zijn en nog twee in dienst gesteld worden in 1975 — bieden inzake restauratie van de reizigers trouwens aanzienlijk meer mogelijkheden dan de vroeger gebouwde schepen, wat automatisch de service zal ten goede komen.

Vraag :

Er bestond voor de R. M. T. een plan voor de bouw van een aantal nieuwe schepen. De uitvoering van dit plan verliep volgens een eerder abnormale werkwijze. Er werd een contact afgesloten met private maatschappijen voor de bouw van twee schepen; bij toepassing van de wet van 23 augustus 1948 werd er uiteindelijk scheepskrediet verleend voor de schepen overgenomen door de R. M. T.

Hoe is men tot dergelijke formule gekomen en schenkt deze voldoening?

Antwoord :

De formule voor de bouw van de laatste twee nieuwe schepen, die dit jaar door de Regie zullen in gebruik genomen worden, werd door de Ministerraad in aanmerking genomen om snel in de dringende behoeften aan nieuwe schepen te kunnen voldoen.

De formule is uiterst efficiënt gebleken voor het gestelde doel.

Vraag :

Het is geweten dat de hovercraft geen volledige voldoening schenkt. Er zijn evenwel andere technieken die snel verkeer mogelijk maken.

Zou het niet wenselijk zijn de mogelijkheden te bestuderen die een « hydrofoil » biedt? Wordt ter zake het nodige gedaan opdat de R. M. T. hier niet zou tekort schieten?

Antwoord :

De Regie volgt permanent de evolutie die zich voordoet op transportgebied, waaronder zowel deze van de hovercraft als deze van de « hydrofoil ».

De besluiten die zij daaruit trekt behoren tot het domein van de commerciële strategie op langere termijn en worden bij voorkeur niet vrijgegeven.

III. — BESPREKING VAN DE ARTIKELEN EN STEMMINGEN.

De Minister werd verzocht bij de volgende artikelen van de tabel en bij de begrotingen van de instellingen van openbaar nut nadere gegevens te verstrekken :

Artikel 11.03 (Titel I, Sectie II) Lonen en sociale lasten.

Op bladzijden 93 en 124 worden de vergoedingen voor hogere functies weergegeven.

De aanwijzingen voor de uitoefening van hogere functies zijn gerechtvaardigd hetzij het gaat om vacante betrekkingen, hetzij omdat de titularis van de betrekking tijdelijk zijn functies niet uitoefent.

Bepaalde betrekkingen blijven gedurende een zekere periode vacant. Talrijk zijn de betrekkingen waarvan de titularissen gedetacheerd zijn bij ministeriële kabinetten, met verlof zonder wedde geplaatst zijn, langdurig afwezig blijven wegens ziekte, zwangerschap of borstvoeding.

Les navires polyvalents — dont deux déjà sont en exploitation et deux autres le seront dans le courant de l'année 1975 — offrent d'ailleurs sur le plan de la restauration des voyageurs bien davantage de possibilités que les navires construits auparavant, ce qui améliorera *ipso facto* la qualité du service.

Question :

Il existait, pour la Régie des Transports maritime, un plan relatif à la construction d'un certain nombre de nouveaux navires. L'exécution de ce plan s'est déroulée d'une manière plutôt anormale. Un contrat a été conclu avec des sociétés privées pour la construction de deux navires; en application de la loi du 23 août 1948, des crédits à la construction navale ont été alloués finalement pour les navires repris par la Régie des Transports maritimes.

Comment a-t-on abouti à une telle formule? Celle-ci donne-t-elle satisfaction?

Réponse :

La formule de construction des deux nouveaux navires qui seront mis en service cette année par la Régie a été retenue par le Conseil des Ministres en vue de faire face rapidement à l'urgent besoin de nouveaux navires.

Cette formule s'est révélée extrêmement efficace par rapport au but visé.

Question :

Nul n'ignore que l'aéroglesseur marin ne donne pas toute satisfaction. Il existe cependant d'autres techniques permettant des liaisons rapides.

Ne serait-il pas souhaitable d'examiner les possibilités offertes par l'hydrofoil? Le nécessaire est-il fait, en l'occurrence, pour que la Régie des Transports maritimes ne fasse pas preuve de carence?

Réponse :

La Régie suit en permanence l'évolution qui se produit dans le domaine des transports, notamment en ce qui concerne tant l'aéroglesseur marin que l'hydrofoil.

Les conclusions qu'elle en tire relèvent du domaine de la stratégie commerciale à long terme et il est préférable de ne pas les divulguer.

III. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES.

Il a été demandé au Ministre de fournir, pour les articles ci-après du tableau et des budgets des organismes d'utilité publique, de plus amples renseignements.

Article 11.03 (Titre I, Section II) Salaires et charges sociales.

Aux pages 93 et 124 figurent des allocations pour fonctions supérieures.

Les désignations en vue de l'exercice de fonctions supérieures se justifient, soit par des vacances d'emploi, soit parce que le titulaire d'un emploi n'est temporairement pas à même d'exercer ses fonctions.

Certains emplois restent vacants pendant une période déterminée. Par ailleurs, nombreux sont les emplois dont les titulaires sont détachés dans des cabinets ministériels, sont mis en congé sans traitement ou sont absents durant une longue période pour cause de maladie, de grossesse ou d'allaitement.

De aanwijzingen voor uitoefening van hogere functies geschieden overeenkomstig de vigerende reglementering ter zake en worden na een eerste periode van zes maanden voor advies voorgelegd aan de Inspectie van Financiën die zich uitspreekt omtrent de opportuniteit van de verlenging ervan, wat nog onlangs geschiedde.

Artikel 12.01 (Titel I, Sectie II) Erelonen van advocaten en geneesheren.

Het krediet van 1 000 000 F waarvan sprake is op bladzijde 126 onder de rubriek « advocaten, deskundigen, geneesheren en andere prestaties van derden » is samengesteld als volgt :

a) Raad van beroep en andere prestaties van derden : 300 000 F.

De vergoedingen toegekend aan de voorzitter van de Raad van beroep (magistraat) zijn niet gebonden aan de index. Het bedrag ervan, samen met dat voor vergoedingen voor prestaties van derden, wordt geraamd op 300 000 F.

b) Honoraria van advocaten en buitengewone kosten : 300 000 F.

Er zij opgemerkt dat de eigenlijke honoraria van de advocaten van het departement uitbetaald worden door de vier regieën (Posterijen, Telegrafie en Telefonie, Luchtwezen en Maritiem Transport). Het hier bedoelde krediet, groot 300 000 F, is bestemd om de advocaten te vergoeden in geval van reizen naar het buitenland of vertegenwoordiging van het departement voor het Hof van Cassatie. De uitgaven hieraan verbonden worden geraamd op 300 000 F.

c) Terugbetaling aan de Regie T. T. van de wedde van een gedetacheerd personeelslid (telefoniste) : 400 000 F. De uitgaven hieraan verbonden worden geraamd op 400 000 F, administratiekosten inbegrepen.

Artikel 12.22 (Titel I, Sectie II) Luchtvaart : exploitatie, materieel, vervoer enz. Exploitatie en huur der dienst-vliegtuigen.

De verhoging van 2 192 000 F in 1974 tot 21 060 000 F in 1975 is hoofdzakelijk te wijten aan de indienstneming van een nieuw calibratievliegtuig (Beechcraft King Air A 100) voor het nazicht van de navigatiehulpmiddelen.

Dit vliegtuig maakt het voorwerp uit van een leasingcontract met een tijdsduur van 5 jaar dat een aanvang neemt op 1 maart 1975, met mogelijkheid van aankoop in 1980 tegen zijn residuele waarde.

Dienvolgens werden in de begroting voor 1975 kredieten voorzien ten belope van de eerste huurschijf, hetzij 15 400 000 F.

In verband daarmee liggen de exploitatiekosten hoger in 1975 (3 850 000 F oorspronkelijk voorzien) dan wanneer in 1974 de exploitatiekosten van het toen in dienst zijnde DC 3-vliegtuig werden verminderd; met dit vliegtuig werden weinig vluchten uitgevoerd ingevolge de sleet van het toestel en zijn uitrustingen.

Artikel 22.01 (Titel I, Sectie II) Toelagen aan de maatschappijen voor stedelijk vervoer en aan de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen als bijdrage tot het evenwicht van hun exploitatierekening.

Op dit artikel is een toelage ingeschreven van 6 374,75 miljoen.

Van dit bedrag is 4 030,75 miljoen bestemd voor de M. I. V. en 2 344 miljoen voor de N. M. V. B.

Deze bedragen werden vastgesteld rekening gehouden met tariefverhogingen die zouden plaatsgrijpen op 1 sep-

Les désignations en vue de l'exercice de fonctions supérieures ont lieu conformément à la réglementation en vigueur en la matière et sont soumises, après une première période de six mois, à l'avis de l'Inspection des Finances, qui se prononce sur l'opportunité de leur prolongation, ce qui s'est fait récemment encore.

Article 12.01 (Titre I, Section II) Honoraires des avocats et des médecins.

Le crédit d'un montant de 1 000 000 de F qui figure à la page 126 sous la rubrique « Avocats, experts, médecins et autres prestations de tiers » se ventile comme suit :

a) Conseil d'appel et autres prestations de tiers : 300 000 F.

Les indemnités allouées au président du Conseil d'appel (magistrat) ne sont pas liées à l'index. Leur montant, cumulé avec celui des indemnités pour prestations de tiers, est estimé à 300 000 F.

b) Honoraires des avocats et frais extraordinaires : 300 000 F.

Il y a lieu d'observer que les honoraires proprement dits des avocats du département sont liquidés par les quatre Régies (Postes, Télégraphes et Téléphones, Voies aériennes et Transports maritimes). Le crédit visé, d'un montant de 300 000 F, est destiné à indemniser les avocats pour leurs déplacements à l'étranger ou pour la représentation du département devant la Cour de Cassation. Les dépenses y afférentes sont estimées à 300 000 F.

c) Remboursement à la R. T. T. du traitement d'un membre détaché du personnel (téléphoniste) : 400 000 F. Les dépenses y afférentes sont estimées à 400 000 F, frais d'administration inclus.

Article 12.22 (Titre I, Section II) Aéronautique : exploitation, matériel, transports, etc. — Exploitation et location des avions de service.

L'accroissement de 2 192 000 F en 1974 à 21 060 000 F en 1975 est dû essentiellement à la mise en service d'un nouvel avion de calibrage (Beechcraft King Air A 100) pour le contrôle des accessoires de navigation.

Cet appareil fait l'objet d'un contrat de location-vente d'une durée de 5 ans commençant le 1^{er} mars 1975, avec possibilité d'achat en 1980 à la valeur résiduelle. En conséquence, des crédits ont été prévus au budget pour 1975 à concurrence de la première tranche de loyer, soit 15 400 000 F.

A cet égard, les frais d'exploitation pour 1975 (3 850 000 F initialement prévus) sont plus élevés, ceux qui étaient prévus en 1974 pour le DC 3 alors en service ayant été diminués, car cet avion a peu volé en raison de l'usure de l'appareil et de son équipement.

Article 22.01 (Titre I, Section II) Subventions aux sociétés de transports urbains et à la Société nationale des chemins de fer vicinaux à titre de contribution à l'équilibre de leur compte d'exploitation.

Une subvention de 6 374,75 millions est inscrite à cet article.

De ce montant, 4 030,75 millions sont destinés aux sociétés de transports urbains et 2 344 millions à la S. N. C. V.

Ces montants ont été fixés compte tenu des majorations de tarif qui devaient avoir lieu le 1^{er} septembre 1974 et le

tember 1974 en 1 maart 1975. Vermits deze verhogingen niet werden doorgevoerd zullen belangrijke bijkredieten noodzakelijk zijn.

Artikel 11.05 (Titel I, Sectie VI) Allerhande uitgaven voor maatschappelijk dienstbetoon van Verkeerswezen andere dan aankopp van vermogensgoederen.

Het desbetreffende krediet bedraagt 11 951 000 F en dekt alle activiteiten met sociaal karakter van het Departement Verkeerswezen ten gunste van personeelsleden van de Algemene Diensten, het Bestuur van het Vervoer, het Bestuur der Luchtvaart, het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart en het Commissariaat-generaal voor Toerisme.

Een deel van de kredieten wordt aangewend voor het verlenen van hulpelden aan personeelsleden van voormelde administraties en de aan de op rust gestelde personeelsleden van het oude Bestuur der Posterijen.

Alle uitgaven op sociaal gebied zijn onderworpen aan de voorafgaande goedkeuring van de Minister of van de administratieve overheden die oordelen over de opportuniteit van de uitgave.

Zoals voor alle staatsuitgaven zijn de diverse controleorganismen bij de goedkeuring ervan betrokken (Inspectie van Financiën, Controleur der Vastgelegde Uitgaven, Rekenhof.)

Voor het ontspanningscentrum Sint-Genesius-Rode bedroegen de leveringen en werken 530 861 F in 1973.

In 1974 werden de onderhoudswerken en de aangangsfase voor aanleg van een terrein voor een omnisporthal begroot op 1 632 326 F.

De situatie van een beheerder die per maand 2 000 F minder zou ontvangen ten gevolge van een beslissing van het Rekenhof is de Minister niet bekend. In 1970 formuleerde het Rekenhof een opmerking inzake de bezoldiging van de echtgenote van een oud-beheerder: betrokkene was aangeworven als onderhoudswerkvrouw maar oefende tevens de functies uit van kokkin. Om deze reden ontving zij een vakantiégeld waarop zij krachtens haar aanwervingscontract geen aanspraak kon maken.

Artikel 12.20 (Titel I, Sectie VI) Werkingskosten van het Centrum voor informatieverwerking, enz.

Vraag :

Aan wie heeft men gevraagd om ordinateuren te huren ?

Werd deze aanvraag voorgelegd aan het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie ?

Op welke datum ?

Zo ja, aan welke firma of firma's werden ze gehuurd en tegen welke prijs ?

Antwoord :

1° Het eerste huurcontract voor IBM-ordinateurs werd op 12 februari 1962 goedgekeurd door de heer Bertrand voormalig Minister van Verkeerswezen als gevolg van de aanbesteding-prijsvraag geopend voor alle constructeurs van elektronische machines die op 29 april 1960, datum van de opening van de offerten, op de Belgische markt vertegenwoordigd waren.

2° De tussenkomst van het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie is slechts vereist vanaf

1 mars 1975. Ces majorations n'ayant pas été appliquées, des crédits supplémentaires importants seront nécessaires.

Article 11.05 (Titre I, Section VI) Dépenses diverses du Service social des Communications autres que les achats de biens patrimoniaux.

Le crédit prévu à cet article s'élève à 11 951 000 F et couvre l'ensemble des activités à caractère social du département des Communications en faveur des membres du personnel des Services généraux de l'Administration des Transports, de l'Administration de la Navigation aérienne, de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure et du Commissariat général au Tourisme.

Une partie des crédits est affectée à l'octroi de fonds auxiliaires aux membres du personnel des administrations susmentionnées et aux agents retraités de l'ancienne Administration des Postes.

Toutes les dépenses d'ordre social sont soumises à l'approbation préalable du Ministre ou des autorités administratives qui sont appelés à juger de l'opportunité d'engager la dépense.

Tout comme pour toutes les dépenses de l'Etat, les divers organismes de contrôle sont associés à l'approbation de ces dépenses (Inspection des Finances, Contrôleur des dépenses engagées, Cour des Comptes).

Pour le centre de délassement de Rhode-St-Genèse, le coût des fournitures et travaux s'est élevé à 530 861 F en 1973.

En 1974, les travaux d'entretien et le premier stade de l'aménagement d'un terrain destiné à recevoir un hall omnisport ont été budgétisés à 1 632 326 F.

Le Ministre ignore la situation d'un gestionnaire dont le traitement mensuel aurait été amputé de 2 000 F à la suite d'une décision de la Cour des Comptes. En 1970, la Cour des Comptes a formulé une observation en ce qui concerne la rémunération de l'épouse d'un ancien gestionnaire: l'intéressée, recrutée en qualité de femme d'ouvrage, exerça également les fonctions de cuisinière. C'est la raison pour laquelle elle a perçu un pécule de vacances auquel, en vertu de son contrat d'embauche, elle ne pouvait prétendre.

Article 12.20 (Titre I, Section VI) Frais de fonctionnement du Centre de Traitement de l'Information, etc.

Questions :

A qui a-t-on demandé de prendre des ordinateurs en location ?

Cette demande a-t-elle été soumise au Comité ministériel de Coordination économique et sociale ?

A quelle date ?

Dans l'affirmative, à quelle(s) firme(s) ont-ils été loués et à quel prix ?

Réponse :

1° Le premier contrat de location pour des ordinateurs IBM a été approuvé par le précédent Ministre des Communications, M. Bertrand, le 12 février 1962 après une adjudication-concours ouverte à tous les constructeurs de machines électroniques qui au 29 avril 1960, date de l'ouverture des soumissions, étaient représentés sur le marché belge.

2° L'intervention du Comité ministériel de Coordination économique et sociale n'a été requise qu'à partir du 23 juil-

23 juli 1969 voor de openbare bestellingen van computer-materiaal.

De laatste vier wijzigingen werden op regelmatige wijze voorgelegd aan deze instantie op 30 september 1970, 22 oktober 1971, 22 december 1972 en 27 september 1973.

3° Het betreft IBM-ordinators, periferisch materiaal en « software », voor welke de jaarlijkse huurprijs voor 1975 33 600 000 F bedraagt, B. T. W. inbegrepen.

Hierbij kan worden vermeld dat de huurprijs van de ordinator van de eerste generatie (IBM 1401 - 16 K) jaarlijks ongeveer 13 miljoen F bedraagt voor de periode van 1963 tot 1967; deze van de tweede generatie (IBM 360/30 - 64 K) jaarlijks gemiddeld 25 miljoen F voor 1968 tot 1972 en deze van de derde generatie (IBM 370/135 - 192 K) 28 miljoen F in 1973 en 30,7 miljoen F in 1974. Dit laatste bedrag omvat tevens de teleprocessing tussen de ordinator van het Ministerie van Verkeerswezen en van de Rijkswacht. Hierin zijn niet begrepen, de « software » (programma's van de constructeur), de werkingstijd van de ordinator die deze, voorzien in huurkontraat (182 u/maand), overschrijdt, en de ponsmachines, in het totaal $\pm$ 2 miljoen per jaar.

Deze uitrusting laat onder meer het dagelijks beheer toe van de inschrijvingen, en het bijhouden van het repertorium van de voertuigen, dat meer dan 3 miljoen eenheden bevat.

Artikel 11.03 (Titel I, Sectie VII) Commissariaat-generaal voor Toerisme.

De werkgroep die ermee belast werd concrete voorstellen te doen in verband met de administratieve reorganisatie van het Commissariaat-generaal voor Toerisme heeft praktisch zijn werkzaamheden beëindigd. De Minister verwacht eerstdaags deze voorstellen.

Artikel 74.05 (Titel II, Sectie I) Vermogensuitgaven van het Kabinet — 4. Aankoop van vervoermiddelen te land.

Het gevraagde krediet van 350 000 F, dient voor de aankoop van een wagen voor het Kabinet.

De in de omschrijving gebruikte termen : « vervoermiddelen te land » zijn ontleend aan het schema van de economische Beneluxclassificatie toegepast op de Belgische begrotingen. De gebruikte termen moeten trouwens beantwoorden aan de begrippen van de nationale comptabiliteit.

Alhoewel het krediet van artikel 74.05 — 4, meestal dient voor de aankoop van autovoertuigen, werd de omschrijving met opzet ruim genoeg opgesteld om eveneens de aankoop te kunnen dekken van vrachtwagens, tractoren en andere utilitaire voertuigen, motorfietsen, fietsen, enz...

Artikel 61.01 (Titel II, Sectie II) Bijzonder fonds ingesteld bij artikel 15 van het Statuut van de Regie der Luchtwegen.

Het geactualiseerd werkprogramma wordt in bijlage opgenomen.

Dit programma kan echter door de Regie van Luchtwegen worden aangepast in het kader van de toegestane kredieten.

let 1969 pour les commandes publiques de matériel d'informatique.

Les quatre dernières modifications ont été régulièrement soumises à cette instance les 30 septembre 1970, 22 octobre 1971, 22 décembre 1972 et 27 septembre 1973.

3° Il s'agit d'ordinateurs IBM, de matériel périphérique et de *software*, dont le loyer annuel pour 1975 s'élève à 33 600 000 F, T. V. A. comprise.

Il est permis d'ajouter que le loyer des ordinateurs de la première génération (IBM 1401-16 K) s'est élevé à quelque 13 millions de F par an pour la période de 1963 à 1967; celui des ordinateurs de la deuxième génération (IBM 360/30-64 K) s'est élevé, en moyenne, à 25 millions de F par an pour la période 1968 à 1972 et celui des ordinateurs de la troisième génération (IBM 370/135-192 K) s'est élevé à 28 millions de F en 1973 et à 30,7 millions de F en 1974. Ce dernier chiffre englobe également le *teleprocessing* entre l'ordinateur du Ministère des Communications et celui de la Gendarmerie. Ne sont pas compris dans ce montant le *software* (programmes du constructeur), le temps de fonctionnement de l'ordinateur qui dépasse celui qui est prévu au contrat de location (182 h par mois) et les perforatrices, ce qui représente au total quelque 2 millions par an.

Cet équipement permet notamment la gestion journalière des immatriculations et la tenue à jour du répertoire des véhicules, lequel contient plus de 3 millions d'unités.

Article 11.03 et suivants (Titre I, Section VII) Commissariat général au Tourisme.

Le groupe de travail chargé de faire des propositions concrètes au sujet de la réorganisation administrative du Commissariat général au Tourisme a presque terminé ses travaux. Le Ministre attend des propositions concrètes dans les tout prochains jours.

Article 74.05 (Titre II, Section I) Dépenses patrimoniales du cabinet. — 4. Achat de moyens de transport terrestre.

Le crédit de 350 000 F qui est sollicité est destiné à l'achat d'une voiture pour le cabinet.

Les termes « moyens de transport terrestre » utilisés dans le libellé sont empruntés au schéma de la classification économique Benelux appliquée aux budgets belges. Ils doivent d'ailleurs correspondre aux notions de la comptabilité nationale.

Bien que le crédit inscrit à l'article 74.05 — 4 soit, dans la plupart des cas, destiné à l'achat de véhicules automobiles, c'est à dessein que le libellé a été rédigé de manière suffisamment floue pour permettre de couvrir également l'achat de camions, tracteurs et autres véhicules utilitaires, de vélomoteurs, de bicyclettes, etc...

Article 61.01 (Titre II, Section II) Fonds spécial institué par l'article 15 du Statut de la Régie des Voies aériennes.

Le programme de travail actualisé figure en annexe.

Ce programme peut toutefois être adapté par la Régie des Voies aériennes, dans le cadre des crédits consentis.

Artikel 73.03 (Titel II, Sectie II). Aankoop van meubilair en allerhande materieel niet leverbaar door het C. B. B.

De uitgetrokken kredieten (1,7 miljoen F) zijn voornamelijk bestemd voor de oprichting van een omnisporthal bij het ontspanningscentrum St-Genesius-Rode. Plannen hiervoor bestaan sinds jaren. De werken konden niet vroeger beginnen aangezien het terrein niet beschikbaar was en vooraf aanpassingswerken moesten geschieden.

Anderzijds zijn sommige installaties van het ontspanningscentrum thans 20 jaar oud en dient men tot belangrijke vernieuwingswerken over te gaan.

Het ontspanningscentrum is toegankelijk voor alle personeelsleden van het Departement en van het Rekenhof met inbegrip van de volgende instellingen van openbaar nut : Regie der Posterijen — Regie van Telegrafie en Telefonie — Regie der Luchtwegen — Regie voor Maritiem Transport — Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en de Dienst voor regeling der Binnenvaart.

**Artikel 511-10 (Titel III, Regie der Luchtwegen)
Forfaitaire erelonen.**

De destijds aangestelde advokate is niet meer belast met de verdediging van de belangen van de Regie der Luchtwegen.

Het uitgetrokken krediet is bestemd om de erelonen uit te betalen van de advocaten aangesteld door het Departement voor de verdediging van de belangen van de Regie der Luchtwegen.

**Artikel 531.02 (Titel III, Regie der Luchtwegen)
Elektrische energie.**

Op bladzijde 211 van de Nederlandse tekst, is de derde regel foutief.

Het betreft de provincieluchthavens i.p.v. provincievliegthuizen. Het krediet is bestemd voor de betaling van de elektrische energie.

De verhoging van het krediet is te wijten aan uitbreiding van installaties enerzijds en aan de verhoging van de energieprijzen anderzijds.

**Artikelen 600.1.A, 600.2.A en 600.3.A (Titel IV, Sectie I)
Fondsen voornamelijk gestijfd door begrotingskredieten.**

De in het verantwoordingsprogramma der artikelen 600.1.A., 600.2.A. en 600.3.A. opgenomen tabellen zijn opgevat volgens een voor alle departementale begrotingen opgelegd eenvormig schema; zij weerspiegelen, wat betreft de vermelde begrotingsjaren, de ramingen en verwezenlijkingen inzake staatsuitgaven op inkomsten met speciale bestemming bedoeld bij artikel 3, tweede lid, van de wet van 28 juni 1963 tot wijziging en aanvulling van de wetten op de Rijkscomptabiliteit.

Overeenkomstig artikel 19 van dezelfde wet « mogen de uitgaven het bedrag van de ontvangsten niet overschrijden; ze worden aangerekend op de begroting van het jaar waarin ze geordondanceerd werden.

Het bij het verstrijken van het begrotingsjaar beschikbaar overschot van de voorbestemde ontvangsten mag van de aanvang van het volgend begrotingsjaar af aangewend worden ».

De bedoeling van de tabel is dan ook een overzicht te geven van de aard der uitgaven, van de ontvangsten met hun bron van herkomst en van de saldi die op het einde van het jaar naar het volgend jaar worden overgedragen.

Article 73.03 (Titre III, Section II) Achat de mobilier et de matériel divers non livrables par l'O. C. F.

Les crédits inscrits (1,7 millions de F) sont essentiellement destinés à la construction d'un hall omnisport au centre de délassement de Rhode-St-Genèse. Si les plans de ce complexe existent depuis des années déjà, les travaux n'ont pu être entamés plus tôt, du fait que le terrain n'était pas disponible et qu'il a fallu procéder au préalable à des travaux d'adaptation.

Par ailleurs, certaines installations du centre de délassement datant de 20 ans, il importe de procéder à des restaurations importantes.

Le centre de délassement est accessible à tous les membres du personnel du département et de la Cour des Comptes, en ce compris les organismes d'intérêt public suivants : Régie des Postes, Régie des Télégraphes et Téléphones, Régie des Voies aériennes, Régie des Transports maritimes, Société nationale des Chemins de Fer belges et Office régulateur de la Navigation intérieure.

**Article 511-10 (Titre III, Régie des Voies aériennes)
Honoraires forfaitaires.**

L'avocate désignée antérieurement n'est plus chargée de la défense des intérêts de la Régie des Voies aériennes.

Le crédit prévu est destiné à payer les honoraires des avocats désignés par le département pour la défense des intérêts de la Régie des Voies aériennes.

**Article 531.20 (Titre III, Régie des Voies aériennes)
Energie électrique.**

A la page 211, la troisième ligne du texte néerlandais est erronée.

Il y a lieu de lire « provincieluchthavens » au lieu de « provincievliegthuizen ». Le crédit est destiné au paiement de l'énergie électrique.

L'augmentation du crédit est due à l'extension des installations, d'une part, et à l'augmentation du prix de l'énergie, d'autre part.

**Articles 600-1A, 600-2A et 600-3A (Titre IV, Section I)
Fonds alimentés principalement par des crédits budgétaires.**

Les tableaux figurant au programme justificatif des articles 600-1A, 600-2A et 600-3A sont conçus suivant un schéma uniforme imposé pour tous les budgets des départements : ils reflètent, en ce qui concerne les années budgétaires citées, les prévisions et les réalisations en matière de dépenses de l'Etat sur recettes à affectation spéciale, visées par l'article 3, deuxième alinéa, de la loi du 28 juin 1963 modifiant et complétant les lois sur la comptabilité de l'Etat.

Conformément à l'article 19 de la même loi, « les dépenses ne peuvent dépasser le montant des recettes; elles sont imputées au budget de l'année de leur ordonnancement.

L'excédent des recettes affectées disponible à la fin de l'année budgétaire peut être utilisé dès le commencement de l'année budgétaire suivante. »

Le but du tableau est donc de donner un aperçu de la nature des dépenses, des recettes avec leur origine et des soldes qui à la fin de l'année sont reportés à l'année suivante.

Artikel 600-1A-4 (Titel IV, Sectie I) Fonds voor de economische expansie en de regionale reconversie.

4. — Tussenkost van de Staat in de uitgaven voor de verlenging van de startbaan op het vliegveld te Oostende.

Voor de uitvoering van de verlengingswerken van de startbaan Oostende zijn voldoende kredieten beschikbaar. De uitvoering van de werken zal worden geprogrammeerd volgens de exploitatiemogelijkheden van de luchthaven.

STEMMINGEN.

De artikelen alsmede het gehele ontwerp werden aangenomen met 11 tegen 8 stemmen.

Dit verslag werd goedgekeurd.

De Verslaggever,

D. CLAEYS.

De Voorzitter,

J. VAN ELEWYCK.

Article 600-1A-4 (Titre IV, Section I) Fonds d'Expansion économique et de Reconversion régionale.

4. — Intervention de l'Etat dans les dépenses de prolongement de la piste d'envol de l'aérodrome d'Ostende.

Des crédits suffisants sont disponibles pour l'exécution des travaux de prolongement de la piste d'envol d'Ostende. L'exécution des travaux sera programmée selon les possibilités d'exploitation de l'aéroport.

VOTES.

Les articles et l'ensemble du projet ont été adoptés par 11 voix contre 8.

Le présent rapport a été approuvé.

Le Rapporteur,

D. CLAEYS.

Le Président,

J. VAN ELEWYCK.

ERRATA.

1. In het wetsontwerp.

Art. 12 (blz. 5).

Het laatste lid van dit artikel, leze men als volgt :

« De ontvangsten voor orde worden geschat op 1 592 964 000 frank en de uitgaven voor orde op 1 592 964 000 frank ».

in de plaats van :

« De ontvangsten voor orde worden geschat op 1 592 694 000 frank en de uitgaven voor orde op 1 592 694 000 frank ».

2. In de wetstabel.

TITEL III.

Regie der Luchtwegen.

Totalen voor de eigen ontvangsten (blz. 198).

In de kolom « 1975 » leze men :

« 1 913 300 »

in de plaats van :

« 2 228 000 ».

In de kolom « 1974 » leze men :

« 2 228 000 »

in de plaats van :

« 1 913 300 ».

Algemene totalen voor de ontvangsten (blz. 198).

In de kolom « 1974 » leze men :

« 2 249 000 »

in de plaats van :

« 2 249 00 ».

ERRATA.

1. Au projet de loi.

Art. 12 (p. 5).

Dernier alinéa de cet article, lire :

« Les recettes pour ordre sont évaluées à 1 592 964 000 francs et les dépenses pour ordre à 1 592 964 000 francs ».

au lieu de :

« Les recettes pour ordre sont évaluées à 1 592 694 000 francs et les dépenses pour ordre à 1 592 694 000 francs ».

2. Au tableau de la loi.

TITRE III.

Régie des voies aériennes.

Totaux pour les recettes propres (p. 198).

Dans la colonne « 1975 », lire :

« 1 913 300 »

au lieu de :

« 2 228 000 ».

Dans la colonne « 1974 », lire :

« 2 228 000 »

au lieu de :

« 1 913 300 ».

Totaux généraux pour les recettes (p. 198).

Dans la colonne « 1974 », lire :

« 2 249 000 ».

au lieu de :

« 2 249 00 ».

BIJLAGE.

ANNEXE.

REGIE DER LUCHTWEGEN.

REGIE DES VOIES AERIENNES.

Werkenprogramma 1975.

Programme des travaux 1975.

Art. 550.01 Onroerende goederen.

Art. 550.01 Immeubles.

I. — *Programma voor de Nationale Luchthaven.*I. — *Programme pour l'Aéroport national.*

	Voor- ziene kredieten — Crédits prévus	Beta- lingen — Paiements	
1. Nieuwe vrachtzones Noord.			1. Nouvelle zone de fret Nord.
300 — Onteigeningen	26,0	15,0	300 — Expropriations.
303 — Ontsluiten van het terrein — Nutsvoorzieningen (1 ^{re} schijf)	47,	15,0	303 — Mise en exploitation des terrains (1 ^{re} tranche).
304 — Tunnel onder startbaan 26 R	110,0	45,0	304 — Tunnel sous la piste 26 R.
345 — Erelonen studiebureaus	30,0	30,0	345 — Honoraires des bureaux d'étude.
	213,0	105,0	
2. Diversen.			2. Divers.
347 — Afstandsleidingen zuidercomplex	15,0	2,0	347 — Conduites à distance complexe Sud.
352 — Aankoop van een stookketel van 30 miljoen calorieën	48,5		352 — Achat d'une chaudière de 30 millions de calories.
355 — Aankoop van tweede noodaggregaat van 1 000 Kw ...	14,0	3,0	355 — Achat d'un deuxième groupe de secours de 1 000 Kw.
346 — Oprichten van een nieuwe waarnemingspost	4,0	3,0	346 — Construction d'un nouveau poste d'observation.
341 — Plaatsen van telefoon en distributiekabels naar waar- nemingspost	2,0	2,0	341 — Placement de câbles téléphoniques et de distribution vers le poste d'observation.
348 — Installatie omvormingspost in stookcentrale	1,0	1,0	348 — Installation d'un poste de transformation dans la centrale de chauffe.
305 — Omvormen van de hotelkamers tot winkelruimten ...	5,0	2,0	305 — Transformation des chambres d'hôtel en emplace- ments commerciaux.
306 — Allerhande wegeniswerken	2,0	2,0	306 — Travaux routiers.
308 — Bouwen van een controlekabiné voor de videometer (baan 25)	0,5	0,5	308 — Construction d'une cabine de contrôle pour le vidéo- mètre (piste 25).
313 — Gebouw voor expediteurs nabij vrachgebouw	12,0	10,0	313 — Construction d'un dépôt démontable pour marchan- dises des expéditeurs.
314 — Oprichten van verharding tussen taxi A2 en plat- form 09	15,0	12,0	314 — Construction du revêtement entre voies de circulation A2 et plate-forme 09.
315 — Glazen scheidingswanden — Sat. A	3,0	1,0	315 — Cloisons vitrées — Sat. A
316 — Aanpassing VASI installaties van banen 02 en 26 L	0,9		316 — Adaptation des installations VASI des pistes 02 et 26L.
309 — Aanpassing aan « Annexe 14 par. 1.10.2 » van de be- staande naderingsbebakening	2,0		309 — Adaptation à « l'annexe 14 par. 1.10.2 » du balisage d'approche existant.
311 — Uitbreiding van de hoofdomvormingspost in het lucht- havengebouw (7 cellen)	1,0	1,0	311 — Extension du poste de transformation principal dans l'aérogare (7 cellules).
312 — Uitbreiding van de hoofdomvormingspost sat. A (6 cellen)	0,5	0,5	312 — Extension du poste de transformation principal sat. A (6 cellules).
317 — Vergroten en aanpassing van AVIA-BAR	4,1	1,0	317 — Agrandissement et aménagement du AVIA-BAR.
318 — Electriciteitscentrum — Administratief gebouw	12,0	5,0	318 — Centre électricité - bâtiment administratif.
319 — Weg tussen hulpcentrum Noord en rolbaan	1,0	1,0	319 — Route entre le centre de secours Nord et route de circulation V.
362 — Allerhande electriciteitswerken	5,0	2,0	362 — Travaux divers d'électricité.
310 — Voltlooien van de ionische detectie cerberus	5,0	1,0	310 — Achèvement de la détection ionique cerberus.
344 — Studiebureaus voor implanting Brufir	10,0	5,0	344 — Bureaux d'étude pour implantation Brufir.
320 — Aankoop van benzinstation	12,0	12,0	320 — Achat d'une station d'essence.
321 — Bouwen van een parkeergebouw	120,0	—	321 — Construction d'un bâtiment pour le parking.
322 — Fundering en bergruimte voor drukkamer	3,0	3,0	322 — Abri chambre de décompression.
	298,5	70,0	
II. — <i>Secondaire luchthavens.</i>			II. — <i>Aéroports secondaires.</i>
1. Luchthaven Oostende.			1. Aéroport d'Ostende.
401 — Verlenging van de baan 08/26 met 1000 m. (krediet van 37,7 miljoen regionale economie)	40,8	10,0	401 — Prolongement de la piste 08/26 de 1 000 m. (crédit de 37,7 millions Economie régionale).
400 — Onteigeningen (startbaan 08/26)	25,0	10,0	400 — Expropriations (piste 08/26).
402 — Bebakening van de startbaan 08/26	15,0	—	402 — Balisage de la piste.
412 — Allerhande electriciteitswerken	2,0	1,0	412 — Travaux divers d'électricité.
	82,8	21,0	

	Voor- ziene kredieten — Crédits prévus	Beta- lingen — Paie- ments	
2. Vliegveld Antwerpen.			2. Aéroport d'Anvers.
546 — Aanleggen van verharde toegangsweg naar localiser .	0,3	0,3	546 — Construction d'une route en dur au localiser.
543 — Vergrotingswerken aan bestaande meteorologische installaties :			543 — Travaux d'agrandissement des installations météorologiques existantes :
a) uitbreiding meteolokalen	1,0	—	a) extension des locaux météo.
b) waarnemingsgebouw	3,5	—	b) bâtiment observations.
545 — Verplaatsing monument J. Olieslagers	0,4	—	545 — Déplacement du monument J. Olieslagers.
544 — Kabels, mast en voetstuk voor ontvangstcentrum ...	0,6	—	544 — Câbles, mât et socle pour le centre de réception.
542 — Paviljoen voor douane	1,7	—	542 — Pavillon pour la douane.
541 — Allerhande electriciteitswerken	1,0	0,5	541 — Travaux divers d'électricité.
547 — Modernisatiewerken; parking voor luchthaven; vliegtuigareaal nabij priveloodsen en loods B; bijkomende verbindingsweg naar drempel 29	4,5	1,0	547 — Travaux de modernisation : parking devant l'aérodrome, emplacement pour avions près des hangars privés et hangar B; route de liaison supplémentaire vers le seuil 29.
	13,0	1,8	
3. Vliegveld Grimbergen.			3. Aéroport de Grimbergen.
420 — Allerhande electriciteitswerken	1,0	0,5	420 — Travaux divers d'électricité.
421 — Topografische opmetingen	0,5	0,3	421 — Relevés topographiques.
	1,5	0,8	
4. Vliegveld Gent.			4. Aéroport de Gand.
550 — Allerhande electriciteitswerken.	1,0	0,6	550 — Travaux divers d'électricité.
5. Luchthaven Charleroi.			5. Aéroport de Charleroi.
511 — Allerhande electriciteitswerken	1,0	0,8	511 — Travaux divers d'électricité.
512 — Transformatie technisch gebouw voor lokalen van brandweer	1,0	0,6	512 — Transformation du bâtiment technique pour des locaux pour le service incendie.
513 — Zuidelijke uitbreiding technisch gebouw	3,0	—	513 — Extension Sud du bâtiment technique
514 — Aanpassing aan « Annexe 14 par. 1.10.2 » van nadering 25	0,5	0,2	514 — Adaptation à « l'annexe 14 par. 1.10.2 » approche 25.
515 — Ontvangstcentrum: kabels, verplaatsen antenne ...	0,6	0,2	515 — Centre de réception : câbles, déplacement antenne.
516 — Aanbrengen van een meteorologisch park	0,2	—	516 — Aménagement d'un parc météorologique.
	6,3	1,8	
6. Vliegveld Luik.			6. Aéroport de Liège.
605 — Bouwen van een sokkel voor schuilplaats van nieuwe gonio + kabels	1,0	0,5	605 — Construction d'un socle pour l'abri du nouveau gonio + câbles.
600 — Onteigeningen (terrein voor ontvangstcentrum en goniometer)	1,5	1,0	600 — Expropriations terrains pour centre de réception et gonio).
603 — Ontvangstcentrum: gebouw, leveren en leggen van kabels	1,0	—	603 — Centre de réception : bâtiment, fourniture et pose de câbles.
602 — Diverse inrichtingen	1,2	0,5	602 — Travaux d'aménagement divers.
601 — Allerhande electriciteitswerken	0,5	0,3	601 — Travaux divers d'électricité.
	5,2	2,3	
7. Vliegveld St. Hubert.			7. Aéroport de St. Hubert.
570 — Allerhande electriciteitswerken	0,5	0,3	570 — Travaux divers d'électricité.
571 — Diverse inrichtingswerken	2,0	0,5	571 — Travaux d'aménagement divers.
572 — Vergroting van stationeringsvloer	2,0	—	572 — Agrandissement de l'aire de stationnement.
576 — Nieuwe waterstofloods	1,1	1,1	576 — Construction d'un hangar pour hydrogène.
573 — Topografische opmetingen	0,3	0,2	573 — Relevés topographiques.
	5,9	2,1	
8. Vliegveld Spa.			8. Aéroport de Spa.
561 — Bouwen van een landingsbaan	23,0	5,0	561 — Construction d'une piste en dur.
562 — Bouwen van een garage	2,5	—	562 — Construction d'un garage.
563 — Inrichten van navigatiebureau	1,0	—	563 — Aménagement du bureau de navigation.
565 — Allerhande electriciteitswerken	0,3	0,1	565 — Travaux divers d'électricité.
564 — Diverse inrichtingswerken (centrale verwarming — schouw in het lokaal « Groupe Hydrophore »	1,1	0,5	564 — Travaux d'aménagement divers (chauffage central — cheminée dans local « Groupe Hydrophore »).
566 — Topografische opmetingen	0,3	0,1	566 — Relevés topographiques.
	28,2	5,7	

	Voor- ziene kredieten — Crédits prévus	Beta- lingen — Paielements	
<i>9. Installaties buiten vliegvelden.</i>			<i>9. Installations hors des aérodrômes.</i>
585 — Onteigeningen : DVOR Denderhoutem — DVOR Kleine Brogel — DVOR Chièvres — DVOR Beauvechain — nieuwe meteopost te Steenokkerzeel en radar Zuid	3,0	3,0	585 — Expropriations : DVOR Denderhoutem — DVOR Kleine Brogel — DVOR Chièvres — DVOR Beauvechain — nouveau poste météo Steenokkerzeel et radar Sud.
586 — Chièvres : VOR Doppler massief en toegangsweg, le- veren en leggen van kabels	1,5	—	586 — Chièvres : VOR Doppler massif et route d'accès, four- niture et placement de câbles.
590 — Beauvechain : VOR Doppler massief en toegangsweg, leveren en leggen van kabels	1,5	—	590 — Beauvechain : VOR Doppler massif et route d'accès, fourniture et placement de câbles.
584 — Aanleggen van toegangsweg naar NDB Borsbeek ...	0,5	0,3	584 — Construction d'une route d'accès vers NDB Borsbeek.
587 — Aankoop van plaatsen van kabels voor anemograaf te Florennes	0,2	0,2	584 — Achat et placement de câbles pour anémographe à Florennes.
591 — Groot onderhoud en vernieuwing van gebouwen, startbanen, enz.	31,0	21,8	591 — Grand entretien et renouvellement des bâtiments, pistes, etc.
613 — Verrekeningen, herzieningen en diversen	65,0	55,0	613 — Décomptes, révisions, divers.
	102,7	80,3	
Totaal art. 550.01	758,1	291,4	Total art. 550.01.
Art. 550.04. Materieel.			Art. 550.04. Matériel.
<i>1. Nationale Luchthaven.</i>			<i>1. Aéroport National.</i>
371 — Vervangen van voertuigen	3,6	3,0	371 — Véhicule pour nettoyage des balises.
371 — Voertuig voor het onderhoud van de bakens	1,0	1,0	371 — Véhicule pour nettoyage des balises.
371 — Voertuig met werkplatform	1,5	1,5	371 — Véhicule avec plate-forme de travail.
371 — Aankoop van landbouw- en onderhoudsmaterieel ...	0,9	0,7	371 — Achat de matériel agricole et d'entretien.
372 — Vervanging van 2 Magirus door een voertuig met 2 000 kg poeder en 2 voertuigen met schuim 9 000 l. water	23,0	3,0	372 — Remplacement de deux Magirus par 1 véhicule avec 2 000 kg de poudre et de 2 véhicules à mousse 9 000 l. d'eau.
373 — Veiligheidsuitrusting	3,5	3,0	373 — Equipement de sûreté.
	33,5	12,2	
<i>2. Luchthaven Oostende.</i>			<i>2. Aéroport d'Ostende.</i>
371 — Vervangen van voertuigen	0,3	0,3	371 — Remplacement de véhicules.
372 — Vervanging van 2 Magirus door een voertuig met schuim 9 000 l. water	10,0	—	372 — Remplacement de 2 Magirus par 1 véhicule à mousse 9 000 l. d'eau.
	10,3	0,3	
<i>3. Vliegveld Antwerpen.</i>			<i>3. Aérodrome d'Anvers.</i>
371 — Aankoop van een Renault R4	0,1	0,1	371 — Achat d'une Renault R4.
371 — Aankoop van een thermoblaasmachine	13,0	—	371 — Achat d'une thermosoufflante.
372 — Vervanging van een Magirus door een voertuig met schuim 9 000 l. water	10,0	—	372 — Remplacement d'un Magirus par 1 véhicule à mousse 9 000 l. d'eau.
	23,1	0,1	
<i>4. Luchthaven Charleroi.</i>			<i>4. Aéroport de Charleroi.</i>
371 — Vervangen van voertuigen	6,5	2,5	371 — Remplacement de véhicule.
371 — Aankoop van landbouw en onderhoudsmaterieel ...	0,8	0,6	371 — Achat de matériel agricole et d'entretien.
371 — Aankoop van een voertuig voor verlichting met gene- rators	0,6	—	371 — Achat d'un véhicule pour éclairage avec générateurs.
372 — Vervanging van een Magirus door een voertuig met schuim 9 000 l. water	10,0	—	372 — Remplacement de 2 Magirus par 1 véhicule à mousse 9 000 l. d'eau.
	17,9	3,1	
<i>5. Vliegveld Luik.</i>			<i>5. Aérodrome de Liège.</i>
371 — Vervangen van voertuigen	0,2	0,3	371 — Remplacement de véhicules.
371 — Aankoop van landbouw- en onderhoudsmaterieel ...	0,3	0,2	371 — Achat de matériel agricole et d'entretien.
	0,5	0,5	
<i>6. Vliegveld Spa.</i>			<i>6. Aérodrome de Spa.</i>
371 — Vervangen van voertuigen	0,5	0,5	371 — Remplacement de véhicules.
<i>7. Vliegveld St. Hubert.</i>			<i>7. Aérodrome de St. Hubert.</i>
371 — Vervangen van een maaimachine Mott	0,1	0,1	371 — Remplacement d'une faucheuse Mott.
Totaal art. 550.04	85,9	16,8	Total art. 550.04.

	Voor- ziene kredieten — Crédits prévus	Beta- lingen — Paiements	
<i>Art. 550.09. Technische installatie Meteo.</i>			<i>Art. 550.09. Installations techniques Météo.</i>
<i>1. Nationale Luchthaven.</i>			<i>1. Aéroport National.</i>
103 — Uitrusting laboratoria en werkplaatsen	1,2	1,2	103 — Equipement pour laboratoires et ateliers.
107 — Wolkentelemeters	1,5	1,5	107 — Télémètres de nuages.
105 — Ontvangst van satellietbeelden	2,0	1,5	105 — Appareil de réception d'images de satellite.
	4,7	4,2	
<i>2. Diverse luchthavens, vliegvelden en meteoposten.</i>			<i>2. Aéroports, aérodromes et postes météo divers.</i>
101 — Fac-simile met grote snelheid	3,0	2,5	101 — Fac-similé à grande vitesse.
102 — Acoustiekradar	1,2	1,0	102 — Radar acoustique.
113 — Instrumenten voor meteoposten	1,5	1,3	113 — Instruments pour les postes météo.
112 — Instrumenten voor meteoposten marine	1,2	1,0	112 — Instruments marine.
Totaal Meteo	11,6	10,0	Total Météo.
<i>Televerbindingen.</i>			<i>Télécommunications.</i>
<i>1. Nationale Luchthaven.</i>			<i>1. Aéroport National.</i>
213 — Vervanging van verreschrijvers	1,0	1,0	213 — Remplacement de télétypes.
212 — Aankoop van een telegraafcentrale (computer) ...	50,0	10,0	212 — Achat d'un central télégraphique (ordinateur).
214 — Aankoop van een moederklok	0,8	0,8	214 — Achat d'une horloge mère.
211 — Aankoop van meetapparatuur (alle diensten)	4,5	4,0	211 — Appareils de mesures (tous les services).
207 — Uitrustingen ATIS	10,0	3,2	207 — Equipements ATIS.
206 — Vervanging van de brandalarminstallatie in het lucht- havengebouw	4,5	4,5	206 — Remplacement de l'installation d'alarme pour incendie dans l'aérogare.
209 — Mobiele zenders ontvangers voor voertuigen	4,0	3,0	209 — Emetteurs récepteurs mobiles pour véhicules.
208 — Vervanging van de pylonen en de antennes van het zend- en ontvangstcentrum	3,5	2,5	208 — Remplacement des pylônes et des antennes des cen- tres d'émission et de réception.
	78,3	29,0	
<i>2. Luchthaven Oostende.</i>			<i>2. Aéroport d'Ostende.</i>
215 — Antennes	0,75	0,75	215 — Antennes.
<i>3. Vliegveld Grimbergen.</i>			<i>3. Aérodrome de Grimbergen.</i>
216 — Zenders - ontvangers	0,1	0,1	216 — Emetteurs-récepteurs.
<i>4. Luchthaven Charleroi.</i>			<i>4. Aéroport de Charleroi.</i>
217 — Werktafels	0,25	0,25	217 — Pupitres.
218 — Ontvangstcentrum en antennes	1,5	1,5	218 — Centre réception et antennes.
	1,75	1,75	
<i>5. Luchthaven Antwerpen.</i>			<i>5. Aéroport d'Anvers.</i>
219 — Ontvangstcentrum en antennes	1,5	1,5	219 — Centre réception et antennes.
<i>6. Vliegveld Luik.</i>			<i>6. Aérodrome de Liège.</i>
220 — Zenders-ontvangers en antennes	0,3	0,3	220 — Emetteurs-récepteurs et antennes.
Totaal televerbindingen	82,7	33,4	Total télécommunications.
<i>Radionavigatie.</i>			<i>Radionavigation.</i>
<i>1. Nationale Luchthaven.</i>			<i>1. Aéroport National.</i>
241 — Topografische opmetingen	1,4	1,4	241 — Relevés topographiques.
242 — Meetapparatuur (radar en radionavigatie)	3,0	2,7	242 — Appareils de mesures (radar et radionavigation).
246 — Telesignalisatie markers ILS en 25R	0,2	0,2	246 — Télésignalisation markers ILS 25R.
246 — Antennes voor toezichtsradar 50 cm mechanische wijziging	2,0	2,0	244 — Antennes radar surveillance 50 cm modification méca- nique.
245 — Uitbreiding luchtconditioneringsinstallatie dienst nade- ring	0,4	0,4	245 — Extension installation conditionnement d'air approche.
243 — Oprichting van een aanvullende radar Zuid	135,0	48,0	243 — Radar complémentaire Ardennes.
	142,0	54,7	

	Voor- ziene kredieten — Crédits prévus	Beta- lingen — Paiements	
<i>2. Luchthaven Oostende.</i>			<i>2. Aéroport d'Ostende.</i>
250 — Vervanging van het peilstation	3,0	3,0	250 — Remplacement du goniomètre.
251 — Topografische opmetingen	0,3	0,3	251 — Relevés topographiques.
	3,3	3,3	
<i>3. Luchthaven Antwerpen.</i>			<i>3. Aéroport d'Anvers.</i>
253 — Telesignalisatie ILS	0,4	0,4	252 — Télésignalisation ILS.
<i>4. Luchthaven Charleroi.</i>			<i>4. Aéroport de Charleroi.</i>
253 — Telesignalisatie ILS	0,4	0,4	253 — Télésignalisation ILS.
<i>5. Vliegveld Luik.</i>			<i>5. Aérodrome de Liège.</i>
254 — Telesignalisatie ILS	0,4	0,4	254 — Télésignalisation ILS.
<i>6. Vliegveld St. Hubert.</i>			<i>6. Aérodrome de St. Hubert.</i>
255 — Vervanging van het peilstation	3,0	3,0	255 — Remplacement de goniomètre.
<i>7. Installaties buiten de vliegvelden.</i>			<i>7. Installations en dehors des aérodromes.</i>
230 — VOR Doppler voor Sprimont	3,5	3,5	230 — VOR Doppler pour Sprimont.
231 — VOR Doppler voor St. Nikolaas	3,5	3,5	231 — VOR Doppler pour St. Nicolas.
270 — DVOR Chièvres	14,0	14,0	270 — DVOR Chièvres.
271 — DME Nicky en Olne	9,0	9,0	271 — DME Nicky et Olne.
261 — Aanpassing van Motne uitrusting aan de aanbevelin- gen OACI	1,0	1,0	261 — Adaptation équipement Motne aux recommandations OACI.
262 — Versterkers voor vergaderzaal en refter	0,2	0,2	262 — Amplificateurs salle de conférence et réfectoire.
Totaal radionavigatie	180,7	93,4	Total radionavigation.
Totaal art. 550.09	275,0	136,8	Total art. 550.09.
Art. 550.10 Werken in regie	36,0	36,0	Art. 550.10. Travaux en régie.
Totaal	1 155,0	481,0	Total.