

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1976-1977.

18 FEBRUARI 1977

BEGROTING

van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het begrotingsjaar 1977.

WETSONTWERP

houdende aanpassing van de begroting
van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het begrotingsjaar 1976.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR HET VERKEERSWEZEN, DE POSTERIJEN,
TELEGRAFIE EN TELEFONIE (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER CLAEYS.

INHOUDSTAFEL

	Blz.
I. — Inleiding van de rapporteur ...	2
II. — Het Internationale vervoerbeleid ...	7
A. — De Europese gemeenschappen ...	7
1. Uiteenzetting van de Minister ...	7
2. Bespreking ...	8

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Van Elewycck.

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

B. — Plaatsvervangers : de heren Dupré, Hansenne, Nothomb, Willems. — de heren Bob Cools, Cudell, Tibbaut, Van Daele. — de heren Daems, Evers. — de heer Duviolsart. — de heer Mattheyssens.

Zie :

4-XIV (1976-1977) :

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

5-XIV (1976-1977) :

- N° 1 : Wetsontwerp.

Chambre des Représentants

SESSION 1976-1977.

18 FÉVRIER 1977

BUDGET

du Ministère des Communications
pour l'année budgétaire 1977.

PROJET DE LOI

ajustant le budget
du Ministère des Communications
de l'année budgétaire 1976.

RAPPORT

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

PAR M. CLAEYS.

SOMMAIRE

	Pages
I. — Introduction du rapporteur ...	2
II. — La Politique internationale des transports ...	7
A. — Les Communautés européennes ...	7
1. Exposé du Ministre ...	7
2. Discussion ...	8

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Van Elewycck.

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

B. — Suppléants : MM. Dupré, Hansenne, Nothomb, Willems. — MM. Bob Cools, Cudell, Tibbaut, Van Daele. — MM. Daems, Evers. — M. Duviolsart. — M. Mattheyssens.

Voir :

4-XIV (1976-1977) :

- N° 1 : Budget.
- N° 2 : Amendement.

5-XIV (1976-1977) :

- N° 1 : Projet de loi.

	Blz.
B. — Benelux	11
1. Uiteenzetting van de Minister	11
2. Bespreking	12
C. — De Europese Conferentie der Ministers van transport	13
1. Uiteenzetting van de Minister	13
2. Bespreking	15
D. — Het Comité voor inland transport van de economische commissie voor Europa van de Verenigde Naties	16
Uiteenzetting van de Minister	16
E. — De Organisatie voor economische samenwerking en ontwikkeling	17
1. Uiteenzetting van de Minister	17
2. Bespreking	18
F. — De Noord-Atlantische Verdragsorganisatie	18
Uiteenzetting van de Minister	18
III. — Het Nationale vervoerbeleid	19
Algemene beschouwingen	19
A. — De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	21
1. Uiteenzetting van de Minister	21
2. Bespreking	31
B. — Het stedelijk vervoer en het streekvervoer	57
1. Uiteenzetting van de Minister	57
2. Bespreking	64
C. — Het wegvervoer en de verkeersveiligheid	70
1. Uiteenzetting van de Minister	70
2. Bespreking	74
D. — De luchtvaart	82
1. Uiteenzetting van de Minister	82
I. — Het Bestuur der Luchtvaart	82
II. — De Regie der Luchtwegen	86
III. — Sabena	87
2. Bespreking	91
I. — Het Bestuur der Luchtvaart	91
II. — De Regie der Luchtwegen	94
III. — Sabena	96
E. — Het havenbeleid, de binnenvaart en de zeevaart	103
1. Uiteenzetting van de Minister	103
I. — Het havenbeleid	103
II. — De binnenvaart	105
III. — De zeevaart	109
2. Bespreking	113
I. — Het havenbeleid	113
II. — De binnenvaart	115
III. — De zeevaart	118
F. — De tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer	125
Uiteenzetting van de Minister	125
IV. — Opmerkingen van het Rekenhof	126
V. — Stemmingen	127
Tekstwijzigingen	129

I. — INLEIDING VAN DE RAPPORTEUR.

De begroting van Verkeerswezen die ter goedkeuring wordt voorgelegd, behelst niet de kredieten die tot de sektor van de culturele autonomie gerekend worden.

Het belang van de onderhavige begroting ten overstaan van de volledige Rijksbegroting blijkt uit de volgende gegevens :

- lopende uitgaven : 6,5 % van de Rijksmiddelenbegroting;
- kapitaaluitgaven : 19,5 % van de Rijksmiddelenbegroting;

	Pages
B. — Benelux	11
1. Exposé du Ministre	11
2. Discussion	12
C. — La Conférence européenne des Ministres des transports	13
1. Exposé du Ministre	13
2. Discussion	15
D. — Le Comité des transports intérieurs de la commission économique pour l'Europe des Nations Unies	16
Exposé du Ministre	16
E. — L'Organisation de Coopération et de Développement économiques	17
1. Exposé du Ministre	17
2. Discussion	18
F. — L'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord	18
Exposé du Ministre	18
III. — La politique nationale des transports	19
Considérations générales	19
A. — La Société nationale des Chemins de fer belges	21
1. Exposé du Ministre	21
2. Discussion	31
B. — Les transports urbains et régionaux	57
1. Exposé du Ministre	57
2. Discussion	64
C. — Le transport par route et la sécurité routière	70
1. Exposé du Ministre	70
2. Discussion	74
D. — L'aéronautique	82
1. Exposé du Ministre	82
I. — L'Administration de l'aéronautique	82
II. — La Régie des Voies aériennes	86
III. — Sabena	87
2. Discussion	91
I. — L'Administration de l'aéronautique	91
II. — La Régie des Voies aériennes	94
III. — Sabena	96
E. — La politique portuaire, la navigation intérieure et maritime	103
1. Exposé du Ministre	103
I. — La politique portuaire	103
II. — La navigation intérieure	105
III. — La navigation maritime	109
2. Discussion	113
I. — La politique portuaire	113
II. — La navigation intérieure	115
III. — La navigation maritime	118
F. — Les auxiliaires de transport de marchandises	125
Exposé du Ministre	125
IV. — Observations de la Cour des comptes	126
V. — Votes	127
Modifications de texte	129

I. — INTRODUCTION DU RAPPORTEUR.

Le présent budget du Ministère des Communications, qui est soumis à votre approbation, ne comporte pas les crédits relevant du secteur de l'autonomie culturelle.

Les pourcentages ci-après indiquent l'importance du présent budget par rapport à l'ensemble du budget de l'Etat :

- dépenses courantes : 6,5 % du budget des Voies et Moyens;
- dépenses de capital : 19,5 % du budget des Voies et Moyens;

— investeringsuitgaven :

a) budgettaire en gedebudgeteerde sector, 15,6 % van de Rijksmiddelenbegroting;

b) instellingen van openbaar nut : 36 % van de Rijksmiddelenbegroting.

Ten einde de bruikbaarheid van het begrotingsdocument te verhogen, kwam het uw verslaggever gepast voor de indeling ervan weer te geven :

- Titel I, die alle lopende uitgaven behelst;
- Titel II, waarin de kapitaaluitgaven zijn opgenomen;
- Titel III, die de aflossing 1977 van de Rijksschuld omvat;

— Titel IV, die als de « afzonderlijke sectie » wordt aangemerkt en waarin zijn opgenomen de verrichtingen die door middel van de speciale fondsen zijn begroot;

— Titel VII, waarin voorkomen de begrotingen van de diverse instellingen van openbaar nut, die onder de voogdij van de Minister van Verkeerswezen staan.

I. De lopende uitgaven zijn begroot op 54 240 miljoen, dit is een toename van 6 679 miljoen of een gemiddeld groeipercentage van 14,4 % ten overstaan van de in oorspronkelijke begroting 1976 opgenomen lopende uitgaven.

Zoals in 1976 worden de lopende uitgaven voor 1977 hoofdzakelijk gekenmerkt door de grote omvang van de kredieten die moesten worden uitgetrokken als tussenkomst van de Staat in de exploitatiekosten van het openbaar vervoer, dat ten volle de weerslag blijft ondergaan van de werkloosheid en van een traag op gang komende economische activiteit, terwijl de kosten snel blijven stijgen.

De stijging van de Staatstussenkomst ter compensatie voor de lasten van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, in het tekort van de Kas voor geneeskundige verzorging van het Spoor en in de exploitatietekorten van de maatschappijen voor stedelijk vervoer en van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen ligt dan ook hoger dan de gemiddelde groeivoet van de lopende uitgaven en bereikt respectievelijk 16 %, 56 % en 19 % ten overstaan van de tussenkomst die oorspronkelijk was voorzien voor 1976.

Economisch gehergroepeerd kunnen de lopende uitgaven 1977 als volgt worden samengevat :

	In miljoenen F.
a) Consumptieve bestedingen (werkingskosten van de administraties)	2 487,7
b) Rente en verliezen van bedrijven	10 380,0
c) Inkomensoverdrachten aan andere sectoren	40 100,6
d) Inkomensoverdrachten binnen de sector overheid	87,0
e) Diversen (weerslag van de indexering en sociale programmatie)	1 184,7
Totaal	54 240,0

Hierin zijn de tussenkomsten van de Staat begrepen, welke worden verleend onder de vorm van rentetoelagen, van tussenkomst in het exploitatietekort of onder de vorm van inkomensoverdrachten :

— dépenses d'investissement :

a) secteur budgétaire et débudgétisé : 15,6 % du budget des Voies et Moyens;

b) organismes d'utilité publique : 36 % du budget des Voies et Moyens;

Afin d'augmenter la lisibilité du document budgétaire, il a semblé utile à votre rapporteur d'en indiquer les subdivisions :

- le Titre I, qui comporte toutes les dépenses courantes;
- le Titre II, qui comprend les dépenses de capital;
- le Titre III, qui comprend l'amortissement de la Dette publique en 1977;

— le Titre IV, qui constitue une section particulière, dans laquelle sont inscrites les opérations réalisées au moyen de fonds spéciaux;

— le Titre VII, qui comporte les budgets des divers organismes d'utilité publique placés sous la tutelle du Ministre des Communications.

I. Les dépenses courantes inscrites au budget s'élèvent à 54 240 millions, soit une augmentation de 6 679 millions en volume ou un pourcentage moyen d'augmentation de 14,4 % par rapport aux dépenses courantes inscrites au budget initial pour 1976.

Comme en 1976, les dépenses courantes pour 1977 se caractérisent principalement par l'importance des crédits inscrits au titre de l'intervention de l'Etat dans les frais d'exploitation des transports publics : en effet, cette intervention subit pleinement l'incidence du chômage et de la lenteur de la relance de l'activité économique, cependant que les coûts continuent à augmenter avec rapidité.

En conséquence, l'accroissement de l'intervention de l'Etat dans les charges de la Société nationale des Chemins de fer belges dans le déficit de la Caisse de soins médicaux des chemins de fer et dans les déficits d'exploitation des sociétés de transports urbains et de la Société nationale des Chemins de fer vicinaux est supérieur au taux de croissance moyen des dépenses courantes et atteint respectivement 16, 56 et 19 % par rapport à l'intervention prévue à l'origine pour 1976.

Regroupées du point de vue économique, les dépenses courantes pour 1977 peuvent être resumées comme suit :

	En millions de F
a) dépenses de consommation (frais de fonctionnement des administrations)	2 487,7
b) intérêts et pertes d'entreprises	10 380,0
c) transferts de revenus à d'autres secteurs	40 100,6
d) transferts de revenus à l'intérieur du secteur public	87,0
e) divers (incidence de l'indexation et de la programmation sociale)	1 184,7
Total	54 240,0

Ces montants comprennent les interventions de l'Etat allouées sous forme d'allocations d'intérêts d'intervention dans le déficit d'exploitation ou de transferts de revenus :

	(In miljoenen F)
— aan of ten gunste van de M. I. V. en de N. M. V. B.	10 886,9
— aan of ten gunste van het Spoor	37 495,2
— aan Eurocontrol (controle van het lucht verkeer)	388,0
— aan Sabena	1 652,2

II. De kapitaaluitgaven die deze begroting voorziet zijn in te delen in :

	(In miljoenen F)
1° de vastleggingskredieten ten belope van ...	23 182,0
2° de ordonnanceringskredieten ten belope van	19 218,5

Budgettair vallen die kapitaaluitgaven uiteen in :

	(In miljoenen F)
1° niet gesplitste kredieten ten belope van ...	7 792,0
2° gesplitste kredieten :	
a) tot vastlegging	15 390,0
b) tot ordonnanciering	11 426,5

Vanuit economisch oogpunt onderscheidt men twee grote categorieën :

1° *Kapitaaloverdrachten binnen de overheidssector, o.m. :*

— tot stijving ten belope van 3 987 miljoen van het Fonds voor het Aanbouwen en Uitreiden van Zeeschepen;
— tot stijving ten belope van 2 294 miljoen, van het bijzonder Fonds van de Regie der Luchtwegen.

De overdrachten naar die twee specifieke fondsen vormen samen ongeveer 89 % van de niet gesplitste kredieten inzake kapitaaluitgaven.

2° *Kredietverleningen en deelnemingen vanwege de Staat* die praktisch uitsluitend betrekking hebben op investeringen van eerste inrichting voor :

	(In miljoenen F)
— de spoorwegen, nl	4 870,0
— het gemeenschappelijk vervoer in de grote agglomeraties, nl.	9 024,0

wat samen circa 90 % uitmaakt van alle vastleggingskredieten met betrekking tot de in de begroting voorziene kapitaaluitgaven.

Bovendien is er een krediet van 1 000 miljoen uitgetrokken als bijkomende deelneming van de Staat in het kapitaal van Sabena.

Na de terbeschikkingstelling van die bijkomende deelneming zal de effectieve kapitaalstorting aan Sabena vanwege

	(En millions de F)
— à ou en faveur des S. T. I. ou de la S. N. C. V.	10 886,9
— à ou en faveur des chemins de fer	37 495,2
— à Eurocontrol (contrôle du trafic aérien)	388,0
— à la Sabena	1 652,4

II. Les dépenses de capital prévues au présent budget se répartissent comme suit :

	(En millions de F)
1° les crédits d'engagement pour un montant de	23 182,0
2° les crédits d'ordonnancement pour un montant de	19 218,5

La ventilation budgétaire de ces dépenses de capital est la suivante :

	(En millions de F)
1° crédits non dissociés pour un montant de	7 792,0
2° crédits dissociés :	
a) d'engagement	15 390,0
b) d'ordonnancement	11 426,5

Du point de vue économique on distingue deux grandes catégories :

1° *Transferts de capital à l'intérieur du secteur public, notamment :*

— pour alimenter, à concurrence de 3 987 millions, le fonds de l'Armement et des Constructions maritimes;
— pour alimenter, à concurrence de 2 294 millions, le Fonds spécial de la Régie des Voies aériennes .

Les transferts à ces deux fonds spécifiques constituent ensemble à peu près 89 % des crédits non dissociés afférents aux dépenses de capital.

2° *Ocrot de crédits et participations de l'Etat* ayant presque exclusivement trait à des investissements de première installation en faveur :

	(En millions de F)
— des chemins de fer, soit	4 870,0
— des transports en commun dans les grandes agglomérations, soit	9 024,0

ce qui constitue ensemble à peu près 90 % de tous les crédits d'engagement afférents aux dépenses en capital prévues au budget.

En outre, un crédit de 1 000 millions est prévu au titre de participation supplémentaire de l'Etat dans le capital de la Sabena.

Après la mise à disposition de cette participation supplémentaire, l'apport effectif en capital de l'Etat à la Sabena

de Staat globaal 3 925 miljoen bedragen. Er is voorzien dat ze in 1978 normaal nog met 1 000 miljoen zal worden aangevuld.

III. De aflossing van de Rijksschuld die in 1977 voor de eerste maal ten laste van de begroting van Verkeerswezen wordt gelegd t.b.v. 1500 miljoen franken betreft de contractuele terugbetaling aan het Gemeentefonds van de sedert 1972 gedane prefinancieringen voor de premetrowerken te Brussel en te Antwerpen.

Het betreft hier de eerste van vier opeenvolgende jaarlijkse schijven van telkens 1500 miljoen.

IV. De in de « afzonderlijke sectie » (Titel IV) opgenomen fondsen zijn hoofdzakelijk fondsen die door budgettaire kredieten worden gestijfd met name :

- het fonds voor de Economische Expansie en de Regionale Reconversie;
- het fonds voor het Aanbouwen en Uitreden van Zeeschepen;
- het fonds bestemd tot het waarborgen van kredietvoorschotten verleend voor de uitbreiding van handels- en visserijvloot;
- een bijzonder en tijdelijk fonds ter vereffening van achterstallige schuldvorderingen van het vroeger Bestuur van de Staatspoorwegen.

Al die fondsen zijn fondsen van het type A, d.w.z. dat de desbetreffende uitgaven aan het voorafgaand visum van het Rekenhof worden voorgelegd.

V. De onder titel VII opgenomen begrotingen betreffen de volgende instellingen van openbaar nut :

1^o de Regie der Luchtwegen waarvan de ontvangsten geraamd worden op 4 156 550 000 F en de uitgaven op 4 138 681 000 F, naast ontvangsten en uitgaven voor orde ten bedrage van respectievelijk 186 miljoen F en 301 miljoen F;

2^o de Dienst voor Regeling der Binnenvaart, waarvan de ontvangsten en uitgaven respectievelijk geraamd worden op 123 765 000 F en 127 167 000 F. De ontvangsten en uitgaven voor orde bedragen beide 8 030 000 F.

3^o de Regie voor Maritiem Transport met een ontvangstenbegroting van 3 507 550 000 F en een uitgavenbegroting van 3 429 796 000 F.

De ontvangsten en uitgaven voor orde belopen beide 431 184 000 F.

* * *

De geplande investeringen.

De in het onderhavige begrotingsontwerp uitgetrokken vastleggingskredieten zijn bestemd voor een investeringsprogramma dat ingegeven is door de grote lijnen van het Plan 1976-1980 evenals door de wil van de Regering om haar inspanning inzake overheidsinvesteringen verder te zetten, met het oog op de realisatie van de infrastructuur die nodig is voor de werkelijke bevordering van het gemeenschappelijk vervoer.

De krachtsinspanning van de Regering op het gebied van de investeringen voor verkeerswezen moet nochtans worden beoordeeld in het licht van de globale investeringsprogramma's waarvoor vastleggingskredieten uitgetrokken zijn op de begroting van het departement, op de culturele begrotingen en op de begrotingen van de instellingen van openbaar nut die ervan afhankelijk zijn.

s'élèvera, au total, à 3 925 millions. Il est prévu que cet apport devra normalement encore être complété de 1 000 millions en 1978.

III. L'amortissement de la dette publique, mis pour la première fois en 1977 à charge du budget des Communications pour un montant de 1 500 millions de francs, représente le remboursement contractuel au Fonds des Communes de pré-financements effectués depuis 1972 pour les travaux du pré-métro à Bruxelles et à Anvers.

Il s'agit de la première de quatre tranches annuelles successives de 1 500 millions.

IV. Les fonds figurant à la « section particulière » (Titre IV) sont essentiellement alimentés par des crédits budgétaires, à savoir :

- le Fonds d'expansion économique et de reconversion régionale;
- le Fonds de Construction et d'Armement de navires;
- le Fonds destiné à garantir les avances de crédit consenties pour le développement des flottes de commerce et de pêche;
- Un Fonds spécial et temporaire de liquidation des dépenses arriérées de l'ancienne Administration des Chemins de Fer de l'Etat.

Tous ces fonds sont du type A, c'est-à-dire que les dépenses y afférentes sont soumises au visa préalable de la Cour des Comptes.

V. Les budget figurant au titre VII concernent les organismes d'intérêt public suivants :

1^o la Régie des Voies aériennes, dont les recettes sont évaluées à 4 156 550 000 F et les dépenses à 4 138 681 000 F; quant aux recettes et dépenses pour ordre, elles s'élèvent à respectivement 186 millions de F et 301 millions de F;

2^o L'Office régulateur de la navigation intérieure, dont les recettes et les dépenses sont évaluées à respectivement 123 765 000 F et 127 167 000 F. Quant aux recettes et dépenses pour ordre, elles s'élèvent, les unes et les autres, à 8 030 000 F;

3^o La Régie des transports maritimes, laquelle a un budget des recettes se chiffrant à 3 507 550 000 F et un budget des dépenses s'élevant à 3 429 796 000 F.

Les recettes et dépenses pour ordre se montent, les unes et les autres, à 431 184 000 F.

* * *

Les investissements projetés.

Aux crédits d'engagement prévus par le présent projet de budget correspond un programme d'investissement qui s'inspire des options du Plan 1976-1980 ainsi que de la volonté du Gouvernement de continuer son effort en matière d'investissements publics afin de créer l'infrastructure nécessaire à une promotion effective des transports en commun.

L'effort d'investissement du Gouvernement dans le secteur des Communications doit toutefois s'apprécier en fonction de l'ensemble des programmes d'investissement au sujet desquels les crédits d'engagements sont inscrits au budget du département, aux budgets culturels et aux budgets des organismes d'intérêt public qui en dépendent.

Die investeringsprogramma's kunnen als volgt worden samengevat :

	Miljoen F
— infrastructuur N. M. B. S.	4 870
— infrastructuur van het stedelijk vervoer ...	9 024
— radarketen voor de Schelde ...	1 260
— oprichting van stations voor de technische controle op autovoertuigen en andere ...	236
— bouwwerken voor de Regie der Lucht- wegen ...	1 445
— uitbreiding van de vloot van de Regie voor Maritiem Transport ...	1 197
— culturele investeringen ...	848,6
— investeringen ten behoeve van instellingen van openbaar nut ...	16 175
— totaal	35 055,6

Er zij bovendien opgemerkt dat voor de spoorwegen een vernieuwingsprogramma is vastgesteld ten belope van 8 030 miljoen.

Wat de N. M. B. S. betreft heeft de Commissie van Verkeerswezen, reeds vóór de begroting was ingediend, een bespreking gewijd aan de eigen begroting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

In de vooruitzichten die door de N. M. B. S. werden ingediend was immers een compensatoire Staatstussenkomst voorzien van 42 673 miljoen, welke door het begrotingscomité verminderd werd met 4 880 miljoen.

Op de Commissievergadering van 9 november 1976 heeft de Minister van Verkeerswezen deze wijziging van de door de N. M. B. S. gevraagde tussenkomst uitvoerig toegelicht en gerechtvaardigd.

De vermindering van de Staatstussenkomst met 4 880 miljoen zou in de begroting van de N. M. B. S. kunnen opgevangen worden door :

1. tariefaanpassingen die 1 700 miljoen F zouden opbrengen;

2. besparingen ten bedrage van 3 180 miljoen F waarvan 1 370 miljoen F door het beperken van de dotaties aan het Vernieuwingsfonds en aan het Verzekeringsfonds en 1 200 miljoen F door besparingen op de personeelskosten, de energie en diverse andere posten. Er wordt rekening gehouden met een mogelijk deficit van 612 miljoen F.

Aldus wordt op een totaal bedrag van 64 miljard exploitatiegaven een besparing gevraagd van nagenoeg 1,2 miljard F en niet van 5 miljard zoals al te gemakkelijk wordt vooropgesteld.

De vragen die in de commissie werden gesteld i.v.m. de eigenlijk begroting van Verkeerswezen worden verder in dit verslag behandeld bij de bespreking van de verschillende hoofdstukken.

De taak van uw commissie werd fel vergemakkelijkt door de voorafgaandelijke toezending van een lijvig document waarin de verschillende takken van het verkeersbeleid werden behandeld.

Wij geven per sector eerst de uiteenzetting van de Minister en dan de vragen en antwoorden betreffende dezelfde sector.

Ces programmes d'investissement se résument comme suit :

	Millions de F
— infrastructure S. N. C. B.	4 870
— infrastructures de transport urbain ...	9 024
— chaîne radar de l'Escaut ...	1 260
— construction de stations de contrôle technique pour automobiles et autres ...	236
— constructions de la R. V. A. ...	1 445
— extension de la flotte de la Régie des Trans- ports maritimes	1 197
— investissements culturels ...	848,6
— investissements des organismes d'intérêt public ...	16 175
— total	35 055,6

Il y a lieu de remarquer en outre qu'un programme de renouvellement de 8 030 millions a été approuvé pour les chemins de fer.

En ce qui concerne la S. N. C. B., la Commission des Communications a consacré, avant le dépôt du budget, une discussion au budget propre de la Société nationale des Chemins de fer belges.

Les prévisions déposées par la S. N. C. B. comprennent en effet une intervention compensatoire de l'Etat, d'un montant de 42 673 millions. Le comité budgétaire a réduit ce montant de 4 880 millions.

A la réunion de la Commission du 9 novembre 1976, le Ministre des Communications a expliqué et justifié cette modification de l'intervention demandée par la S. N. C. B.

La réduction de 4 880 millions de l'intervention de l'Etat pourrait être compensée dans le budget de la S. N. C. B. par :

1. des adaptations tarifaires qui rapporteraient 1 700 millions de F;

2. des économies d'un montant de 3 180 millions de F, dont 1 370 millions de F par la limitation des dotations au Fonds de renouvellement et au Fonds des assurances et 1 200 millions de F d'économies sur le frais de personnel, d'énergie et sur divers autres postes. Il est tenu compte d'un déficit éventuel de 612 millions de F.

Des économies atteignant environ 1,2 milliard de F, et non pas 5 milliards comme il a été prétendu bien trop facilement, sont ainsi demandées sur un montant total de 64 milliards de F de dépenses d'exploitation.

Les questions posées en commission au sujet du budget des Communications proprement dit figurent dans la discussion des différents chapitres du présent rapport.

La tâche des membres de la Commission a été grandement facilitée par l'envoi préalable d'un volumineux document, où les divers aspects de la politique menée en matière de Communication étaient passés en revue.

Pour chaque secteur nous donnerons d'abord l'exposé du Ministre, puis les questions et les réponses qui s'y rapportent.

II. — HET INTERNATIONALE VERVOERBELEID.

A. — DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN.

1. Uiteenzetting van de Minister.

Sedert enkele jaren maakt Europa een moeilijk tijd door. De verruiming van de Gemeenschap en het gemis aan politieke ervaring van de nieuwe Gemeenschap hebben geleid tot een zeker immobilisme in het Europese beleid. Ook de vervoersector ondergaat de gevolgen hiervan.

Na enkele positieve resultaten in oktober 1975 geboekt te hebben, werd voor december 1975 een heropflakking van het Europese vervoerbeleid in het vooruitzicht gesteld. De werkelijkheid heeft echter de optimisten ongelijk gegeven. Onder het Italiaanse voorzitterschap kon geen enkele vooruitgang worden geboekt op het vlak van de harmonisering; een voorzichtige poging tot verdere liberalisatie bleef eveneens dode letter.

In december 1975 werd aldus een crisisperiode voor het Europese vervoer ingeluid.

Sindsdien kon slechts op het vlak van de binnenvaart en op dit van de technische harmonisering van de motorvoertuigen enig resultaat worden bereikt.

Wat de binnenvaart betreft, werd, in afwachting van de invoering van een Europees bewijs van deugdelijkheid, ingevolge een Belgisch initiatief in januari een richtlijn goedgekeurd houdende de wederzijdse erkenning van de door de verschillende Lid-Staten afgeleverde scheepsattesten. Voorts werd in juli het Akkoord met Zwitserland betreffende een Europees oplegfonds, met zetel te Duisburg, geparafeerd. Dit Akkoord, waarin de Belgische binnenvaartbelangen werden gevrijwaard, zal aldus begin 1977 definitief worden ondertekend.

Inzake motorvoertuigen, werd de technische harmonisering verder doorgevoerd, door de goedkeuring in juli van een reeks van richtlijnen, onder meer met betrekking tot de signalisatie en verlichting van de motorvoertuigen.

In het bijzonder zij vermeld, dat op aandringen van ons land, in een nabije toekomst in alle E. G.-landen het mistachterlicht verplicht zal moeten worden aangebracht op de motorvoertuigen, vooraleer ze op de markt worden gebracht.

Na een jaar van immobilisme kwam de Raad op 4 november laatstleden opnieuw bijeen. De toekomst zal moeten uitwijzen of de crisis een einde heeft genomen. Inmiddels schijnt het tij niettemin gekeerd te zijn. Naast enkele nieuwe beslissingen, werd in november het terrein geëffend voor toekomstige initiatieven.

In concreto, werd vooruitgang gebracht inzake de marktorganisatie van het goederenvervoer over de weg en inzake de harmonisering van de concurrentievoorwaarden. Tevens werd het Europese zeevaartbeleid op gang gebracht.

Inzake het zeevaartbeleid hoopt de Raad spoedig een gemeenschappelijk standpunt te kunnen innemen, wat betreft de ontplooiing van communautaire acties op het gebied van het vervoer over zee. Inmiddels besloot de Raad een overlegprocedure tussen de Lid-Staten in te voeren, inzake de betrekkingen op het gebied van de zeescheepvaart tussen de Lid-Staten en derde landen en inzake de daarmee gepaard gaande besprekingen in internationale organisaties.

II. — LA POLITIQUE INTERNATIONALE DES TRANSPORTS

A. — LES COMMUNAUTES EUROPEENNES.

1. Exposé du Ministre.

Depuis quelques années l'Europe connaît des temps difficiles. L'élargissement de la Communauté et le manque d'expérience politique de l'entité nouvelle ont conduit à un certain immobilisme de la politique européenne. Le secteur des transports en subit, lui aussi, les conséquences.

Après quelques résultats positifs, obtenus en octobre 1975, il était permis d'escompter, pour décembre 1975, une relance de la politique européenne des transports. La réalité a cependant infirmé cet optimisme : sous la présidence italienne, aucun progrès n'a pu être enregistré dans le domaine de l'harmonisation; de même, la tentative prudente pour accroître la libéralisation est restée lettre morte.

Aussi, en décembre 1975, une période de crise a-t-elle commencé pour les transports européens.

Depuis lors des résultats positifs n'ont été acquis que dans les seules domaines de la navigation intérieure et de l'harmonisation technique des véhicules routiers à moteur.

Pour ce qui est de la navigation intérieure, à la suite d'une initiative belge, la directive portant reconnaissance mutuelle des certificats de navigabilité délivrés par les différents Etats membres a été approuvée dans l'attente de l'instauration d'un certificat européen. Au cours du mois de juillet 1976, a ensuite été paraphé l'accord avec la Suisse relatif à un Fonds européen d'immobilisation temporaire, dont le siège est à Duisburg. La signature définitive de cet accord, qui sauvegarde les intérêts de la navigation intérieure belge, pourra se faire au début de 1977.

L'harmonisation technique en ce qui concerne les véhicules routiers à moteur s'est poursuivie par l'approbation d'un certain nombre de directives, relatives notamment à la signalisation et à l'éclairage des véhicules.

Il y a lieu, à ce propos, de mettre en évidence le fait qu'à la suite de l'insistance de notre pays, le feu anti-brouillard arrière devra sous peu, dans tous les Etats membres être monté sur les véhicules avant que ceux-ci n'apparaissent sur le marché.

Après un an de statu quo, le Conseil s'est à nouveau réuni le 4 novembre 1976. L'avenir nous apprendra s'il est permis de considérer la crise comme terminée. Il semble entre-temps y avoir toutefois un retournement de situations; outre la prise d'un certain nombre de décisions nouvelles, le terrain a été préparé, au cours du mois de novembre, en vue d'initiatives futures.

Concrètement, une étape a été franchie dans le domaine de l'organisation du marché des transports de marchandises par route et de l'harmonisation des conditions de concurrence, alors qu'était lancée la politique européenne en matière de navigation maritime.

En matière de politique maritime, le Conseil espère être en mesure, dans un proche avenir, de définir une politique commune sur le développement d'actions à l'échelle communautaire. Il a décidé entre-temps d'instaurer, entre les Etats membres, une procédure de consultation concernant les relations dans le domaine des transports maritimes entre les Etats membres et les pays tiers et concernant les délibérations y afférentes menées au sein d'organisations internationales.

Op het vlak van de harmonisering van de concurrentievoorwaarden betuigde de Raad zijn instemming met een ontwerp van richtlijn betreffende het minimumniveau van de opleiding van vrachtwagenchauffeurs jonger dan 21 jaar enerzijds en van de nieuwe autocar- en autobusbestuurders anderzijds.

De Raad kwam bovendien overeen om, tijdens zijn komende zitting van 16 december, de technische controle van de bedrijfsvoertuigen, taxi's en ziekenwagens verplichtend te stellen in de gehele Gemeenschap.

Tijdens deze zitting zullen eveneens de aanpassing van de nationale belastingstelsels voor bedrijfsvoertuigen en de sociale harmonisering in het wegvervoer aan bod komen. Wat dit laatste betreft zal België alles in het werk stellen opdat de 450 km-grens zou worden afgeschaft voor de met een tachograaf uitgeruste voertuigen. Bovendien zou de tachograaf niet meer verplichtend moeten zijn voor de voertuigen welke nationaal vervoer verrichten binnen een straal van 50 km van hun exploitatiezetel.

Wat de marktorganisatie van het goederenvervoer over de weg betreft, werden twee belangrijke beslissingen getroffen.

De Raad heeft aan het stelsel van het communautair contingent een permanent karakter toegekend.

Alhoewel dit contingent niet werd verhoogd en zulks wellicht voor sommigen een ontgoocheling kan betekenen, moet men er zich toch over verheugen dat onze wegvervoerders voortaan zekerheid zullen hebben omtrent het al of niet voortbestaan van het systeem.

De tweede beslissing betreft de tarieven.

Hieromtrent heeft de Raad besloten het huidige stelsel van de margetarieven niet één jaar te verlengen.

Deze niet zo spectaculaire beslissing mag terecht als een succes worden bestempeld. De overgrote meerderheid van de Lid-Staten en de Commissie hadden immers voorgesteld vanaf volgend jaar, de verplichte margetarieven om te vormen tot referentietarieven. De beslissingen tot verlenging van het huidige stelsel kon worden afgedwongen, dank zij het halsstarrig verzet van Duitsland, Italië en niet in het minst van België tegen de referentietarieven.

In de loop van 1977, en meer dan waarschijnlijk onder het Belgisch voorzitterschap, zal de Raad positie moeten kiezen over het toekomstige tariefstelsel alsmede over de controle op de capaciteit op de markt van het goederenvervoer over de weg.

De totstandkoming van een betere marktorganisatie, welke rekening houdt met de harmonisering van de concurrentievoorwaarden, behoort aldus tot de prioritaire objectieven van het Belgisch voorzitterschap, dat van juli tot december 1977 loopt.

Bovendien acht België het van kapitaal belang, om in het licht van de rechtstreekse verkiezing van het Europese Parlement, de Europese burgers rechtstreeks te betrekken bij de ontwikkeling van het Europese vervoerbeleid.

Zo zullen initiatieven, ondermeer inzake de harmonisering van de rijbewijzen, het verplicht dragen van de veiligheidsgordel en een uniformisatie van de snelheidspenningen, de geloofwaardigheid van het Europa van het vervoer ten goede komen.

Ons land bereidt zich dan ook reeds nu voor op dit voorzitterschap en zal alles in het werk stellen om de relance van het Europese vervoerbeleid te bewerkstelligen.

2. Bespreking.

Vraag :

In zijn inleidende uiteenzetting vermeldt de Minister dat de Raad overeenkwam om op 16 december de technische

Dans le domaine de l'harmonisation des conditions de concurrence, le Conseil a marqué son accord sur un projet de directive concernant le niveau minimal de la formation des conducteurs de transports par route de moins de 21 ans, d'une part, et des nouveaux conducteurs d'autobus et d'autotcars, d'autre part.

En outre, le Conseil a convenu que, lors de sa prochaine session du 16 décembre 1976, il statuerait au sujet de l'obligation du contrôle technique pour les véhicules utilitaires, les taxis et les ambulances dans toute la Communauté.

Au cours de cette session seront également discutés l'aménagement des régimes nationaux de taxes sur les véhicules utilitaires et l'harmonisation sociale sur le plan des transports routiers. En ce qui concerne ce dernier point, la Belgique mettra tout en œuvre afin que la limite des 450 km soit supprimée pour les véhicules équipés d'un tachygraphe; en outre, le tachygraphe ne devrait plus être rendu obligatoire pour les véhicules affectés au transport national dans un rayon de 50 km autour de leur siège d'exploitation.

En ce qui concerne l'organisation du marché des transports de marchandises par route, deux décisions importantes ont été prises.

D'une part, le Conseil a conféré un caractère permanent au système du contingent communautaire.

Bien que le refus d'augmenter ce contingent ait pu décevoir certains, il y a lieu de mettre en évidence comme constituant un élément très positif qu'à l'avenir nos transporteurs routiers seront libérés de leur incertitude annuelle quant au maintien ou non du système.

La deuxième décision concerne les tarifs.

Dans ce domaine, le Conseil a décidé de prolonger d'un an le système actuel des tarifs à fourchettes.

Quoique peu spectaculaire, cette décision peut à juste titre être considérée comme un succès. La grande majorité des Etats membres et la Commission avaient, en effet, proposé de transformer, dès 1977, les tarifs obligatoires en tarifs de référence. C'est grâce à l'opposition formelle de la Belgique, et aussi de l'Allemagne et de l'Italie, aux tarifs de référence que le système actuel a été prolongé.

Dans le courant de l'année 1977, et plus que probablement sous la présidence belge, le Conseil devra s'exprimer sur le futur système tarifaire ainsi que sur le contrôle de la capacité du marché des transports de marchandises par route.

La réalisation d'une meilleure organisation du marché, tenant compte de l'harmonisation des conditions de concurrence, sera ainsi l'un des objectifs prioritaires de la présidence belge, qui couvrira le second semestre de 1977.

A présent que le Parlement européen sera élu au suffrage universel, la Belgique considère comme essentielle la participation des citoyens européens au développement de la politique européenne des transports.

Ainsi, des initiatives, qui viseront notamment à l'harmonisation du permis de conduire, à l'uniformisation des limitations de vitesse et au port obligatoire de la ceinture de sécurité, ne pourront que renforcer la crédibilité de l'Europe des transports.

Notre pays se prépare donc dès à présent à cette présidence; il mettra tout en œuvre pour réaliser une relance de la politique européenne des transports.

2. Discussion.

Question :

Le Ministre signale dans son exposé introductif que le Conseil avait convenu d'imposer, à la date du 16 décembre,

controle van de bedrijfsvoertuigen, taxi's en ziekenwagens verplichtend te stellen in de gehele gemeenschap. Werd die beslissing op voornoemde datum genomen?

Antwoord :

Een ontwerp-richtlijn betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten inzake de technische controle voor motorvoertuigen en aanhangwagens, werd op 16 december 1976 door de Raad goedgekeurd.

De nodige uitvoeringsmaatregelen dienen door de Lid-Staten vóór einde 1977 te worden getroffen. Tot 1 januari 1983 is een progressieve toepassing mogelijk, daarna moet de richtlijn volledige uitwerking krijgen.

De richtlijn stelt de technische controle verplicht voor autobussen en autocars voor meer dan negen zitplaatsen, voor motorvoertuigen voor goederenvervoer en voor aanhangwagens en opleggers met een toegestaan maximumgewicht van meer dan 3 500 kg alsmede voor taxi's en ziekenwagens.

Iedere Lid-Staat behoudt de vrijheid om enerzijds ook andere voertuigen aan de technische centrale te onderwerpen en anderzijds strengere en veelvuldiger controles voor te schrijven, hetgeen o.m. in België het geval is.

Vraag :

Wat de marktorganisatie van het goederenvervoer over de weg betreft, werden door de Raad twee belangrijke beslissingen getroffen. Bij de eerste beslissing heeft de Raad het stelsel van het communautair contingent een permanent karakter toegekend. Wat moet hieronder worden verstaan? Welk aandeel wordt aan België toegewezen? Kan het communautair contingent nog uitgebreid worden?

Antwoord :

Het communautair contingent voor het goederenvervoer over de weg tussen de Lid-Staten werd op 1 januari 1969 ingevoerd voor een proefperiode.

Tijdens zijn zitting van 4 november 1976 heeft de Raad beslist er een permanent karakter aan te geven. Dit betekent enerzijds dat het stelsel niet meer kan verdwijnen wegens een gebrek aan akkoord en het te verlengen en anderzijds dat iedere Lid-Staat van verworven rechten geniet.

In 1969 waren er in totaal 1 200 communautaire vergunningen voor zes Lid-Staten, waarvan 161 voor België. Thans bedraagt het globale aantal 2 363 voor negen Lid-Staten, waarvan 265 voor België.

Het contingent kan steeds door de Raad worden uitgebreid op voorstel van de Commissie en na advies van het Europees Parlement en van het Economische en Sociaal Comité. Verwacht wordt dat de Commissie hieromtrent in 1977 reeds een voorstel zal indienen.

Noch in 1975, noch in 1976 is het mogelijk geweest het E. E. G.-contingent te verhogen, wegens Duits verzet. Anderzijds mag echter niet uit het oog worden verloren dat onze vervoerbehoefden met Duitsland ieder jaar afhankelijk worden bepaald in het kader van een bilateraal akkoord, waarbij telkens rekening wordt gehouden met de belangen van onze wegvervoerders.

Vraag :

Hoeveel staan wij inzake de marktorganisatie van het goederenvervoer over de weg en inzake de harmonisering van de concurrentievoorwaarden?

le contrôle technique des véhicules utilitaires, des taxis et des ambulances dans l'ensemble de la Communauté. Cette décision a-t-elle été prise à la date précitée?

Réponse :

Un projet de directive concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques a été approuvé le 16 décembre 1976 par le Conseil.

Les mesures d'exécution nécessaire doivent être prises par les Etats membres avant la fin de 1977. Une application progressive est possible jusqu'au 1^{er} janvier 1983; à partir de cette date la directive devra être appliquée intégralement.

La directive rend le contrôle technique obligatoire pour les autobus et les autocars comportant plus de 9 places, pour les véhicules à moteur et leurs remorques affectés au transport de marchandises, dont le poids maximal autorisé excède 3 500 kg, ainsi que pour les taxis et les ambulances.

Chaque Etat membre conserve la liberté de soumettre d'autres véhicules au contrôle technique, d'une part, et de prévoir des contrôles plus stricts et plus fréquents, d'autre part, ce qui est notamment le cas en Belgique.

Question :

Le Conseil a pris deux décisions importantes concernant l'organisation du marché des transports de marchandises par route. Par la première, le Conseil a octroyé un caractère permanent au système du contingentement communautaire. Que convient-il d'entendre par là? Quelle est la part de la Belgique? Une extension de ce contingent est-elle encore possible?

Réponse :

Le contingent communautaire pour les transports de marchandises par route entre les Etats membres a été introduit le 1^{er} janvier 1969 pour une période expérimentale.

Lors de sa réunion du 4 novembre 1976, le Conseil a décidé de lui donner un caractère permanent. Cela implique, d'une part, que le système ne peut plus disparaître faute d'un accord sur sa prorogation et, d'autre part, que chaque Etat membre conserve ses droits acquis.

Il y avait au total 1 200 autorisations communautaires en 1969 pour 6 Etats membres, dont 161 pour la Belgique. Actuellement, le nombre global est de 2 363 pour 9 Etats membres, dont 265 pour la Belgique.

Le contingent peut toujours être élargi par le Conseil sur la proposition de la Commission et après avis du Parlement européen et du Comité économique et social. On s'attend à ce que la Commission introduise déjà une proposition à ce sujet en 1977.

Il n'a été possible, ni en 1975, ni en 1976, d'augmenter le contingent C. E. E., à cause d'une opposition allemande. D'autre part, il ne peut pas être perdu de vue que nos besoins de transports avec l'Allemagne sont fixés séparément chaque année dans le cadre de notre accord bilatéral, où il est chaque fois tenu compte des intérêts de nos transporteurs routiers.

Question :

Où en est l'organisation du marché des transports de marchandises par route et qu'en est-il de l'harmonisation des conditions de concurrence?

Antwoord :

Wat betreft de marktorganisatie werden door de Raad een beslissing genomen, waaronder de beslissing om het huidige stelsel van de margetarieven met één jaar te verlengen. Een voorstel van de E. E. G. Commissie om naar refertetarieven over te stappen werd o.m. door België bestreden, omdat die regeling nadelig zou uitvallen voor de Belgische vervoerders en in bepaalde landen de concurrentievoorzaken nadelig zou wijzigen.

Vraag :

Wat is de huidige stand van zaken op het gebied van de concurrentie en de marktorganisatie in het vervoer, in België en in de E. E. G.

Antwoord :

Het probleem van de concurrentie inzake goederenvervoer tussen spoor, weg en binnenvaart wordt meer nog in België dan in andere landen gekenmerkt door een sterke internationale gebondenheid.

In 1974 bedroeg het aandeel van het grensoverschrijdend vervoer, in tonkilometer uitgedrukt, 84,5 % voor de spoorwegen, 60 % voor de binnenvaart en 39,4 % voor de weg.

Het is aldus mogelijk dat nationale maatregelen de concurrentiepositie van onze vervoerders op de internationale vervoermarkt ernstig beïnvloeden, temeer daar op deze markt een hevige concurrentiestrijd woedt tussen de Belgische en de buitenlandse transportondernemingen.

De Belgische vervoerpolitiek is bovendien ingeschakeld in een markteconomie. In dit systeem dient de vrijheid van keuze te worden geëerbiedigd, zowel tussen het beroepsgoederenvervoer en het eigen vervoer, als tussen de vervoerders.

Het vervoer voor eigen rekening blijft, niettegenstaande een lichte achteruitgang, t.o.v. het globale vervoer over de weg en de binnenwateren een zeer belangrijke plaats innemen.

In 1974 benaderde de verhouding van het volume wegvervoer voor eigen rekening tot het wegvervoer voor rekening van derden, $\frac{2}{3}$ in het binnenlands vervoer en $\frac{1}{3}$ in het grensoverschrijdend vervoer. Het nationale binnenvaartvervoer voor eigen rekening vertegenwoordigde in 1974 en 1975 ongeveer de helft van het beroepsvervoer uitgevoerd door tussenkomst van de D. R. B.

Het vervoer voor eigen rekening is derhalve een belangrijke factor van de concurrentie, aangezien de kosten van dit vervoer vaak bepalend zijn voor de vaststelling van de prijzen in de betrokken vervoertak en van de concurrerende vervoermiddelen.

Een permanent controlesysteem moet zorgen voor een gezonde concurrentie tussen de vervoerondernemingen in elk der sectoren wegvervoer en binnenvaart en indirect tussen de vervoertakken.

In deze optiek wordt de wet van 1960 inzake de toegang tot de markt van het goederenvervoer over de weg momenteel herzien en werd een wet aangenomen dat een systeem van vergunningen instelt voor de exploitatie van binnenschepen.

De zopas ingevoerde sloopregeling voor binnenvaartuigen dient eveneens te worden gezien als een maatregel om het overtollige en verouderde gedeelte van de vloot uit de vaart te nemen en mede aldus de overcapaciteit weg te werken.

In een systeem van vrije markteconomie waarin het vervoer als een volwaardige economische sector wordt beschouwd kan a fortiori worden verondersteld dat de voor

Réponse :

En ce qui concerne l'organisation du marché, le Conseil a pris une décision, à savoir celle de prolonger pour une durée d'un an le système des tarifs à fourchettes. Une proposition de la Commission de la C. E. E. tendant à passer aux tarifs de référence a été combattue, notamment par la Belgique, parce que ce système serait préjudiciable aux transporteurs belges et modifierait défavorablement les conditions de concurrence dans certains pays.

Question :

Quelle est la situation actuelle en matière de concurrence et d'organisation du marché dans les transports, en Belgique et dans la C. E. E.

Réponse :

Le problème de la concurrence entre le chemin de fer, la route et la batellerie en ce qui concerne le transport de marchandises se caractérise en Belgique encore plus que dans les autres pays par une sujétion internationale.

En 1974 la part du transport international, exprimé en tonnes-kilomètres, représentait 84,5 % pour le chemin de fer, 60 % pour la batellerie et 39,4 % pour la route.

Il est ainsi possible que des mesures nationales influencent sérieusement la position concurrentielle de nos transporteurs sur le marché international des transports, où règne, en outre, une concurrence sévère entre les entreprises de transport belges et étrangères.

La politique belge des transports s'intègre par ailleurs dans une économie de marché. Dans un tel système le libre choix doit être prépondérant aussi bien entre le transport professionnel de marchandises et le transport pour compte propre, que parmi les transporteurs.

Le transport pour compte propre, malgré un léger recul, occupe une place très importante par rapport au transport routier et fluvial global.

En 1974, la proportion du volume du transport routier pour compte propre approchait les $\frac{2}{3}$ du transport routier pour compte de tiers en trafic intérieur et $\frac{1}{3}$ en trafic international. Le transport fluvial national pour compte propre représentait, en 1974 et 1975, environ la moitié du transport professionnel effectué par l'intermédiaire de l'O. R. N. I.

Le transport pour compte propre est, par conséquent, un facteur important de la concurrence, surtout étant donné que les coûts de ce transport sont souvent déterminants pour la fixation des prix des modes de transport concernés et des modes de transport concurrents.

Un système de contrôle permanent doit permettre de veiller à une saine concurrence entre les entreprises de transport dans chacun des secteurs routier et fluvial et indirectement entre les moyens de transport.

C'est dans cette optique que la loi de 1960 relative à l'accès au marché des transports routiers de marchandises est actuellement en cours de révision et qu'une loi instaurant un système de licences pour l'exploitation de bateaux de navigation intérieure a été adoptée.

La prime de déchirage pour les bateaux de navigation intérieure créée tout récemment peut également être considérée comme une mesure destinée à éliminer de la navigation la partie excédentaire et vétuste de la flotte et d'enrayer ainsi la surcapacité.

Dans un système de libre économie de marché où le transport est considéré en tant que secteur économique à part entière, il est permis de supposer a fortiori que le prix

een vervoerprestatie gevraagde prijs wordt vastgesteld met inachtneming van de kosten, teneinde een voldoende rendabiliteit te waarborgen en de werknemers uit de vervoersector zoveel mogelijk deel te laten hebben aan de sociale vooruitgang.

Een te grote vrijheid op tarifair gebied houdt het gevaar in van een ruïneuze concurrentie tussen de vervoerders en tussen de vervoertakken.

In dit kader beschouwt de E. G.-Commissie het stelsel van referentietarieven voor de drie sectoren spoor, weg en binnenvaart als een pijler van het gemeenschappelijk vervoerbeleid.

Daar waar echter reeds verplichte tarieven bestaan, zou het invoeren van referentietarieven het gevaar van een ruïneuze concurrentie doen toenemen. Daarom heeft België zich tijdens de onderhandelingen in het kader van de E. E. G. uitgesproken voor het behoud van verplichte tarieven.

Een concurrentiepolitiek op de vervoermarkt kan zich natuurlijk slechts in de hierboven geschetste zin ontwikkelen indien geleidelijk aan een harmonisering tot stand komt van de voorwaarden waarin de verschillende ondernemingen van de betrokken Europese landen van wal steken.

Deze harmonisatie moet zich uitstrekken over verscheidene domeinen zoals bv. de fiscale en sociale regelingen, de financiële tussenkomsten van de Staten, de toerekening aan de gebruikers van de infrastructuurkosten en de technische reglementeringen evenals de regelingen inzake de vorming en de bekendmaking van prijzen en vervoer voorwaarden.

Het gebrek aan harmonisatie bij de verschillende vervoermiddelen is in verschillende graden terug te vinden in andere West-Europese landen die allen met het concurrentieprobleem in het vervoer te kampen hebben.

Belangrijke werkzaamheden zijn daarom sinds verscheidene jaren aan de gang in internationale instellingen en meer bepaald in de E. E. G. Het gaat hier echter om werkzaamheden van lange duur en het zou van weinig realisme getuigen op korte termijn een definitieve oplossing voor dit ingewikkelde vraagstuk te verwachten.

B. — BENELUX.

1. Uiteenzetting van de Minister.

In Beneluxverband werd een veelzijdige activiteit ontplooid in sectoren zoals de havens, de binnenvaart, het wegvervoer, het wegverkeer, het spoor en de luchtvaart.

Ter uitvoering van het Benelux Zeehavenoverleg van april 1975, werden de besprekingen inzake zeehavens onverpoosd voortgezet. Hierbij werd o.m. een schema voor uniforme havenrekeningen met het oog op een grotere doorzichtigheid en vergelijkbaarheid opgesteld.

Met betrekking tot de havenrechten werd een grondige studie gewijd aan de vraag in hoeverre de verschillen in berekeningsgrondslagen, structuur en niveaus in het algemeen tot distorsies kunnen leiden.

Beide aangelegenheden werden op ambtelijk vlak afgerond. De pogingen tot harmonisering van de havenstatistiek daarentegen hebben vooralsnog niet tot concrete resultaten geleid. Zodra de werkzaamheden dermate gevorderd zijn dat een nieuwe plenaire vergadering wenselijk is, zal het Benelux Zeehavenoverleg opnieuw worden samengevoegd. Wellicht zal deze vergadering in de aanstaande lente plaatsvinden.

demandé pour une prestation de transport est fixé en tenant compte des coûts, afin de garantir une rentabilité suffisante et de permettre aux travailleurs du secteur du transport d'avoir part autant que possible au progrès social.

Une trop grande liberté en matière tarifaire risquerait d'entraîner une concurrence ruineuse entre les entreprises de transport ainsi qu'entre les moyens de transport.

Dans ce cadre la Commission des C. E. considère le régime des tarifs de référence pour les trois secteurs chemin de fer, route et batellerie comme un des fondements de la politique commune des transports.

Toutefois, là où existent déjà des tarifs obligatoires, l'instauration de tarifs de référence augmenterait les risques d'une concurrence ruineuse. C'est pourquoi la Belgique a opté pour le maintien des tarifs obligatoires au cours des négociations dans le cadre de la C. E. E.

Une politique de concurrence sur le marché des transports ne peut naturellement se développer dans le sens esquissé ci-dessus que si l'harmonisation des conditions de départ des différents modes de transport et, pour un même mode de transport, des entreprises des différents pays européens concernés est réalisée progressivement.

Cette harmonisation doit s'étendre sur plusieurs domaines tels que les régimes fiscaux et sociaux, les interventions financières des Etats, l'imputation des coûts d'infrastructure aux usagers et les réglementations techniques ainsi que les régimes de formation et de publicité des prix et des conditions de transport.

Le manque d'harmonisation entre les différents moyens de transport se retrouve à divers degrés dans les autres pays de l'Europe de l'Ouest, qui tous sont aux prises avec le problème de la concurrence dans le secteur des transports.

Pour cette raison d'importants travaux sont en cours depuis plusieurs années dans des organisations internationales et, plus particulièrement, de la C. E. E. Cependant il s'agit ici de travaux de longue durée et ce serait témoigner de peu de réalisme que d'attendre, à court terme, la solution définitive de ce problème complexe.

B. — BENELUX.

1. Exposé du Ministre.

Au niveau du Benelux, une activité multiforme s'est développée dans des secteurs tels que les ports, la navigation intérieure, les transports routiers, la circulation routière, le rail et l'aéronautique.

En matière portuaire, les délibérations en exécution de la Concertation portuaire Benelux d'avril 1975 ont été poursuivies activement. Dans ce contexte, il a notamment été établi un schéma de comptes portuaires uniformes en vue d'une plus grande clarté et d'une plus large comparabilité.

En ce qui concerne les droits portuaires, une étude approfondie a été consacrée à la mesure dans laquelle les divergences dans les bases de calcul, les structures et les niveaux peuvent conduire en général à des distorsions.

Les deux matières précédentes ont été examinées sur le plan administratif. Les tentatives d'harmonisation des statistiques portuaires n'ont, par contre, pas encore abouti à des résultats concrets. Dès que les travaux auront progressé de manière à rendre souhaitable une réunion plénière, la Concertation portuaire Benelux sera de nouveau convoquée. Cette réunion pourrait sans doute avoir lieu au printemps prochain.

Alsdan zal de Europese Commissie haar factfindingrapport en haar hinterlandstudie vermoedelijk ook hebben ingediend, zodat daaruit wellicht beleidsconclusies op Beneluxvlak kunnen worden getrokken.

In de loop van 1975 hebben in de binnenvaart belangrijke gebeurtenissen plaatsgevonden, die hun weerslag op het beleid terzake hebben gehad. Deze gebeurtenissen hebben ertoe geleid dat zowel in België als in Nederland overlegorganen werden ingesteld. In België werd een rondetafelconferentie gehouden ter uitvoering van de in het protocol van 23 oktober 1975 opgenomen besluiten.

In Nederland werd een commissie opgericht waarin alle betrokkenen zeten en die ermee belast is gestalte te geven aan de wensen van de schippers.

Alhoewel in de reglementen inzake het vervoer per binnenschip tussen Nederland en België geen wijziging is aangebracht, is door de invoering van een vrijwillig beurtrol met vrijwillige bodemvrachten in feite voor een groot deel van het betrokken vervoer een regeling tot stand gebracht, die ingeval van recessie gunstig werkt.

In de sector van het intra-Benelux goederenvervoer over de weg, dat sedert 1962 geliberaliseerd is, werden ingevolge de fors gestegen exploitatiekosten, de bestaande Benelux margetarieven van maart 1971 aangepast. Zij werden bij beslissing van 26 januari 1976 met 15 % overhoogd.

Betreffende het wegverkeer wordt meer bepaald het accent gelegd op het onderzoek van de maatregelen die de veiligheid van de bestuurders van tweewielige voertuigen kunnen verhogen. Terzake wordt een vergelijkend onderzoek gewijd aan de wetgevingen der drie landen, met het oog op het opstellen van gemeenschappelijke voorschriften, eventueel aangevuld met doelmatige maatregelen die in de ons omringende landen worden toegepast.

Op het vlak van de spoorwegen gaat de aandacht in het bijzonder naar de verbetering van de intra-Benelux spoorwegverbindingen. Meer bepaald voor de snelle treinverbindingen wordt, met de besprekingen tussen de Nederlandse en de Belgische spoorwegen over de verbetering van het tracé van de verbinding Antwerpen-Rotterdam een aanvang gemaakt met de uitvoering van het door de U. I. C. uitgewerkt Europese schetsplan. Op het commerciële vlak zal op korte termijn begonnen worden met het opstellen van een eenvormig gemeenschappelijk Beneluxtarief voor het goederenvervoer met wagenladingen.

2. Bespreking.

Vraag :

In Beneluxverband werd een veelzijdige activiteit ontplooid in sectoren zoals de havens, de binnenvaart, het wegvervoer, het wegverkeer, het spoor en de luchtvaart.

Inhakend op de verklaring van de Minister wordt uitleg gevraagd omtrent de verdragen betreffende het Baalhoekkanaal en de Bocht van Bath.

Een lid wenst voorts dat die verdragen ter goedkeuring aan het Parlement zouden worden voorgelegd en dat de Minister de politiek van de Regering inzake die aangelegenheid zou bekend maken.

Antwoord.

Deze materies maken een voorwerp uit van verder interministerieel overleg. Het afsluiten van de Verdragen zelf behoren tot de bevoegdheid van de Minister van Buitenlandse Zaken.

La Commission européenne aura, probablement à cette époque, déposé également son rapport d'inventorisation de la situation actuelle et son étude des transports vers l'arrière-pays, si bien qu'il sera sans doute possible d'en déduire des conclusions politiques au niveau du Benelux.

Des événements importants, qui ont eu leur incidence sur la politique, sont intervenus sur le plan de la navigation intérieure dans le courant de 1975. Ces événements ont conduit à la mise en place d'organe de concertation, tant en Belgique qu'aux Pays-Bas. En Belgique, une conférence de la table ronde a été chargée de mettre en œuvre les décisions consignées dans le protocole du 23 octobre 1975.

Aux Pays-Bas, une commission réunissant tous les intéressés a été constituée afin de concrétiser les vœux des bateliers.

Bien qu'aucune modification n'ait été apportée aux règlements des transports par péniches entre les Pays-Bas et la Belgique, l'instauration d'un tour de rôle volontaire, assorti de frets-planchers volontaires, a eu pour résultat de réaliser en fait, pour une partie importante des transports par péniches, une régulation dont l'effet s'avère favorable à une période de récession.

Dans le secteur du transport routier intra-Benelux de marchandises, qui est libéralisé depuis 1962, et en raison des coûts d'exploitation fortement augmentés, les tarifs à fourchettes Benelux existant depuis mars 1971 ont été adaptés. Ils ont été augmentés de 15 % par la décision du 26 janvier 1976.

En ce qui concerne la circulation routière, l'accent est plus particulièrement mis sur la recherche de mesures qui peuvent conduire à une augmentation de la sécurité des conducteurs de véhicules à deux roues. Il est procédé sur ce point à une comparaison des législations des trois pays, en vue de l'élaboration de dispositions communes, éventuellement complétées de mesures efficaces, appliquées dans les pays voisins.

Dans le domaine des chemins de fer, l'attention se concentre en particulier sur l'amélioration des liaisons ferroviaires intra-Benelux. Les tractations entre les chemins de fer belges et néerlandais au sujet de l'amélioration du tracé de la liaison Anvers-Rotterdam constituent, plus particulièrement en ce qui concerne les liaisons ferroviaires rapides, un début d'exécution du plan directeur européen établi par l'U. I. C. Sur le plan commercial, l'établissement d'un tarif commun uniforme Benelux pour le transport ferroviaire de marchandises par wagons complets sera entrepris à brève échéance.

2. Discussion.

Question :

Dans le cadre du Benelux des activités très diversifiées se sont développées dans des secteurs tels que les ports, la batellerie, les transports routiers, les communications, les chemins de fer et les voies aériennes.

Après la déclaration du Ministre, des précisions sont demandées concernant les traités relatifs au canal de Baalhoek et à la courbe de Bath.

Un membre demande d'autre part que ces traités soient soumis à l'approbation du Parlement et que le Ministre fasse connaître la politique du Gouvernement en la matière.

Réponse :

Ces matières font toujours l'objet d'une concertation interministérielle. La conclusion même des accords relève de la compétence du Ministre des Affaires étrangères.

Vraag.

De pogingen tot harmonisering van de havenstatistieken hebben voornamelijk niet tot concrete resultaten geleid.

Welke zijn de knelpunten terzake ?

Antwoord.

De technici van het betrokken departement vergelijken het statistisch materiaal en hopen hiermee in de lente klaar te komen. Alsdan zullen voorstellen tot harmonisering kunnen worden uitgewerkt.

Vraag.

De intra-Benelux autobuslijnen tussen Antwerpen enerzijds en Bergen-op-Zoom en Breda anderzijds werden afgeschaft, alhoewel hiervoor ruime belangstelling bestond. Om welke redenen werden die autobuslijnen afgeschaft ? Is het mogelijk dat die lijnen opnieuw worden ingelegd ?

Antwoord.

Eerst en vooral dient te worden aangestipt dat deze verbindingen momenteel nog bestaan, doch met overstap. De rechtstreekse grensoverschrijdende openbare autobusdiensten, zijn sedert een paar jaar afgeschaft op verzoek van de Nederlandse vervoeronderneming die aan deze trafiek deelnam.

Als reden werd de interne organisatie van het openbaar vervoer op het Nederlandse grondgebied aangehaald, o.m. een zekere tarifaire integratie tussen het streekvervoer en het stedelijk vervoer in Nederland. Aan de grens wordt nochtans onmiddellijk voor aansluiting gezorgd tussen de respectieve trajectgedeelten.

Gelet op deze omstandigheden is het dan ook uitgesloten dat opnieuw rechtstreekse grensoverschrijdende lijnen zouden worden ingelegd.

Vraag.

De grensovergang te Achel van de lijn Hasselt-Eindhoven werd voor spoorwegverkeer gesloten. Welke redenen liggen aan deze beslissing ten grondslag ?

Antwoord.

De Minister verklaart dat het grenspunt Achel voor spoorwegverkeer werd gesloten vanwege het te geringe verkeer. Het grensoverschrijdend reizigersverkeer wordt verzekerd door een autobusdienst Neerpelt-Achel-Valkenswaard. Op het vlak « spoorweg » is er enkel nog reizigerverkeer tussen Hasselt en Houthalen. Hij stipt aan dat de Limburgse Economische Raad gevraagd heeft dat een grondige studie zou worden gemaakt inzake de rentabiliteit en de mogelijkheden van deze spoorwegverbinding. De Raad ziet de lijn Eindhoven-Hasselt als een ontubbeling van de Beneluxverbinding Eindhoven-Roermond-Maastricht-Luik-Luxemburg. Bij de sluiting werd uitdrukkelijk gesteld dat de spoorinstellingen moesten worden behouden zodat een herneming van de spoorexplotatie steeds mogelijk blijft.

C. — DE EUROPESE CONFERENTIE DER MINISTERS VAN TRANSPORT (E. C. M. T.).

1. Uiteenzetting van de Minister.

Net als vorig jaar waren de activiteiten van de E. C. M. T. gesitueerd in het kader van het programma 1975-1977, waarvan de twee grote onderdelen respectievelijk betrekking heb-

Question :

Les tentatives d'harmonisation des statistiques portuaires n'ont jusqu'à présent pas encore abouti à un résultat concret.

Quelles sont les difficultés en la matière ?

Réponse :

Les techniciens du département intéressé sont en train de comparer le matériel statistique et espèrent en terminer pour le printemps. Des propositions d'harmonisation pourront être élaborées à ce moment.

Question :

Les lignes d'autobus intra-Benelux reliant Anvers, d'une part, et Bergen-op-Zoom et Breda, d'autre part, ont été supprimées malgré le grand intérêt qu'elles suscitaient. Pour quelles raisons cette suppression a-t-elle eu lieu ? Est-il possible que ces lignes soient remises en service ?

Réponse :

Tout d'abord il convient de signaler que ces liaisons existent encore actuellement, mais avec une correspondance.

Les services publics internationaux directs d'autobus ont été supprimés depuis quelques années, à la demande de l'entreprise néerlandaise de transport qui participait à leur exploitation.

Elle invoqua comme motif l'organisation interne des transports publics sur le territoire néerlandais, notamment une certaine intégration tarifaire entre les transports régionaux et les transports urbains aux Pays-Bas. Cependant, une correspondance immédiate est assurée à la frontière entre les parties respectives du trajet.

Vu ces circonstances il est dès lors exclu que les liaisons internationales directes soient remises en service.

Question :

Le point frontière Achel de la ligne de chemin de fer Hasselt-Eindhoven a été fermé pour le trafic ferroviaire. Sur quelles raisons cette décision est-elle fondée ?

Réponse :

Le Ministre déclare que le point frontière Achel a été fermé pour cause d'un trop faible trafic ferroviaire. Le trafic international voyageur est assuré au moyen d'un service d'autobus Neerpelt-Achel-Valkenswaard. Sur le plan ferroviaire un service voyageur est uniquement maintenu entre Hasselt et Houthalen. Il signale que le « Limburgse Economische Raad » a demandé une étude approfondie sur la rentabilité et les possibilités de cette ligne ferroviaire. Ce Conseil considère la ligne Eindhoven-Hasselt comme le déboulement de la liaison Benelux Eindhoven-Roermond-Maastricht-Liège-Luxembourg. Lors de la fermeture il a été stipulé que les installations ferroviaires devaient être maintenues pour permettre la reprise éventuelle d'une exploitation.

C. — LA CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DE TRANSPORTS (C. E. M. T.).

1. Exposé du Ministre.

Tout comme l'année dernière, les activités de la C.E.M.T. se sont situées dans le cadre du programme 1975-1977, dont les deux grandes subdivisions concernent respectivement

ben op de elementen die de algemene vervoerpolitiek beïnvloeden en op de werkzaamheden die daaruit voortspruiten.

In het eerste luik van het programma hadden de activiteiten betrekking op :

— enerzijds de externe factoren aan de vervoersector, nl. de beveiliging van het leefmilieu, de ruimtelijke ordening, het energievraagstuk, de sociale problemen, enz.;

— anderzijds, de interne factoren van de vervoersector, en meer bepaald het economisch onderzoek. In dit raam hield de E. C. M. T. zoals elk jaar een reeks van rondetafelconferenties over de gevolgen van de stedelijke ontwikkeling op de keuze van de vervoermiddelen in de grote agglomeraties, de organisatie van het regionaal reizigersvervoer, de psychologische motieven van de gebruikers enz.

Voorts werd een aanvang gemaakt met de voorbereiding van het zevende Symposium dat in 1977 zal worden gewijd aan het thema : « De bijdrage van het economisch onderzoek tot het beslissingsproces in het vervoerbeleid ». Dit thema omvat drie onderverdelingen :

- de evaluatie van de vraag;
- de « optimalisatie » van het gebruik van de netten;
- de keuze van prioriteiten voor investeringen.

Het tweede luik van het programma behelst de werkzaamheden die betrekking hebben op de algemene vervoerpolitiek en meer bepaald de studie van de diverse problemen die zich stellen in de verschillende vervoermiddelen, die door de Conferentie worden bestudeerd.

Op het gebied van de spoorwegen worden de normalisatie van de kostenberekening en de verplichtingen van openbare dienst door de verantwoordelijken verder besproken.

Gelijklopend hiermee worden studies verricht m.b.t. de bevordering van het internationale vervoer, de normalisatie van het rollend materieel en de invoering van de automatische koppeling.

Uit de gedachtenwisselingen omtrent de wijziging van het wettelijk uur blijkt dat het principe ervan wel is aanvaard maar dat sterke betwistingen blijven bestaan omtrent de data.

Wat betreft het wegvervoer dienen onder de aan gang zijnde studies het onderzoek te worden vermeld van de grensblemmeringen in het internationale reizigersvervoer, de nationaliteit van aaneengekoppelde voertuigen, het probleem van de maten en gewichten, van het rail-wegvervoer alsmede het opmaken van een overzicht van de fiscale maatregelen die van toepassing zijn op het wegvervoer, teneinde de mogelijkheden van harmonisering te onderzoeken. Voorts heeft de Raad ook aandacht geschonken aan het multilateraal contingent waarvoor zich het probleem stelt van de overgang naar een definitieve regeling die zou steunen op grondslagen waaromtrent nog een overeenkomst dient te worden bereikt.

Naast de voortzetting van de werkzaamheden inzake het gecombineerd vervoer, werden de mogelijkheden van het containervervoer in de binnenvaart, meer bepaald op de Rijn, bestudeerd.

In het kader van de bijdrage van het vervoer tot de organisatie van de samenleving en tot de verbetering van de kwaliteit van het leven, werkt de E. C. M. T. sinds lang aan de uitvoering van een programma voor de verkeersveiligheid.

les éléments qui influencent la politique générale des transports et les activités qui découlent de celle-ci.

En ce qui concerne le premier volet de ce programme, les activités de la Conférence ont porté :

— d'une part, sur des éléments externes au secteur des transports à savoir la protection de l'environnement, l'aménagement du territoire, le problème de l'énergie, les problèmes sociaux, etc.;

— d'autre part, sur des éléments internes au secteur des transports et plus spécialement la recherche économique. Dans ce cadre, la Conférence a tenu, comme chaque année, une série de conférences de la table ronde qui portaient notamment sur l'incidence du développement urbain sur le choix des modes de transports dans le cas des grandes agglomérations, l'organisation des transports régionaux de voyageurs, les motifs psychologiques guidant les usagers, etc.

De plus, il nous faut également citer la préparation du 7^e Symposium qui se tiendra en 1977 sur le thème « La contribution de la recherche économique aux décisions de politique des transport ». Ce thème comportera trois subdivisions :

- l'évaluation de la demande;
- l'optimisation de l'utilisation des réseaux;
- le choix des priorités d'investissement.

Quant au deuxième volet de ce programme, il concerne les travaux relevant de la politique générale des transports et, plus spécialement, une étude des divers problèmes inhérents aux divers modes de transport étudiés par la Conférence.

Dans le domaine des chemins de fer, la normalisation du calcul des coûts et les obligations de service public continuent à être discutés par les responsables.

Parallèlement ont été entreprises des études portant sur la promotion du trafic international, sur la normalisation du matériel roulant, sur l'introduction de l'attelage automatique.

Quant au changement de l'heure légale, il ressort des échanges de vue que le principe en est acquis, bien que de vives contestations subsistent à propos des dates.

Dans le domaine du transport routier, il y a lieu de citer parmi les problèmes à l'étude, l'examen des entraves affectant les transports routiers internationaux de voyageurs au passage des frontières, la nationalité des véhicules couplés, le problème des poids et dimensions, du ferrotage ainsi qu'un inventaire sur les dispositions fiscales applicables aux transports routiers afin d'examiner les possibilités d'harmonisation. D'autre part, le Conseil s'est également penché sur le contingent multilatéral pour lequel se pose le problème du passage à un régime définitif sur des bases encore à débattre.

A propos des transports combinés, outre la continuation des travaux, a été envisagée la possibilité d'introduction des conteneurs dans la navigation intérieure, plus spécialement sur le Rhin.

Dans le cadre de la contribution des transports à l'organisation de la société et à une meilleure qualité de vie, la C. E. M. T. s'occupe depuis longtemps de l'exécution d'un programme portant sur la sécurité routière.

De verschillende studies die momenteel aan de gang zijn betreffen het onderzoek naar de harmonisering van de snelheidsbeperkingen, de veiligheid van de voetgangers en het probleem van de ongevallen waarvan de beperking zowel in aantal als in graad een blijvende zorg uitmaakt.

Inzake het stedelijk vervoer is bij de E. C. M. T. een onderzoek aan de gang om een werkmethode op te stellen voor de tariefopbouw en voor de bestrijding van de tarief-fraudes. Het probleem van de verkeerspieken in de steden wordt eveneens bestudeerd.

Naast het onderzoek van de coördinatie van de infrastructuur van de grote verkeersassen, moet ook nog gewezen worden op de voortzetting van het systeem van informatie-uitwisselingen over de investeringen van Europese betekenis in de verkeersinfrastructuur.

Ten slotte zij aangestipt dat de E. C. M. T. onlangs ook de zeer actuele problemen in al hun aspecten van het verkeer van en naar de Oostbloklanden heeft besproken.

2. Bespreking.

Vraag :

De activiteiten van de E. C. M. T. hadden o.m. betrekking op de externe factoren van de vervoersector, waaronder de beveiliging van het leefmilieu en de ruimtelijke ordening.

Er wordt gevraagd hoever men is gevorderd op het stuk van de ruimtelijke ordening.

Antwoord :

De Conferentie van Europese Ministers van Ruimtelijke ordening, die gehouden werd in 1976 te Bari, was o.m. gewijd aan de problemen van vervoer en van leefmilieu. Over die besprekingen werd verslag uitgebracht. Er werden voorts contacten gelegd tussen de Ministers bevoegd inzake leefmilieu en openbare werken.

Men bevindt zich echter nog in het eerste stadium : een verslag over de weerslag van het vervoer op het leefmilieu wordt voorbereid.

Vraag :

De wijziging van het wettelijk uur werd principieel aangenomen door E. C. M. T. maar betwistingen blijven bestaan omtrent de data. Hoever staat men nu wat de praktische toepassing ervan betreft.

Antwoord :

In België wordt naar het Franse voorbeeld het zomertijd ingesteld in 1977 (koninklijk besluit van 28 oktober 1976 — *Belgisch Staatsblad* van 9 december 1976). Dit zal eveneens het geval zijn tijdens dezelfde periode in Luxemburg en Nederland. Zomertijdperioden zullen ook in een aantal andere Europese landen worden ingevoerd in 1977, zoals bv. in Griekenland, Ierland, Italië, Portugal, Spanje, Turkije en het Verenigd Koninkrijk. De Bondsrepubliek Duitsland bereidt zich voor om het zomertijd vanaf 1978 te kunnen toepassen. Zowel in de E. E. G. als in de E. C. M. T. hoopt men vanaf 1978 uniforme data te kunnen bereiken, waarbij zich o.m. ook Zwitserland, Oostenrijk, Denemarken en Joegoslavië zouden aansluiten.

Les diverses études actuelles concernent la recherche d'une harmonisation des limitations de vitesse, la sécurité des piétons et le problème des accidents, dont la diminution, tant en quantité qu'en gravité, constitue un souci constant.

En matière de transports urbains, un examen est en cours à la C. E. M. T. en vue de méthode de travail pour l'établissement des tarifs et pour la répression des fraudes tarifaires. Le problème posé par les pointes de trafic dans les villes est également étudié.

Outre l'examen d'une coordination des infrastructures des grands axes de communication, il convient de citer la continuation du système des échanges d'informations sur les investissements d'intérêt européen en matière d'infrastructure.

Il importe, pour terminer, de souligner que la C. E. M. T. s'est depuis peu penché, sous tous leurs aspects, sur les problèmes très actuels, posés par le trafic à destination et en provenance des pays de l'Est.

2. Discussion.

Question :

Les activités de la C. E. M. C. se rapportaient notamment aux facteurs externes du secteur des transports, y compris la sauvegarde de l'environnement et de l'aménagement du territoire.

Il est demandé où on en est quant à l'aménagement du territoire.

Réponse :

La Conférence européenne des Ministres de l'Aménagement du territoire, qui a eu lieu à Bari en 1976 a été notamment consacrée aux problèmes des transports et de l'environnement. Elle a donné lieu à un rapport. En outre, des contacts ont été pris entre les Ministres compétents en matière d'environnement et de travaux publics.

Cependant, on en est encore au premier stade : un rapport sur les répercussions des transports sur l'environnement est en cours d'élaboration.

Question :

La modification de l'heure légale a été adoptée en principe par le C. M. E. C., mais il subsiste des divergences de vues quant aux dates. Où en est-on actuellement pour ce qui est de l'application pratique ?

Réponse :

Suivant l'exemple français l'heure d'été est instaurée en Belgique en 1977 (arrêté royal du 28 octobre 1976 — *Moniteur belge* du 9 décembre 1976). Ce sera également le cas au cours de la même période au Luxembourg et aux Pays-Bas. Des périodes d'heure d'été seront également introduites en 1977 dans un certain nombre d'autres pays européens, tels que la Grèce, l'Irlande, l'Italie, le Portugal, l'Espagne, la Turquie et le Royaume-Uni. La République Fédérale d'Allemagne se prépare à passer à l'heure d'été à partir de 1978. Aussi bien la C. E. E. que la C. E. M. T. espèrent qu'il sera possible de trouver à partir de 1978 des dates uniformes, auxquelles se rallieraient notamment la Suisse, l'Autriche, le Danemark et la Yougoslavie.

Vraag :

Inzake het wegvervoer is een onderzoek aan de gang omtrent de grensbelemmeringen. Beoogt men de afschaffing van de douaneformaliteiten ?

Antwoord :

Inzake de grensbelemmeringen in het wegvervoer werd een resolutie goedgekeurd door de E. C. M. T.-Raad van Ministers, die er toe strekt de grenscentrales in de mate van het mogelijke te vereenvoudigen, af te schaffen of ze te verplaatsen naar het binnenland. De uitvoering van deze resolutie behoort tot de bevoegdheid van de Ministers van Financiën (douaneformaliteiten en B. T. W.), van Volksgezondheid, Landbouw, Economische Zaken (fytosanitaire controles, invoervergunningen, ...).

Vraag :

Wat verstaat men onder « coördinatie van de infrastructuur van de grote verkeersassen » ?

Antwoord :

Hiermee bedoelt men o.m. de keuze van de tracés, de constructie- en capaciteitsnormen, de coördinatie van de grensovergangen, ...

Vraag :

Is men zinnens de exploitatie van de vervoermiddelen te harmoniseren, b.v. de elektrificatie van de spoorwegen tussen de verschillende landen.

Antwoord :

Tot dusver kon geen harmonisatie op het vlak van de elektrificatie van de spoorwegen worden verwezenlijkt. Inzake de automatische koppeling van spoorwegwagens werd een technisch akkoord bereikt tussen de E. C. M. T. en COMECON-landen. De realisatie ervan kan om financiële redenen pas na 1985 worden overwogen.

D. — HET COMITE VOOR INLAND TRANSPORT VAN DE ECONOMISCHE COMMISSIE VOOR EUROPA VAN DE VERENIGDE NATIES (C. I. T.).

Uiteenzetting van de Minister.

De 35^e jaarzitting van het Comité voor Inland Transport, een van de meest actieve organen van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties werd gehouden te Genève van 2 tot 6 februari 1976. Vertegenwoordigers van 27 landen en 17 internationale organisaties namen er aan deel.

Deze zitting is door de bijzondere invloed van de Slotakte van Helsinki over de Veiligheid en de Samenwerking in Europa verlopen in een sfeer van internationale samenwerking. De toekomstige werkzaamheden van het Comité voor Inland Transport zullen zich voornamelijk in zes richtingen ontwikkelen : de perspectieven op middellange en lange termijn, de infrastructuur en de operationele aspecten, de faciliteiten voor het internationaal vervoer, de veiligheid in de vervoerssector, de problemen van het leefmilieu en de besparing van grondstoffen, de statistieken en informaties.

Question :

Une enquête est en cours au sujet des entraves aux frontières dans les transports par route. Envisage-t-on la suppression des formalités douanières ?

Réponse :

En matière d'entraves aux frontières dans les transports par route, le Conseil des Ministres de la C. E. M. T. a adopté une résolution qui tend, dans la mesure du possible, à simplifier, à supprimer ou à déplacer à l'intérieur du pays les contrôles aux frontières. L'exécution de cette résolution relève de la compétence des Ministres des Finances (formalités douanières, T. V. A.), de la Santé publique, de l'Agriculture, des Affaires économiques, ... (contrôles phyto-sanitaires, licences d'importation, ...).

Question :

Que faut-il entendre par « coordination des infrastructures des grands axes routiers » ?

Réponse :

Il s'agit notamment du choix des itinéraires des normes de construction et de capacité, de la coordination des passages des frontières, ...

Question :

L'harmonisation de l'exploitation des moyens de transport, par exemple des chemins de fer reliant différents pays, est-elle envisagée ?

Réponse :

Jusqu'à présent, aucune harmonisation n'a pu être réalisée dans le domaine de l'électrification des chemins de fer. En ce qui concerne l'attelage automatique des wagons ferroviaires, un accord technique a été élaboré entre les pays de la C. E. M. T. et du COMECON. Pour des raisons financières sa réalisation ne peut être envisagée qu'après 1985.

D. — LE COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS DE LA COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE DES NATIONS UNIES (C. T. I.).

Exposé du Ministre.

La 35^e session annuelle du Comité des transports intérieurs, l'un des plus actifs organes subsidiaires de la Commission économique pour l'Europe de l'O. N. U., a réuni, du 2 au 6 février 1976 à Genève, les représentants de vingt-sept pays et de dix-sept organisations internationales.

Sous l'influence particulière de l'Acte final de la Conférence sur la Sécurité et la Coopération en Europe, signé à Helsinki, la session s'est déroulée dans un climat de coopération internationale. Les travaux futurs du Comité des transports intérieurs s'orienteront principalement vers les six secteurs d'activités suivants : perspectives à moyen et à long terme, infrastructures et aspects opérationnels, facilitation du transport international, sécurité du transport, problème de l'environnement et économie des ressources, statistiques et informations.

Tijdens het voorbije jaar kwamen vier internationale akkoorden in voege met name het Akkoord inzake het internationaal vervoer van bederfbare voedingswaren en de speciale voertuigen voor zulke transporten (A. T. P. — 1970), het Europese Akkoord inzake de werkregeling van de bemanning van voertuigen in het internationaal wegvervoer (A. E. T. R. — 1970), de Overeenkomst inzake de meting van binnenschepen (1966) en de Douaneovereenkomst inzake de containers (1972). Het Europese Akkoord over de grote internationale verkeerswegen (A. G. R.), het Akkoord over de minimale eisen voor de aflevering en de geldigheid van de rijbewijzen (A. P. C.), de nieuwe Douaneovereenkomst betreffende het internationaal goederenvervoer onderworpen aan de T. I. R.-boekjes (T. I. R.-overeenkomst) en de Overeenkomst over het contract voor het internationaal vervoer over de binnenwateren van reizigers en bagage (C. V. N.) werden ter ondertekening naar de Lid-Staten doorgestuurd.

Het Comité heeft een resolutie aangenomen over de Europese voorschriften betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren.

Om de verkeersveiligheid te verbeteren heeft het Comité de aanbevelingen goedgekeurd die betrekking hebben op het oversteken van kruispunten en de herinvoeging in de verkeersstroom van voertuigen van het openbaar vervoer.

Het toont ook steeds meer belangstelling voor de harmonisatie op wereldvlak van de wetgeving op de constructie van wegvoertuigen en voor de uitwerking van een globaal homologatiesysteem voor de voertuigen. Op deze gebieden werden reeds belangrijke resultaten geboekt.

Een ontwerp-resolutie over de eenvormigheid van de formulieren die gebruikt worden door de vergunningen voor internationaal wegvervoer wordt momenteel grondig onderzocht. Ze zal waarschijnlijk tijdens de volgende zitting van het Comité ter goedkeuring worden voorgelegd.

E. — DE ORGANISATIE VOOR ECONOMISCHE SAMENWERKING EN ONTWIKKELING — (O. E. S. O.).

1. Uitzetting van de Minister.

In het kader van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling is het Departement van Verkeerswezen bij drie studies betrokken, nl. :

- de studie betreffende de behoeften inzake reizigersvervoer tussen de grote Europese agglomeraties in het jaar 2000;
- de studie betreffende het stedelijk milieu;
- het wegonderzoek.

Wat betreft de studie over de toekomstige ontwikkeling heeft de technische werkgroep dit jaar haar rapport ingediend; het rapport van het directiecomité van de studie moet daarentegen nog worden besproken. Alles wijst er echter op dat de volledige studie einde 1976 klaar zal zijn.

Met het oog op de verbetering van het stedelijk milieu heeft de desbetreffende werkgroep in haar midden een groep van verkeersdeskundigen aangesteld. Deze groep gebruikt de werkmethode waarbij specifieke gevallen worden voorgelegd en besproken.

België heeft beslist om onder de leiding van het Ministerie van Verkeerswezen en in samenwerking met de Commissie van de Europese Gemeenschappen en studie te maken over Brussel. Deze studie verkeert echter nog in een beginstadium.

Au cours de l'année écoulée quatre accords internationaux sont entrés en vigueur, à savoir l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (A. T. P. — 1970), l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (A. E. T. R. — 1970), la Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure (1966) et la Convention douanière relative aux conteneurs (1972). L'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (A. G. R.), l'Accord sur les exigences minimales pour la délivrance et la validité des permis de conduire (A. P. C.), la nouvelle Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets T. I. R. (Convention T. I. R.) et la Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages en navigation intérieure (C. V. N.) ont été ouverts à la signature des Etats.

Le Comité a adopté une résolution concernant les prescriptions européennes relatives au transport international des marchandises dangereuses par voie navigable (A. D. N.).

Soucieux d'améliorer la sécurité de la circulation routière, le Comité a approuvé des recommandations visant le dépassement aux intersections et la réinsertion des véhicules des services réguliers de transport en commun dans la circulation.

Il s'intéresse aussi de plus en plus à l'harmonisation de la législation mondiale relative à la construction des véhicules routiers et à l'élaboration d'un système global d'homologation des véhicules. Des résultats importants ont déjà été obtenus dans ces domaines.

Un projet de résolution destiné à uniformiser les formulaires utilisés pour les autorisations relatives aux transports internationaux par route fait actuellement l'objet d'un examen approfondi et il sera vraisemblablement soumis à l'approbation du Comité lors de sa prochaine session.

E. — L'ORGANISATION DE COOPERATION ET DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUES — (O. C. D. E.).

1. Exposé du Ministre.

Dans le cadre de l'Organisation de Coopération et de Développement Economiques, le département des Communications participe à trois études :

- l'étude sur les besoins en matière de transports de voyageurs entre grandes agglomérations européennes en l'an 2000;
- l'étude sur l'environnement urbain;
- la recherche routière.

En ce qui concerne l'étude prévisionnelle, le rapport du groupe technique a été déposé cette année; le rapport du comité de direction de l'étude doit, par contre, encore être discuté. Tout permet cependant de prévoir que l'ensemble de l'étude sera disponible à la fin de 1976.

Dans le but d'améliorer l'environnement urbain, le groupe de travail ad hoc a créé en son sein un groupe d'experts en matière de circulation. Ce groupe applique la méthode de travail qui prévoit l'examen de cas spécifiques.

En collaboration avec la Commission des Communautés européennes et sous la direction du Ministère des Communications, la Belgique a décidé d'entreprendre une étude sur Bruxelles; cette étude en est toutefois encore à sa phase initiale.

Het programma voor de samenwerking op het gebied van het wegonderzoek volgt zijn normaal verloop en geregeld worden gedetailleerde en wetenschappelijke rapporten uitgebracht over de wegenbouw, de uitrusting van de voertuigen, de veiligheid en de verkeersregeling.

2. Bespreking.

Vraag :

Het departement is in het raam van de O. E. S. O. betrokken bij een studie betreffende de behoeften inzake reizigersvervoer tussen de grote Europese agglomeraties in het jaar 2000.

Is deze studie reeds beëindigd en kan de Kamercommissie kennis nemen van het verslag ?

Antwoord :

Die studie werd beëindigd op 30 juni 1976.

De verslagen van het directiecomité en van de technische ploeg dienen nog vaste vorm te krijgen. Zij zullen beschikbaar zijn wanneer ze door de bevoegde overheid van de O. E. S. O. goedgekeurd zijn; dit zal waarschijnlijk geschieden in de loop van de eerste semester van 1977.

Een exemplaar van de conclusies zal dan aan de leden van de commissie worden bezorgd.

F. — DE NOORD-ATLANTISCHE VERDRAGSORGANISATIE (N. A. V. O.)

Uiteenzetting van de Minister.

Dit jaar kwam de studie klaar van het subproject « Evaluatie van de ophaalsystemen op aanvraag per bus », dat een onderdeel is van de algemene studie over het stedelijk vervoer. België was hiervoor als pilootland aangeduid. Het secretariaat van het Comité voor de uitdagingen van de moderne samenleving heeft het eindrapport ontvangen.

Dit rapport zal tijdens de volgende plenaire zitting van het comité worden besproken en wellicht ook worden aangenomen.

Daarmee zal aan al onze verplichtingen in dit verband tegenover de N. A. V. O. zijn voldaan.

* * *

Bij het Comité voor de uitdagingen van de moderne samenleving is thans geen enkel onderwerp meer ter studie dat het Departement van Verkeerswezen kan aanbelangen.

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 verleent 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 verdragen genomen internationale akten. Deze maatregelen kunnen zonodig de opheffing en de wijziging van wetsbepalingen met zich brengen.

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

Le programme de coopération dans le domaine de la recherche routière se poursuit normalement et donne régulièrement lieu à la diffusion de rapports scientifiques détaillés sur la construction des routes, l'équipement de véhicules, la sécurité et la régulation du trafic.

2. Discussion.

Question :

Le département participe dans le cadre de l'O. C. D. E. à une étude relative aux besoins en matière de transports de voyageurs entre les grandes agglomérations européennes en l'an 2000.

Cette étude est-elle déjà terminée et la Commission de la Chambre pourrait-elle prendre connaissance du rapport ?

Réponse :

Cette étude a été achevée le 30 juin 1976.

Les rapports du comité de direction et de l'équipe technique doivent encore être établis dans leur forme définitive. Ils seront disponibles lorsque l'autorité compétente de l'O. C. D. E. les aura approuvés; cette approbation aura lieu vraisemblablement dans le courant du premier semestre de 1977.

Un exemplaire des conclusions sera transmis aux membres de la Commission.

F. — L'ORGANISATION DU TRAITE DE L'ATLANTIQUE NORD (O. T. A. N.)

Exposé du Ministre.

L'étude du sous-projet « Evaluation des systèmes de ramassage à la demande par bus », qui fait partie de l'étude générale sur les transports urbains, a été achevée. La Belgique avait été désignée comme pays-pilote en ce domaine. Le rapport final a été transmis au Secrétariat du Comité sur les défis de la société moderne.

Ce rapport sera discuté et sans doute approuvé lors de la prochaine session plénière du Comité.

Cette approbation mettra fin à toutes nos obligations vis-à-vis de l'O. T. A. N. dans ce domaine.

* * *

Actuellement, aucun autre sujet étudié par le Comité sur les défis de la société moderne n'est susceptible d'intéresser le Département des Communications.

ANNEXE.

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

Cette loi confère au Roi le pouvoir de prendre, par des arrêtés délibérés en Conseil des Ministres, en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable, toutes mesures nécessaires pour assurer l'exécution des obligations résultant des traités internationaux et des actes internationaux pris en vertu de ceux-ci; ces mesures peuvent, s'il est nécessaire, englober l'abrogation ou la modification de dispositions légales.

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

Tijdens de periode van 1 november 1975 tot 31 oktober 1976 werden de volgende koninklijke besluiten in uitvoering van deze wet getroffen :

— het koninklijk besluit van 12 december 1975 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de motorvoertuigen en hun aanhangwagens moeten voldoen en tot gedeeltelijke opheffing van het koninklijk besluit van 14 maart 1968 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer (*Belgisch Staatsblad* van 30 december 1975);

— het koninklijk besluit van 19 februari 1976 genomen in uitvoering van artikel 21 van het reglement (E. E. G.) n° 1463/70 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 juli 1970 betreffende de invoering van een controle-apparaat bij het wegvervoer tot vaststelling van de datums van het plaatsen en het gebruik van de tachograaf, alsmede de controleprocedure en de toegepaste sancties bij overtreding (*Belgisch Staatsblad* van 23 maart 1976);

— het koninklijk besluit van 1 maart 1976 houdende wijziging van het koninklijk besluit van 7 mei 1971 houdende vaststelling van het gemeenschappelijk tarief voor het vervoer van goederen over de weg tegen vergoeding tussen de Benelux-landen, ook indien het vervoer gedeeltelijk over het grondgebied van een derde land plaatsvindt (*Belgisch Staatsblad* van 8 april 1976);

— het koninklijk besluit van 1 maart 1976 tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 september 1967 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding (*Belgisch Staatsblad* van 8 april 1976);

— het koninklijk besluit van 24 juni 1976 tot wijziging van het koninklijk besluit van 30 mei 1975 houdende vaststelling van de normen waaraan de valhelmen voor bestuurders en passagiers van rijwielen met hulpmotor en motorrijwielen met of zonder zijspan moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 1 juli 1976);

— het koninklijk besluit van 11 augustus 1976 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's en hun aanhangwagens moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad* van 24 augustus 1976).

III. — HET NATIONAAL VERVOERBELEID.

Algemene beschouwingen.

Vraag :

Werd in België reeds een wetenschappelijke studie gemaakt over de vraag wat de eventuele invoering van het nultarief in het openbaar vervoer aan de gemeenschap zou kosten ?

Antwoord :

De financiële weerslag van de toepassing in België van het nultarief werd nog niet berekend. In elk geval zou dergelijke maatregel, die tot al de sectoren van het gemeenschappelijk vervoer zou dienen uitgebreid te worden, een jaarlijks verlies aan ontvangsten (basis 1976) betekenen van

7 900 miljoen voor de N. M. B. S.;

1 995 miljoen voor de N. M. V. B.;

2 334 miljoen voor de 6 maatschappijen voor stedelijk vervoer.

Dit verlies aan ontvangsten zou op verre na niet kunnen gecompenseerd worden door de mogelijke besparingen, zodat de last die nu reeds op de gemeenschap weegt aanzienlijk zou toenemen.

Pour la période allant du 1^{er} novembre 1975 au 31 octobre 1976 ont été pris les arrêtés royaux suivants :

— l'arrêté royal du 12 décembre 1975 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques et abrogeant partiellement l'arrêté royal du 14 mars 1968 portant règlement général sur la police de la circulation routière (*Moniteur belge* du 30 décembre 1975);

— l'arrêté royal du 19 février 1976 pris en exécution de l'article 21 du règlement (C. E. E.) n° 1463/70 du Conseil des Communautés européennes du 20 juillet 1970 concernant l'introduction d'un appareil de contrôle dans le domaine des transports par route fixant les dates d'installation et d'utilisation du tachygraphe, ainsi que la procédure de contrôle et les sanctions applicables en cas d'infraction (*Moniteur belge* du 23 mars 1976);

— l'arrêté royal du 1^{er} mars 1976 portant modification de l'arrêté royal du 7 mai 1971 portant fixation du tarif commun pour le transport rémunéré de marchandises par route entre les pays du Benelux, même si une partie du transport s'effectue en transit à travers un pays tiers (*Moniteur belge* du 8 avril 1976);

— l'arrêté royal du 1^{er} mars 1976 modifiant l'arrêté royal du 9 septembre 1967 portant le règlement général relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles (*Moniteur belge* du 8 avril 1976);

— l'arrêté royal du 24 juin 1976 modifiant l'arrêté royal du 30 mai 1975 fixant les normes auxquelles doivent répondre les casques de protection pour conducteurs et passagers de cyclomoteurs et de motocyclettes avec ou sans side-car (*Moniteur belge* du 1^{er} juillet 1976);

— l'arrêté royal du 11 août 1976 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques (*Moniteur belge* du 24 août 1976).

III. — LA POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS.

Considérations générales.

Question :

La Belgique a-t-elle déjà consacré une étude scientifique à la question de savoir combien il en coûterait à la communauté d'appliquer un tarif zéro ?

Réponse :

La répercussion financière de l'application en Belgique du tarif zéro n'a pas encore été calculée. En tout cas, pareille mesure, qui devrait être étendue à tous les secteurs des transports en commun, signifierait une perte de recettes (base 1976) de :

7 900 millions pour la S. N. C. B.;

1 995 millions pour la S. N. C. V.;

2 334 millions pour les six sociétés de transports en commun urbains.

Cette perte de recettes ne pourrait en aucun cas être compensée par les économies possibles, de sorte que la charge qui pèse déjà sur la communauté serait fortement augmentée.

Bovendien heeft men uit in het buitenland in het stedelijk vervoer gedane proeven, kunnen afleiden dat het nultarief helemaal niet het verhoopte resultaat, nl. een ontlasting van het algemeen verkeer oplevert, daar de bijkomende cliëntele gevormd wordt door personen die hoegenaamd geen behoefte hebben aan openbaar vervoer en die er, als gevolg van de kosteloosheid, bv. als tijdverdrijf of voor zeer korte afstanden gebruik van maken. Hierdoor werden de plaatsen ingenomen van de reizigers die wel behoefte hebben aan gemeenschappelijk vervoer.

Uit de ondervinding blijkt eveneens dat, onder de eisen die de gebruikers stellen, die m.b.t. de tarieven op de laatste plaats komen. Meer belang wordt gehecht aan de regelmatigheid, de snelheid en de frequentie van het openbaar vervoer.

Anderzijds maakt de, zij het dan betrekkelijk geringe, bijdrage van de gebruikers in de kostprijs van het vervoer het mede mogelijk de nodige investeringen te doen om de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren.

De invoering van het nultarief zou de vervoerondernemingen er dan ook toe verplichten heel wat meer materieel in te zetten om het vervoer te kunnen opvangen en de infrastructuur uit te breiden, hetgeen de exploitatiekosten aanzienlijk zou doen stijgen terwijl bovendien de geboden service kwalitatief gevoelig zou verslechteren.

Vraag :

Regelmatig wordt gevraagd dat een grotere inspanning zou worden gedaan voor het openbaar vervoer dan voor de autowegen.

Kan men op economisch verantwoorde wijze per gewest nagaan of het openbaar vervoer al dan niet moet worden bevorderd?

Antwoord :

Vorig jaar werd een plan tot reorganisatie van het openbaar vervoer door de Regering goedgekeurd. Het moet leiden tot een rationeler en goedkoper vervoernet. Ook werden regionale adviesraden opgericht. Die raden zijn bevoegd om subsidiëeringsnormen op basis van gewestelijke noden voor te stellen. Zij moeten ook het domein van het openbaar en van het privévervoer afbakenen.

De Minister meent dat openbaar en privévervoer mekaar moeten aanvullen.

Vraag :

Daar het openbaar vervoer niet altijd tijdig wordt ingericht worden vaak kansen gemist om nieuwe cliënten aan te trekken.

Zulks is bvb. het geval in nieuwe woonwijken waar het openbaar personenvervoer soms zo laattijdig wordt ingericht dat vele potentiële gebruikers reeds de gewoonte hebben aangenomen om met privévervoermiddelen naar het werk te gaan.

Antwoord :

De technische studies inzake stedenbouw en ruimtelijke ordening zouden moeten samenlopen met de studies over de vervoernoden. Een betere coördinatie is dan ook onont-

En outre, des essais faits à l'étranger dans le domaine des transports urbains permettent de constater que le tarif zéro ne donne nullement le résultat escompté, c'est-à-dire un allègement du trafic général, étant donné que la clientèle supplémentaire était composée de personnes n'ayant aucun besoin réel de transport public et qui n'utilisaient celui-ci, qu'en raison de sa gratuité, comme passe-temps ou pour de très courts trajets. De plus, les places des voyageurs ayant réellement besoin du transport public étaient ainsi occupées.

D'ailleurs l'expérience a également démontré que parmi les exigences formulées par les usagers, les tarifs sont l'élément qui vient en dernier lieu. Il est attaché plus d'importance à la régularité, à la rapidité et à la fréquence des transports publics.

D'autre part, l'intervention, bien que relativement peu importante, des usagers dans le coût du transport, contribue aux investissements nécessaires en vue de l'amélioration de la qualité des transports publics.

L'application du tarif zéro obligerait les entreprises de transport à mettre en service un plus grand nombre de véhicules pour faire face au transport et à étendre leur infrastructure, ce qui augmenterait fortement les frais d'exploitation tout en diminuant la qualité du service.

Question :

On demande régulièrement que l'effort fait en faveur des transports publics soit plus important que pour les autoroutes.

Est-il possible d'étudier par région si, du point de vue économique, les transports publics doivent ou non être favorisés.

Réponse :

L'année dernière, le Gouvernement a approuvé un plan de réorganisation des transports publics. Il doit permettre de réaliser un réseau de transports plus rationnel et moins coûteux. Des conseils consultatifs régionaux ont également été mis sur pied. Ces conseils sont habilités à proposer des normes de subventionnement sur base des besoins régionaux. Ils doivent encore délimiter le champ d'activité des transports publics et des transports privés.

Le Ministre estime que les transports publics et privés doivent être complémentaires.

Question :

Les transports publics laissent souvent échapper l'occasion d'attirer une clientèle nouvelle parce que leurs responsables ne sont pas toujours informés en temps opportun.

Il en est ainsi notamment dans de nouveaux quartiers d'habitations, où le transport en commun des personnes est parfois organisé si tardivement que de nombreux usagers en puissance ont déjà pris l'habitude de se rendre à leur travail par des moyens de transport privés.

Réponse :

Les études techniques en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire devraient s'accompagner d'études relatives aux besoins en matière de transport. Une meilleure

beerlijk. De Minister zal hieromtrent zijn bevoegde collega's informeren.

Vraag :

De uiteenzetting van de Minister is een verzameling van technische nota's die opgesteld werden door de verschillende technische diensten van het departement. Beleidskeuzen van de Minister zijn er niet in te vinden.

Antwoord :

Het lid vergist zich waarbij meent dat uit de uiteenzetting van de Minister geen globale beleidsvisie naar voor komt of dat er geen beleidsvisie zou bestaan.

In 1975 heeft de Minister bij de bespreking van de begroting zijn beleidskeuzen kenbaar gemaakt en deze gelden nog steeds.

A. — DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN.

1. Uiteenzetting van de Minister.

De N. M. B. S. heeft op 10 juni 1976 met een plechtige academische zitting, in aanwezigheid van de Koning, de 50^e verjaardag van haar oprichting gevierd.

In de daaropvolgende maanden werden op vele plaatsen « opendeurdagen » gehouden, terwijl twee expotreinen, een voor het reizigersverkeer en een voor het goederenverkeer, in de belangrijke stations door het publiek konden worden bezocht.

Al de manifestaties hebben een wel verdiende belangstelling gekregen vanwege een groot publiek. Opvallend is daarbij de interesse geweest voor de ontwikkeling en de modernisering van ons spoorwegaapparaat, op het vlak zowel van het materieel als van de infrastructuur.

Voor de verdere modernisering en rationalisering van de spoorwegen tijdens de eerstvolgende jaren zal het plan 1976-1980 van grote betekenis zijn. Investerings ten belope van 40 647 miljoen F werden in het vooruitzicht gesteld. Dit bedrag vertegenwoordigt bijna het vijfvoudige van de verwezenlijkingen tijdens de periode 1971-1975.

1. — Analyse van het spoorwegverkeer.

In 1975 was het totale spoorwegverkeer met 13,8 % teruggelopen tot 15 015 miljoen-km eenheden. Ondanks de aanzienlijke toeneming van het aantal werklozen is het personenvervoer daarbij nagenoeg onveranderd gebleven : 8 257,5 miljoen reizigers-km (— 0,3 %).

Het goederenverkeer met wagenladingen daarentegen is sterk verminderd ten opzichte van de recordjaar 1974 : de productie bedroeg 6 757,5 miljoen ton-km, wat een achteruitgang met 2 388 miljoen ton-km of 26,1 % betekent. De daling is vooral het gevolg geweest van de geringe bedrijvigheid van de ijzer- en staalnijverheid en van de metaalverwerkende nijverheid : 80 % van de globale achteruitgang is te wijten aan het verminderde vervoer van vaste brandstoffen, mineralen en metaalprodukten.

coordination s'avère dès lors indispensable. Le Ministre fournira à ses collègues compétents des informations sur ce point.

Question :

L'exposé du Ministre constitue un ensemble de notes techniques rédigées par les différents services techniques du département. Toutefois, il reste muet sur les options politiques du Ministre.

Réponse :

Le membre fait erreur s'il estime qu'aucune vision politique globale ne se dégage de l'exposé du Ministre ou s'il croit à l'absence de toute vision globale.

Les options politiques que le Ministre a développées en 1975, lors de la discussion du budget, demeurent toujours valables.

A. — SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES.

1. Exposé du Ministre.

La S. N. C. B. a célébré le 50^e anniversaire de sa création le 10 juin 1976 au cours d'une séance académique solennelle, à laquelle le Roi a assisté.

Au cours des mois suivants des journées « portes ouvertes » ont été organisées en de nombreux endroits et deux trains-expositions, consacré l'un au trafic voyageurs et l'autre au trafic marchandises, ont été présentés dans des gares importantes.

Toutes les manifestations ont recueilli un succès vraiment mérité auprès d'un vaste public. L'intérêt manifesté pour le développement et la modernisation du matériel et de l'infrastructure ferroviaire fut remarquable.

Le Plan 1976-1980 sera d'une importance capitale pour la poursuite de la modernisation et de la rationalisation des chemins de fer au cours des prochaines années. Des investissements d'un montant de 40 647 millions de F sont prévus. Cette somme représente presque le quintuple des réalisations de la période 1971-1975.

1. — Analyse du trafic ferroviaire.

En 1975, le trafic ferroviaire global est retombé à 15 015 millions d'unités kilométriques, soit 13,8 % de moins qu'en 1974. En dépit de l'accroissement considérable du nombre de chômeurs le transport des personnes est resté à peu près inchangé : le total s'élève à 8 257,5 millions de voyageurs-km, soit — 0,3 %.

Le trafic des marchandises par envois en wagons complets a accusé en 1975 une forte régression par rapport au chiffre record de l'année 1974 : le total de 6 757,5 millions de tonnes-km représente une diminution de 2 388 millions de tonnes-km, soit — 26,1 %. La régression a principalement résulté de la faible activité de la sidérurgie et de l'industrie des fabrications métalliques : le transport réduit des produits pondéreux — combustibles solides, minéraux et produits métallurgiques a été à l'origine de 80 % de la régression globale.

In 1976 werden t.a.v. het spoorwegverkeer enkele belangrijke maatregelen getroffen. Op 16 mei werden de reizigers-tarieven met gemiddeld 9 % verhoogd. Bij deze gelegenheid werd de loongrens tot het bekomen van een sociaal abonnement voor bedienden van 360 000 F tot 420 000 F opgetrokken.

Een verhoging van de goederentarieven met gemiddeld ongeveer 10 % werd doorgevoerd begin november 1976.

Op het vlak van de verminderingen die worden toegestaan aan individuele reizigers werden begin dit jaar maatregelen genomen ter uitvoering van de overeenkomst die op 7 november 1975 tussen de Regering en de vaderlandslievende verenigingen ten gunste van de oorlogsslachtoffers werd afgesloten.

Ten overstaan van de kroostrijke gezinnen werden de voorwaarden tot het bekomen van de verminderingen, welke sedert 28 maart 1975 ook van kracht zijn voor families met 3 kinderen, uitgebreid tot in België verblijvende families met een E. G.-nationaliteit. Voor gezinnen met een andere dan E. G.-nationaliteit werden analoge gunstmaatregelen getroffen.

Onderstaande analyse van het verkeer in 1976 heeft betrekking op de eerste 9 maanden die met dezelfde periode van 1975 worden vergeleken. Voor het volledige dienstjaar 1976 kunnen slechts globale ramingen worden vooropgesteld.

— Aantal reizigers.

Het aantal reizigers-km is met 0,7 % verminderd voor het gezamenlijk verkeer van treinen en vervangingsautobussen en met 3,6 % voor het verkeer van aanvullingsautobussen.

De tariefopbrengsten van het trein- en vervangingsautobusverkeer zijn met 2,4 % gestegen, terwijl die van het aanvullingsautobusverkeer met 6,5 % zijn gedaald.

Het verkeer van reizigers met biljetten tegen verminderd tarief is toegenomen met 5,7 %; het verkeer met gewone biljetten daarentegen is met 2,1 % teruggelopen. In de sector van de abonnementen werd enkel vooruitgang geboekt bij het verkeer met M. T. B.-abonnementen (+ 20,0 %) en bij het verkeer met abonnementen met beperkte reisweg (+ 1,3 %). Het aantal schoolabonnementen is gelijk gebleven, terwijl alle andere categorieën van abonnementen een achteruitgang kennen gaande van 0,1 % (administratie) tot 7,5 % (toeristische abonnementen).

Voor het dienstjaar 1976 wordt het totale reizigersverkeer op 8 210 miljoen reizigers-km geraamd, d.i. 48 miljoen of 0,6 % minder dan in 1975.

— Het goederenverkeer.

Gedurende de eerste 9 maanden van 1976 heeft het goederenverkeer nog zwaar te lijden gehad onder de recessie.

Het goederenverkeer « wagenladingen » (ton-km) is in de loop van de eerste negen maanden van dit dienstjaar met 2,5 % gedaald ten opzichte van dezelfde periode van 1975. Deze terugloop doet zich vooral voor in het internationaal verkeer waar enkel een toename vastgesteld wordt bij de « invoer over zee » (+ 15,5 %) en de « uitvoer te land » (+ 14,3 %) terwijl de andere categorieën een terugloop kennen. Het binnenverkeer is met 6,3 % toegenomen.

De ongunstige evolutie spruit voornamelijk voort uit het verminderd vervoer van brandstoffen, petroleumprodukten en metaalprodukten. Er tekent zich anderzijds een zekere verbetering af voor de ijzer- en staalprodukten en de groefprodukten.

En 1976, quelques mesures importantes ont été prises à l'égard du trafic ferroviaire. Le 16 mai, les tarifs voyageurs ont été augmentés de 9 % en moyenne. A cette occasion, le plafond des rémunérations pour l'obtention d'un abonnement social « employés » a été porté de 360 000 F à 420 000 F.

Au début de novembre, une augmentation moyenne de 10 % a été mise en application pour les tarifs marchandises.

Sur le plan des réductions individuelles consenties aux voyageurs, les mesures d'application de l'accord conclu le 7 novembre 1975 entre le Gouvernement et les associations patriotiques en faveur des victimes de guerre ont été promulguées au début de cette année.

En ce qui concerne les familles nombreuses, les conditions d'obtention de réductions, qui sont également en vigueur depuis le 28 mars 1975 pour les familles comportant trois enfants, ont été étendues aux familles résidant en Belgique et ayant la nationalité de l'un des Etats membres de la Communauté européenne. Des mesures analogues ont été prises en faveur des familles d'une nationalité étrangère à la C. E.

L'analyse ci-après du trafic pour l'exercice 1976 porte sur les neuf premiers mois, lesquels sont comparés avec la période correspondante de l'exercice 1975. Pour l'ensemble des activités durant l'exercice 1976, seules des extrapolations globales peuvent être avancées dès à présent.

— Nombre de voyageurs.

Le nombre de voyageurs-km a subi une diminution de 0,7 % pour l'ensemble du trafic par train et autobus de substitution et de 3,6 % pour le trafic par autobus de complément.

Les produits tarifaires du trafic par train et autobus de substitution ont enregistré une augmentation de 2,4 %, tandis que ceux du trafic par autobus de complément ont accusé un recul de 6,5 %.

Le trafic de voyageurs munis de billets à tarif réduit accuse une hausse de 5,7 %; en revanche, le trafic avec billets ordinaires est en régression de 2,1 %. Dans le secteur des abonnements, seul le trafic avec abonnement M. T. B. (+ 20 %) et le trafic avec abonnements à parcours limité (+ 1,3 %) ont progressé. Les abonnements scolaires sont restés au même niveau, alors que toutes les autres catégories d'abonnements accusent des régressions allant de 0,1 % (abonnements administration) à 7,5 % (abonnements touristiques).

Pour l'exercice 1976, le trafic total voyageurs peut être estimé à 8 210 millions de voyageurs-km, c'est-à-dire 48 millions ou 0,6 % de moins qu'en 1975.

— Trafic marchandises.

Pendant les neuf premiers mois de 1976, le trafic marchandises a continué d'être durement affecté par la récession économique.

Le trafic marchandises par wagons complets (tonnes-km) a enregistré au cours des neuf premiers mois du présent exercice une régression de 2,5 % par rapport à la période correspondante de 1975. Cette diminution se situe surtout dans le trafic international, où des augmentations ont seulement été enregistrées pour l'importation maritime (+ 15,5 %) et l'exportation terrestre (+ 14,3 %). Pour les autres catégories, des reculs importants ont été constatés. Le trafic intérieur est en augmentation de 6,3 %.

L'évolution défavorable se manifeste surtout dans le transport réduit de combustibles, de produits pétroliers et de produits métallurgiques. Il est, d'autre part, possible de constater une certaine expansion pour les produits sidérurgiques et les produits de carrières.

De stukgoedzendingen zijn eveneens gedaald: ten opzichte van de overeenstemmende periode van 1975 is de vervoerde tonnage in de loop van de eerste 9 maanden van dit jaar met 3,3 % afgenomen, terwijl het aantal zendingen met 0,7 % is gedaald.

Voor het ganse jaar 1976 wordt voor het goederenverkeer bij wagenlading verwacht dat, vanwege de beperkte verbetering die vanaf het tweede kwartaal werd ingezet, het totale verkeer enigszins hoger zal uitvallen dan in 1975: vermoedelijk 6 869 miljoen ton-km d.i. 112 miljoen of 1,7 % meer dan in 1975, maar 1 246 miljoen of 15,4 % minder dan de oorspronkelijke ramingen voor 1976.

II. — Overzicht van de in het tienjarenplan geplande investeringen.

Het moderniseringsprogramma 1970-1979 van de N. M. B. S. werd herzien en aangevuld overeenkomstig het IV^e Plan 1976-1980 dat thans uitgewerkt is en waarop voor de spoorwegen 40 647 miljoen F is uitgetrokken.

De kredieten voor genoemde investeringen worden aan de N. M. B. S. toegekend via de kapitaalsbegroting van Verkeerswezen.

In de loop van 1976 werd bij wet aan de Maatschappij toelating verleend bijkomende leningen aan te gaan voor infrastructuurwerken:

- 1 848 miljoen F voor het dekken van de kosten van eerste aanleg;
- 1 000 miljoen F voor de vernieuwing van sporen.

Bij het opstellen van het programma werd in zeer ruime mate rekening gehouden met de adviezen van de Gewestelijke Economische Raden. Er werd aldus voorrang verleend aan de electrificatie en modernisering van de « dwarslijnen », t.w.:

- voor Wallonië: Moeskroen-Doornik-Bergen-Charleroi-Namen-Luik-Wezet.
- voor Vlaanderen: (Moeskroen)-Kortrijk-Gent-Sint-Niklaas-Antwerpen-Lier-Aarschot-Diest-Hasselt-Tongeren-(Wezet);

A. — De elektrificatie.

1. De elektrificatie van de lijn 59 (Gent-Antwerpen), die sedert 1974 in gebruik is, zal worden doorgetrokken op de lijn Gent-Kortrijk-Rijsel. Op die manier zullen tussen Antwerpen en Noord-Frankrijk snelle verbindingen mogelijk worden via belangrijke steden zoals Sint-Niklaas, Gent en Kortrijk.

Bij die moderniseringswerken zullen verscheidene overwegen verdwijnen, met name te Deinze, Waregem en Harelbeke. Op de begroting van 1977 werd een hoog bedrag uitgetrokken om die werken te kunnen voortzetten. De eerste fase van de werken zal tegen einde 1979 voltooid zijn.

2. De elektrificatie van de lijn Luik-Namen moet worden aangevuld met die van de verbinding Flémalle-Kinkempois.

De lijn zal op kosten van de Staat ingericht worden: de begroting voor 1977 behelst een eerste vastlegging om met de werken te beginnen. Sedert mei 1976 kan, dank zij de elektrificatie van de lijn Luik (Guillemins)-Luik (Palais)-Herstal-Liers-Ans die de stad ondergronds binnenkomt, het centrum van de stad bediend worden in aansluiting met het noordelijke en het zuidelijke gedeelte van die agglomeratie.

Les expéditions de détail de marchandises ont également fléchi: par rapport à la période correspondante de 1975, le tonnage transporté au cours des neuf premiers mois de cette année a accusé un recul de 3,3 %, tandis que le nombre d'envois baissait de 0,7 %.

Pour l'ensemble de l'exercice 1976, la reprise limitée amorcée à partir du second trimestre permet d'espérer que le trafic total se situera à un niveau un peu supérieur à celui de l'exercice 1975: le trafic probable est estimé à 6 869 millions de tonnes-km, soit 112 millions ou 1,7 % de plus qu'en 1975, mais 1 246 millions ou 15,4 % de moins qu'il n'était prévu initialement pour 1976.

II. — Aperçu des investissements prévus au plan décennal.

Le plan 1970-1979 de modernisation de la S. N. C. B. a été revu et complété conformément au IV^e plan 1976-1980, qui vient d'être élaboré et dans lequel 40 647 millions de F ont été prévus pour les chemins de fer.

Les crédits pour ces investissements sont attribués à la S. N. C. B. par la voie des dépenses de capital du budget des Communications.

Au cours de l'exercice 1976, une capacité complémentaire d'emprunt a également été accordée à la Société pour le financement de travaux d'infrastructure:

- 1 848 millions pour couvrir les frais des travaux de premier établissement;
- 1 000 millions pour le renouvellement des voies.

Lors de l'établissement du programme des travaux, il a été très largement tenu compte des avis exprimés par les Conseils économiques régionaux. Ainsi, la priorité a été donnée à l'électrification ainsi qu'à la modernisation des « dorsales », c'est-à-dire:

- pour la Wallonie: Mouscron-Tournai-Mons-Charleroi-Namur-Liège-Visé;
- pour la Flandre: (Mouscron)-Courtrai-Gand-St-Nicolas-Anvers-Lierre-Aerschot-Diest-Hasselt-Tongres-(Visé).

A. — L'électrification.

1. L'électrification de la ligne 59 (Anvers-Gand), en service depuis 1974, sera prolongée par celle de la ligne Gand-Courtrai-Lille. De cette manière, des livraisons entre la métropole et le Nord de la France seront possibles en passant par des villes importantes telles que St-Nicolas, Gand et Courtrai.

Ces travaux de modernisation entraîneront la suppression de plusieurs passages à niveau, notamment à Deinze, Waregem et Harelbeke. Une somme importante figure au budget 1977 en vue de permettre de continuer ces travaux. L'achèvement de la première phase de ceux-ci est prévue pour la fin de 1979.

2. L'électrification de la ligne Liège-Namur doit être complétée par celle de la liaison Flémalle-Kinkempois.

L'aménagement de la ligne se fera aux frais de l'Etat; le budget pour 1977 prévoit un premier engagement en vue d'entamer les travaux. Depuis mai 1976, l'électrification de la ligne Liège (Guillemins)-Liège (Palais)-Herstal-Liers-Ans, qui constitue une pénétration souterraine urbaine, permet d'assurer la desserte du centre de la ville, en liaison avec les parties nord et sud de cette agglomération.

3. De elektrificatie van de spoorwegverbindingen tussen Charleroi en Bergen is aan de gang. Op de begroting van 1977 zijn belangrijke kredieten uitgetrokken voor de voortzetting van de werken op de baanvakken Luttre-Manage's Gravenbrakel en Manage-La Louvière-Bergen. Een eerste fase met name de verbinding 's Gravenbrakel-Luttre zal tegen 1979 voltooid zijn, welke zal gevolgd worden door die van Manage-Bergen.

4. In het tienjarenplan 1970-1979 heeft de Maatschappij ook in andere gewesten gelijkaardige moderniseringswerken gepland.

De spoorwegverbinding tussen Ottignies en de Universiteitscampus Louvain-la-Neuve werd reeds gerealiseerd.

Met op de begrotingen 1975 en 1976 uitgetrokken kredieten, kon voorts reeds een aanvang worden gemaakt met de infrastructuurwerken van het baanvak Hasselt-Genk, die zullen voortgezet worden met de kredieten die op de begroting voor 1977 worden uitgetrokken.

In 1976 werden nog andere elektrificatiewerken aangevat, onder meer die van de aslijn Antwerpen-Hasselt-Wezet-Montzen. Op het baanvak Antwerpen-Hasselt zullen de werken vanaf 1977 worden versneld.

Er werd ook een studie gemaakt betreffende de elektrificatie van de Waalse aslijn Charleroi-Piéton-La Louvière-Bergen-Doornik-Moeskroen. De op de begroting voor 1977 uitgetrokken kredieten maken het mogelijk die werken aan te vatten.

In de begroting voor 1977 zijn ook de eerste kredieten uitgetrokken voor de elektrificatie van de lijnen Brussel-Aat-Doornik en Brussel-Dendermonde.

5. Op de lijn 57 Dendermonde-Lokeren wordt het verkeer van reizigerstreinen voor een periode van drie jaar onderbroken, naar aanleiding van het in gebruik nemen van de vaste wegbrug over de Schelde. Hierdoor is het mogelijk die spoorlijn te moderniseren door te Dendermonde en te Lokeren het spoor te verhogen. De overwegen bij het binnenvaren van Lokeren zullen verdwijnen en de lijn 57 zal in het station van Lokeren op de lijn 59 (Antwerpen-Gent) aansluiten. In Dendermonde zal de uitvoering van het ontwerp in 1977 beginnen.

B. — De verbetering van de bediening van de grote agglomeraties.

1. De capaciteit van de baanvakken Brussel-Leuven en Brussel-Ottignies, die ontoereikend is geworden, moet verhoogd worden om de regelmatigheid van het reizigersverkeer te handhaven en om op de piekuren een groter aantal treinen te kunnen inzetten.

Tussen Schaarbeek en Leuven zal een bijkomend spoor worden aangelegd. Het baanvak Diegem-Zaventem is sedert juni 1975 in dienst, zodat het reizigersverkeer tussen de hoofdstad en Zaventem kon worden verbeterd. Op dit ogenblik wordt gewerkt aan het doortrekken van het derde spoor tussen Schaarbeek en Diegem.

De werken voor het verlengen tot Ottignies van het derde spoor tussen Brussel-Leopoldswijk en Watermaal zullen in 1977 beginnen tussen Groenendaal en Genval.

2. Het gemeenschappelijk spoorweg- en metrostation (stopplaats Meroode) aan de Tervurenlaan te Etterbeek vormt sedert 20 september 1976 een bijkomend aansluitingspunt tussen het spoorwegnet en het stedelijk vervoernet (de andere zijn Brussel-Centraal en Brussel-Schuman).

3. L'électrification des liaisons ferroviaires entre Charleroi et Mons est en cours d'exécution. D'importants crédits figurent au budget pour 1977 et permettront de continuer les travaux sur les tronçons Luttre-Manage — Braine-le-Comte et Manage — La Louvière-Mons. L'achèvement de la réalisation d'une première phase se situera en 1979 par la mise en service de la liaison Braine-le-Comte-Luttre, qui sera suivie par celle de Manage-Mons.

4. Le plan décennal 1970-1979 fait apparaître l'intention de la S. N. C. B. d'étendre à d'autres régions des travaux de modernisation analogues.

La liaison ferroviaire entre Ottignies et le campus universitaire de Louvain-la-Neuve a déjà été réalisée.

Par ailleurs, les crédits prévus aux budgets pour 1975 et 1976 ont permis d'entamer les travaux d'infrastructure du tronçon Hasselt-Genk, dont la continuation est prévue au budget pour 1977.

D'autres électrifications ont commencé en 1976, notamment celle de l'axe Anvers-Hasselt-Visé-Montzen. L'exécution des travaux sur le tronçon Anvers-Hasselt sera intensifiée à partir de 1977.

L'électrification de la dorsale wallonne Charleroi-Piéton-La Louvière-Mons-Tournai-Mouscron a également été mise à l'étude. Les crédits figurant au budget pour 1977 permettent de commencer les travaux.

Au budget pour 1977 figurent aussi les premiers crédits pour l'électrification des lignes Bruxelles-Ath-Tournai et Bruxelles-Termonde.

5. Le trafic des trains de voyageurs a été interrompu pour une période de 3 ans sur la ligne 57, Termonde-Lokeren, à l'occasion de la mise en service du pont routier fixe sur l'Escaut. Cette interruption permettra de moderniser cette ligne ferroviaire en surélevant la voie à Termonde et à Lokeren. Les premiers travaux permettront la suppression des passages à niveau à l'entrée de Lokeren et le raccordement de la ligne 57 à la ligne 59 (Anvers-Gand) en gare de Lokeren. A Termonde, l'exécution du projet commencera en 1977.

B. — L'amélioration de la desserte des grandes agglomérations.

1. Les capacités, devenues insuffisantes, des tronçons Bruxelles-Louvain et Bruxelles-Ottignies doivent être augmentées afin de maintenir la régularité du trafic voyageur et de permettre l'écoulement d'un plus grand nombre de trains aux heures de pointe.

Une voie supplémentaire sera aménagée entre Schaarbeek et Louvain. La section Diegem-Zaventem est en service depuis juin 1975, permettant ainsi une amélioration du service voyageurs entre la capitale et Zaventem. La prolongation de la troisième voie entre Schaarbeek et Diegem est actuellement en cours.

Les travaux de prolongation de la troisième voie entre Bruxelles-Quartier Léopold et Watermaal jusqu'à Ottignies seront entamés en 1977 entre Groenendaal et Genval.

2. La gare commune chemin de fer-métro (Halte Mérode) de l'avenue de Tervuren à Etterbeek constitue depuis le 20 septembre 1976 un point de jonction supplémentaire entre le réseau ferroviaire et les transports urbains (les deux autres étant Bruxelles-Central et Bruxelles-Schuman).

Wegens het druk verkeer in Brussel-Schuman zullen in dat station twee bijkomende sporen worden aangelegd. Einde 1976 zal met de werken worden begonnen. Vermoedelijk zullen in mei 1979 de sporen in dienst worden gesteld.

Ten einde het gemeenschappelijk vervoer in dit gedeelte van de agglomeratie te bevorderen, heeft de N. M. B. S. sinds 21 september 1976 op het baanvak Vilvoorde-Etterbeek van de lijn 26 een reizigersdienst ingesteld, waarbij 5 nieuwe stopplaatsen werden opgericht.

Dank zij de aanleg van een verbidingsboog aan de kruising van de lijnen 26 en 36, (Brussel-Luik) zal het vanaf 1979 bovendien mogelijk zijn treinen uit de richting Leuven en verder rechtstreeks naar Brussel-Leopoldswijk te leiden.

In het raam van de uitbreiding van de metro naar het westen van Brussel, heeft de spoorweg, in samenwerking met de dienst voor de bevordering van het stedelijk vervoer, een programma uitgewerkt voor de aanleg van gemeenschappelijke overstapsstations in die zone van Brussel. De werken voor de inrichting van het gemeenschappelijk station Brussel-West werden in de lente van 1976 aangevat.

3. Door de verhoging van de capaciteit van de lijnen naar de hoofdstad, zijn er ook meer mogelijkheden voor de uitwijking en het onderhoud van het rollend materieel.

Met die bedoeling zullen de wijkbundels van Schaarbeek gemoderniseerd en uitgebreid worden.

De werken, die in 1975 een aanvang namen en in 1976 intensief werden voortgezet, gaan gepaard met de installatie van een automatisch wasstation voor reizigersstellen dat tegen 1977 in gebruik zal genomen worden.

4. Naast de oorspronkelijke behoeften van de agglomeratie van Charleroi (doorlopen van de treinen Brussel-Charleroi tot Châtelineau, verbinding van de lijn 140 Charleroi-Fleurus met Charleroi-Zuid) is het op korte termijn ook nodig gebleken het spoorwegverkeer aan te passen overeenkomstig de herstructurering van de ijzer- en staalnijverheid.

Zulks vergt de aanleg van een derde en een vierde spoor tussen Charleroi en Châtelineau. Het derde spoor zal in 1978 in gebruik genomen worden. Op de begroting voor 1977 is daartoe een krediet van 550 miljoen F uitgetrokken.

5. In de streek van Antwerpen werd de elektrificatie aangevat van de lijn Antwerpen-(Kiel)-Boom, die volgens de vooruitzichten tegen 1980 in gebruik zal genomen worden.

In 1980 zal ook de elektrificatie van de lijnen Antwerpen-Aarschot en Antwerpen-Herentals voltooid zijn, zodat de voorsteden van Antwerpen met elektrische tractie zullen bediend worden.

C. — De overwegen.

1. In het raam van het beleid tot afschaffing van de overwegen werd aan een privé firma opdracht gegeven om, in de streek van Aat, de lijn 90 (naar Lessen) over een lengte van 4 km te verleggen. De belangrijke overweg 140 op de weg Brussel-Doornik werd in mei 1976 afgeschaft.

Intmiddels werd verder gewerkt aan de plannen om de lijn 94 (Brussel-Rijsel) rondom de stad Aat te leggen, met het doel een dertigtal overwegen af te schaffen tussen die stad en Marcq. Door het verleggen van dat gedeelte wordt bovendien de duur van de rit korter tussen de hoofdstad en de streken van Aat, Lessen, Leuze en Doornik. Die plannen zullen uitgevoerd worden bij de elektrificatie van de lijn Brussel-Doornik.

Le trafic important à Bruxelles-Schuman a incité la S. N. C. B. à doter cette gare de deux voies supplémentaires, dont la construction débutera à la fin de 1976, la mise en service étant prévue pour le mois de mai 1979.

En vue d'assurer la promotion des transports en commun dans cette partie de l'agglomération, la S. N. C. B. a établi, depuis le 21 septembre 1976, un service voyageurs sur la section Vilvoorde-Etterbeek de la ligne 26, allant de pair avec la création de cinq nouveaux points d'arrêt.

Par ailleurs, l'établissement d'une courbe de liaison au croisement des lignes 26 et 36 (Bruxelles-Liège) permettra, dès 1979, d'amener directement à Bruxelles-Quartier Léopold des trains venant de la direction de Louvain.

Dans le cadre de l'extension du métro vers l'ouest de Bruxelles, le chemin de fer a élaboré, en collaboration avec le service de Promotion des Transports urbains, un programme d'établissement de gares communes de correspondance dans cette zone de Bruxelles. Les travaux d'aménagement de la gare commune de Bruxelles-Ouest ont débuté au printemps de 1976.

3. L'accroissement de la capacité des lignes aboutissant à la capitale a comme corollaire une extension des possibilités de garage et d'entretien du matériel roulant.

C'est dans cette optique que les faisceaux de garage de Schaarbeek seront modernisés et étendus.

Ces travaux, entamés en 1975 et intensivement poursuivis en 1976, vont de pair avec l'installation d'un poste de lavage automatique des rames à voyageurs, dont la mise en service est prévue en 1977.

4. Indépendamment des besoins initiaux de l'agglomération carolorégienne (prolongement des trains Bruxelles-Charleroi jusqu'à Châtelineau, raccord de la ligne 140 Fleurus-Charleroi à Charleroi-Sud), il est apparu nécessaire également d'adapter, à bref délai, le trafic ferroviaire conformément à la restructuration de l'industrie sidérurgique.

Cette situation requiert la construction d'une troisième et d'une quatrième voie entre Charleroi et Châtelineau. La troisième voie sera mise en service en 1978. Un montant de 550 millions de F est prévu au budget pour 1977 en vue de la réalisation de ce projet.

5. Dans la région anversoise l'électrification de la ligne Anvers-(Kiel)-Boom a été entamée, la mise en service étant prévue pour 1980.

L'électrification des lignes Anvers-Aerschot et Anvers-Herentals complétant la desserte électrique suburbaine d'Anvers sera également terminée en 1980.

C. — Les passages à niveau.

1. Dans le cadre de la politique de suppression des passages à niveau, une entreprise privée a été chargée de déplacer, dans la région d'Ath, la ligne 90 (vers Lessines) sur une longueur de 4 km. L'important passage à niveau 140, situé sur la route Bruxelles-Tournai, a été supprimé en mai 1976.

Entre-temps, les plans de la réalisation du contournement de la ville d'Ath, par la ligne 94 (Bruxelles-Lille) en vue de supprimer une trentaine de passages à niveau entre cette localité et Marcq, ont été poursuivis. Le déplacement de ce tronçon entraînera, en outre, un abrègement du temps de parcours entre la capitale et les régions d'Ath, Lessines, Leuze et Tournai. Ces plans seront exécutés à l'occasion de l'électrification de la ligne Bruxelles-Tournai.

2. In diezelfde zin werden de overwegen van het knooppunt van Roeselare afgeschaft en werden tevens het reizigersstation en het centrum voor wegverkeer gemoderniseerd. De werken aan het reizigersstation en het autobusstation zullen in 1977 worden voortgezet.

3. Er werden reeds bedragen vastgelegd voor de afschaffing van overwegen te :

Ieper (n° 80) — Seraing (n° 10) — Wandre (n° 14) — Familleureux (n° 67) — Quévy-le-Petit (n° 105) — St. Denis-Bovesse (n° 55) — Lovenjoel (n° 38) — Vaulx (n° 10) — Ehe (n° 84/85) — Belsele (n° 36) — Zwijndrecht (n° 4) — Rumbeke (n° 88/89).

In totaal werden in 1976 door infrastructuurwerken 30 overwegen buiten dienst gesteld.

De begroting voor 1977 voorziet nog in de afschaffing van overwegen te :

Boechout (n° 6) — Molenstede (n° 87) — Bas Oha (n° 65/66) — Vezin (n° 84) — Pousset (n° 23) — Balen (n° 8) — Astenet (n° 11) — Boussu (n° 120) — Ciney (n° 84) — Bressoux (n° 6) — Mont-St.-Guibert (n° 31) — Gembloux (n° 46) — Neerwinden (n° 51) — Landegem (n° 21) — Hansbeke (n° 22) — St.-Joris-ten-Distel (n° 43/44) — Jabbeke (n° 81) — Opwijk (n° 27/28) — Velm (n° 7 en 7bis) — Ruisbroek (n° 7 en 8) — Oudenburg (n° 85-86 en 87).

4. De overwegen waar het verkeer de bouw van kunstwerken niet verantwoord, zullen behouden blijven; zij zullen evenwel met een betere signalisatie worden uitgerust (flikkerlichten en eventueel automatische halve sluitbomen).

In de loop van het jaar 1975 werden 112 overwegen op die wijze uitgerust.

Die afschaffing van overwegen biedt vooral voordelen voor het wegverkeer. Zij bevordert bovendien de regelmatigheid van het treinverkeer.

D. — Andere infrastructuurwerken.

1. De spoorweginstallaties worden verder aangepast aan de uitbreiding en de ontwikkeling van de havens.

Te Antwerpen zijn nu zeer omvangrijke werken aan de gang in verband met de verbinding tussen het vijfde haven-dok en het Amerikadok (op de rechteoever) en met de uitrusting van de linkeroever.

Bovendien worden de installaties van de haven van Gent verder verbeterd.

2. De modernisering van de autobusstations van Mortsels, Marbehan, Ronse en Londerzeel is aan de gang of voltooid. Eerlang zullen andere moderniseringswerken aangevat worden te Gent-Sint-Pieters, Libramont, Eeklo, Blaton en Boom.

3. Bovengenoemde infrastructuurwerken maken deel uit van het algemeen beleid dat door de Regering wordt gevoerd ten bate van 's lands economie en ter bevordering van het openbaar vervoer.

Dat beleid beoogt hoofdzakelijk mensen en goederen regelmatig en veiliger te vervoeren.

De N. M. B. S. zelf zal zich blijven toeleggen op de voor de ontwikkeling van het vervoer van reizigers en goederen noodzakelijke aanpassing en modernisering van het net.

2. Dans la même optique, on a réalisé la suppression des passages à niveau du nœud de Roulers, allant de pair avec la modernisation de la gare de voyageurs et du centre routier. L'achèvement du bâtiment destiné aux voyageurs et de la gare d'autobus se poursuivra en 1977.

3. Des sommes ont déjà été engagées pour supprimer les passages à niveau à :

Ypres (n° 80) — Seraing (n° 10) — Wandre (n° 14) — Familleureux (n° 67) — Quévy-le-Petit (n° 105) — St-Denis-Bovesse (n° 55) — Lovenjoel (n° 38) — Vaulx (n° 10) — Ehe (n° 84/85) — Belsele (n° 36) — Zwijndrecht (n° 4) — Rumbeke (n° 88/89).

Au total, 30 passages à niveau ont été mis hors service en 1976 par des travaux d'infrastructure.

Le budget pour 1977 prévoit également la suppression des passages à niveau suivants :

Boechout (n° 6) — Molenstede (n° 87) — Bas-Oha (n° 65/66) — Vezin (n° 84) — Pousset (n° 23) — Baelen (n° 8) — Astenet (n° 11) — Boussu (n° 120) — Ciney (n° 84) — Bressoux (n° 6) — Mont-St-Guibert (n° 31) — Gembloux (n° 46) — Neerwinden (n° 51) — Landegem (n° 21) — Hansbeke (n° 22) — St-Joris-ten-Distel (n° 43/44) — Jabbeke (n° 81) — Opwijk (n° 27/28) — Velm (n° 7 et 7bis) — Ruisbroek (n° 7 et 8) — Oudenburg (n° 85, 86 et 87).

4. Les passages à niveau dont le trafic ne justifie pas la création d'ouvrages d'art seront maintenus, mais dotés d'une signalisation plus perfectionnée (feux clignotants et, éventuellement, semi-barrières automatiques).

Au cours de l'année 1975, 112 passages à niveau ont été équipés de cette manière.

Bien que le trafic routier soit le principal bénéficiaire de ces suppressions, la régularité de la circulation des trains s'en trouvera également accrue.

D. — Autres travaux d'infrastructure.

1. L'adaptation des installations ferroviaires à l'extension et au développement des ports se poursuit.

A Anvers sont actuellement en cours de très importants travaux en rapport avec la liaison entre la cinquième darse et l'« Amerikadok » (sur la rive droite) et avec l'équipement de la rive gauche.

En outre, l'amélioration de l'aménagement du port de Gand se poursuit.

2. La modernisation des gares d'autobus de Mortsels, Marbehan, Renaix et Londerzeel est en cours ou terminée. D'autres travaux de modernisation seront entamés prochainement : Gand-St-Pierre, Libramont, Eeklo, Blaton et Boom.

3. Les travaux d'infrastructure énumérés ci-dessus font partie de la politique générale menée par le Gouvernement en faveur de l'économie du pays et de la promotion des transports publics.

Cette politique vise essentiellement à apporter aux déplacements des personnes et des marchandises plus de régularité et de sécurité.

La S. N. C. B., pour sa part, continuera à faire porter ses efforts sur les adaptations et les modernisations nécessaires au développement des transports, tant des voyageurs que des marchandises.

In die zin werden in 1976 verscheidene nieuwe stations-gebouwen voor reizigers voltooid of ze zijn nu in aanbouw, onder meer te Ciney, Marbehan, Sint-Truiden, Trazegnies, Brugellette, Morsel-Oude-God, Boom, Zaventem, Ninove, Hoei-Noord, Roeselare, Harelbeke, Tielt, Zottegem, Manage, Boortmeerbeek, Lede, Zolder, Chastre en Quaregnon.

Op het programma voor 1977 zijn ook nieuwe gebouwen voorzien voor Bomal, Geldenaken, Blamont, Erembodegem, Deinze, De Pinte, Lessen, Genk, Eeklo, Waregem en Yvoir.

De uitrusting van de stations werd of wordt verbeterd door de installatie van roltrappen te Roeselare, Brussel-Leopoldswijk, Ciney, Charleroi, Luik-Paleisen, Brussel (stopplaatsen Meiser en Evere).

In 1977 zullen ook een twintigtal roltrappen worden geïnstalleerd in de stations van Bergen, Namen, Charleroi-Zuid, 's Gravenbrakel.

Bovendien werd de containerterminal van Brussel Thurn en Taxis in dienst gesteld en werd te Antwerpen-Dokken een derde portaalkraan voor containers geïnstalleerd.

De vormingsstations Châtelaineau en Montzen werden uitgerust met railreinstallaties die het rangeren van wagens vlotter en veiliger doen verlopen.

E. — Het rollend materieel.

1. De kwaliteit van de aan de reizigers geboden dienst, de produktiviteit van het goederenverkeer en de veiligheid van de exploitatie hangen grotendeels af van het vervoermaterieel dat aan de behoeften van de cliënteel moet aangepast zijn.

Ter zake werden de jongste jaren inspanningen gedaan om de dotatie ten gunste van het vernieuwingsfonds regelmatig te verhogen :

1973	...	5 500 miljoen F.
1974	...	5 850 miljoen F.
1975	...	6 300 miljoen F.
1976	...	7 300 miljoen F.
1977	...	8 030 miljoen F.

Het is overigens noodzakelijk een beleid van ruime modernisering voort te zetten zowel inzake tractiematerieel als inzake reizigers- en goederenmaterieel.

De bedragen die sedert de laatste wereldoorlog aan de vernieuwing werden besteed waren ontoereikend in vergelijking met de berekende dotatie, zodat na al die jaren een aanzienlijke achterstand was ontstaan.

Bij wet van 9 maart 1976 werd derhalve aan de N. M. B. S. een leningscapaciteit toegekend van 7 090 miljoen F voor de noodzakelijke reconversie van het rijdend materieel.

2. Wat het goederenmaterieel betreft, bedroeg op 1 januari 1975 de gemiddelde ouderdom van het wagenpark 17 jaar.

Het huidige wagenpark telt nu tal van gespecialiseerde voertuigen, die door de cliënteel zeer op prijs worden gesteld.

Er zal verder naar de hernieuwing van het park worden gestreefd.

3. Wat het reizigersvervoer betreft, moet worden aangegeven dat er, tussen juli 1975 en juli 1977, 32 nieuwe, moderne en uiterst comfortabele (bijvoorbeeld ventilatie met gestuwde lucht) elektrische vierwagemotorstellen zullen worden geleverd, met in totaal 11 456 zitplaatsen.

De elektrische motorstellen van genoemde reeks welke reeds werden geleverd, rijden thans op de lijn Antwerpen-Charleroi.

A cet effet, plusieurs nouveaux bâtiments de gare ont été achevés en 1976, sont actuellement en cours de construction ou seront commencés incessamment, notamment à Ciney, Marbehan, St.-Trond, Trazegnies, Brugellette, Morsel-Vieux-Dieu, Boom, Zaventem, Ninove, Huy-Nord, Roulers, Harelbeke, Tielt, Zottegem, Manage, Boortmeerbeek, Lede, Zolder, Chastre et Quaregnon.

De nouveaux bâtiments sont également prévus au programme pour 1977 à Bomal, Jodoigne, Blamant, Erembodegem, Deinze, De Pinte, Lessines, Genk, Eeklo, Waregem et Yvoir.

L'équipement des gares est ou sera amélioré par l'installation d'escalators à Roulers, Bruxelles-Quartier Léopold, Ciney, Charleroi, Liège-Palais, Bruxelles (haltes Meiser et Evere).

Une vingtaine d'escaliers seront également installés en 1977 dans les gares de Mons, Namur, Charleroi-Sud, Braine-le-Comte.

D'autre part, le terminal pour conteneurs de Bruxelles Tour et Taxis a été mis en service, ainsi qu'un troisième portique à conteneurs à Anvers-Bassin.

Les formations de Châtelaineau et de Montzen ont été équipées d'installations de freins de voie, rendant le triage des wagons plus souple et plus sûr.

E. — Le matériel roulant.

1. La qualité du service offert aux voyageurs, la productivité du trafic des marchandises et la sécurité de l'exploitation sont très largement tributaires d'un matériel roulant moderne et adapté aux besoins de la clientèle.

Des efforts sur ce point ont été faits ces dernières années en vue d'augmenter régulièrement la dotation en faveur du Fonds de Renouvellement :

1973	...	5 500 millions de F.
1974	...	5 850 millions de F.
1975	...	6 300 millions de F.
1976	...	7 300 millions de F.
1977	...	8 030 millions de F.

Par ailleurs, il s'avère nécessaire de poursuivre la politique de vaste modernisation aussi bien du matériel de traction que du matériel voyageurs et marchandises.

Les montants affectés depuis la guerre au renouvellement de ce matériel ont été insuffisants par rapport à la dotation calculée, de sorte qu'après tant d'années un retard considérable était apparu.

La loi du 9 mars 1976 a dès lors octroyé à la S. N. C. B. une capacité d'emprunt de 7 090 millions de F, destinés à la nécessaire reconversion du matériel roulant.

2. L'âge moyen du parc de wagons « marchandises » était de 17 ans au 1^{er} janvier 1975.

Le parc actuel comporte à présent de nombreux véhicules spécialisés, qui sont très appréciés par la clientèle.

L'effort de rajeunissement du parc sera poursuivi.

3. Pour ce qui concerne le transport des voyageurs, il faut citer la fourniture, entre juillet 1975 et juillet 1977, de 32 nouvelles automotrices électriques modernes quadruples, extrêmement confortables (la ventilation par air pulsé, par exemple), comportant au total 11 456 places assises.

Les automotrices de cette série qui ont déjà été fournies circulent actuellement sur la ligne Anvers-Charleroi.

Verder zullen 80 nieuwe Europese rytuigen van het standaardtype en 35 bagagewagens van het internationale type vanaf 1977/1978 in het internationale verkeer worden gebruikt.

4. De eerste reeks van 15 locomotieven van 7 000 pk die een snelheid van 160 km/uur kunnen bereiken, werd geleverd. Een tweede reeks van 10 dergelijke locomotieven moet tijdens het tweede semester 1977 worden geleverd.

III. — *De spoorwegsector en de arbeidsmarkt.*

De N. M. B. S. gebruikt de meest vooruitstrevende technieken voor de modernisering van haar installaties en de modernste arbeidsmethoden voor de exploitatie en het beheer.

Aldus wordt voor gespecialiseerd en hoog geschoold personeel een ruime werkverschaffing geboden.

Voor de uitvoering van werken die geen specifieke spoorwegwerken zijn en voor de levering van haar materialen richt de maatschappij zich vaak tot particuliere ondernemingen, die meestal behoren tot de nationale en vrij arbeidsintensieve nijverheid.

Deze werken en leveringen betreffen inzonderheid de constructiewerkplaatsen van rollend materieel, de bouwsector en de constructeurs van elektrotechnische toestellen.

In de loop van het dienstjaar 1975 heeft de Maatschappij aan de particuliere sector, voor al de leveringen en prestaties samen, zowat 17 miljard frank betaald.

IV. — *Beginselen van het door de N. M. B. S. gevoerde beleid.*

Het beleid voor de Belgische Spoorwegen steunt op de hiernavermelde beginselen :

- de gevolgen van de snelle kostenverhoging remmen door de produktiviteit van de arbeid en van de exploitatie te verhogen;

- energie besparen en bijdragen in de strijd tegen milieu-hinder, inzonderheid door het elektrificeren van nieuwe lijnen en het verbeteren van de bediening van de agglomeraties;

- op het vlak van de technische uitrusting en in commercieel opzicht verbeteringen invoeren om de vlotheid, de snelheid en de regelmatigheid van de reizigers- en goederendiensten te verhogen;

- nauw samenwerken met de overheid om te komen tot een gecoördineerd vervoerbeleid dat aan de behoeften van de gemeenschap beantwoordt en dat de minste sociale kosten vergt;

- in de daarvoor geschikte sectoren de Europese integratie van de spoorwegen bespoedigen.

De kosteninflatie, die ook in 1975 tot uiting is gekomen, is een zorgwekkend verschijnsel voor al de ondernemingen die, zoals de spoorwegen, hun activiteiten in de dienstensector moeten uitoefenen.

In die omstandigheden zal de N. M. B. S., in de loop van de komende jaren er meer dan ooit toe genoodzaakt zijn haar produktiviteit te verhogen door ruim gebruik te maken van automatiseringstechnieken, inzonderheid inzake seininrichting, een betere uitrusting van rangeerstations, het onderhoud en de vernieuwing van het spoor, het gebruik van poly-

D'autre part, 80 nouvelles voitures européennes du type standard et 35 fourgons du type international seront affectés dès 1977-1978 au service international.

4. Par ailleurs, la première série de 15 locomotives de 7 000 chevaux pouvant atteindre des vitesses de 160 km/h a été livrée. Une deuxième série de 10 locomotives identiques doit être fournie au cours du deuxième semestre 1977.

III. — *Le secteur ferroviaire et le marché du travail.*

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 larges possibilités d'emploi sont ainsi offertes à un personnel spécialisé et hautement qualifié.

Pour l'exécution de travaux non spécifiquement ferroviaires et pour la fourniture de ses matériaux, la S. N. C. B. s'adresse fréquemment à des entreprises privées, généralement belges, exigeant l'utilisation d'une assez nombreuse main-d'œuvre.

Ces fournitures et travaux concernent notamment les ateliers de construction de matériel roulant, le secteur de la construction et les constructeurs d'appareils électrotechniques.

Au cours de l'exercice 1975, la Société a payé au secteur privé, pour l'ensemble de ses fournitures et de ses prestations, quelque 17 milliards de F.

IV. — *Principes de la politique menée au niveau de la S. N. C. B.*

La politique relative aux chemins de fer belges est fondée sur les principes mentionnés ci-après :

- freiner les conséquences de la hausse rapide des coûts en augmentant la productivité du travail et de l'exploitation;

- économiser l'énergie et jouer un rôle actif dans la lutte contre les nuisances, plus spécialement par l'électrification de nouvelles lignes et l'amélioration de la desserte des agglomérations;

- introduire des améliorations sur le plan de l'équipement technique et sur le plan commercial, aux fins d'accroître la facilité, la rapidité et la régularité des services voyageurs aussi bien que marchandises;

- coopérer étroitement avec les pouvoirs publics en vue de promouvoir une politique coordonnée des transports, répondant aux besoins de la collectivité au moindre coût social;

- activer l'intégration européenne des chemins de fer dans les domaines qui s'y prêtent.

L'inflation des coûts qui s'est manifestée en 1975 également constitue un phénomène préoccupant pour toutes les entreprises vouées, comme le chemin de fer, à des activités de prestation de services.

Dans ces conditions, la S. N. C. B. sera plus que jamais, au cours des années à venir, contrainte d'accroître la productivité par des moyens tels que le recours aux techniques d'automatisme, plus particulièrement ce qui concerne la signalisation, dans l'équipement des gares de triage et pour l'entretien et le renouvellement de la voie, l'emploi d'engins de

valente behandelingstuigen in de overladingscentra voor spoor- en wegverkeer, de modernisering van het gereedschap der grote werkplaatsen, enz.

Inzake energiebesparing en milieuhinder moet worden opgemerkt dat de omstandigheden thans gunstiger zijn voor de N. M. B. S. dan in het verleden. De spoorweg biedt een techniek die vrijwel geen vervuiling teweeg brengt, weinig ruimte en weinig energie vergt en in het landschap past zonder het te schaden.

Het voordeel uit het oogpunt van energieverbruik is tweevoudig: een grote besparing in absolute cijfers en een ruime onafhankelijkheid van de elektrische tractie ten opzichte van de verschillende primaire energiebronnen.

Door de energiecrisis worden derhalve de beweegredenen om de in het tienjarenplan opgenomen lijnen spoedig te elektrificeren, kracht bijgezet.

Daarentegen zullen de met dieseltractie geëxploiteerde lijnen met weinig verkeer problemen doen rijzen die nog moeilijker dan in het verleden zullen kunnen worden opgelost. Het argument van brandstofbesparing kan immers niet ingeroepen worden om treinen voor een heel beperkt aantal reizigers in te leggen: in een dergelijk geval verbruikt de autobus heel wat minder energie per vervoerde reiziger. Hieruit blijkt de noodzakelijkheid om de dialoog over dat probleem, hetwelk zowel voor het dienstbetoon jegens de reizigers als van de financiële compensatie van de lasten van openbare dienst van groot belang is, voort te zetten.

Op commercieel vlak zal het beleid van de Maatschappij op middellange en lange termijn er in hoofdzaak op gericht zijn de economische en sociale belangen van het land zo goed mogelijk te dienen door een oordeelkundige aanwending van alle positieve aspecten van de spoorwegtechniek.

Op het stuk van reizigersvervoer zal de N. M. B. S., de geëlektrificeerde infrastructuur ontwikkelen en haar park van elektrische motorstellen en van wagens moderniseren, met het doel de snelheid en het comfort van de treinen, de kwaliteit en de frequentie van het verkeer tussen de steden en naar de voorsteden te verhogen. Een steeds ruimere coördinatie met de andere gemeenschappelijke vervoermiddelen is noodzakelijk, op het vlak van dienstregelingen en van gemeenschappelijke installaties.

Deze coördinatie zal volledig in de hand worden gewerkt door het plan tot reorganisatie van het openbaar vervoer.

Inzake goederenvervoer neemt de N. M. B. S. op een concurrentiële markt een plaats in die voortvloeit uit een welbepaalde oriëntering van haar commercieel beleid.

Na 1956, het jaar waarin de sluiting van tal van kolenmijnen en de overschakeling van de nijverheid op andere energiebronnen voor de spoorweg een verlies van 10,5 miljoen ton per jaar aan verkeer hebben teweeggebracht, heeft de N. M. B. S. zich toegelegd op meer verscheidenheid inzake cliënteel, inzonderheid door zich meer naar het internationaal verkeer en het havenverkeer te richten. Door de ruime modernisering van het wagenpark en de aankoop van grootvolumewagens en zelflossers kon het verkeer bij gesloten treinen naar op het spoorwegnet aangesloten en met geschikte behandelingsinstallaties uitgeruste bedrijven een snelle uitbreiding nemen.

Dat type van vervoer biedt de nijverheid een snel en regelmatig transport en maakt het mogelijk de behandelingsmethoden te rationaliseren en de investeringen in het beheer van de voorraden te beperken. Bij dat beleid heeft de N. M. B. S. kunnen rekenen op de samenwerking van de particuliere vennootschappen voor verhuring van wagens in de sectoren waarin zeer gespecialiseerd materieel vereist is.

manutention polyvalents dans les centres de transbordement rail-route, la modernisation de l'outillage des grands ateliers, etc.

En matière d'économie d'énergie et de sauvegarde de l'environnement, les circonstances sont actuellement plus favorables à la S. N. C. B. que par le passé. Le chemin de fer offre une technique pratiquement non polluante, économe en espace et en énergie et s'intégrant dans l'environnement sans le détruire.

Au point de vue de la consommation énergétique, cet avantage présente un double aspect: une grande économie en valeur absolue et un large degré d'indépendance de la traction électrique vis-à-vis des différentes sources primaires d'énergie.

La crise énergétique accentue donc les raisons de progresser rapidement dans l'électrification des lignes prévues au plan décennal.

Par contre, les lignes faiblement parcourues, exploitées en traction diesel, poseront des problèmes encore plus difficiles à résoudre que dans le passé. En effet, la mise en circulation de trains à clientèle très clairsemée ne peut certainement pas se justifier par des considérations d'économie de carburant: en pareil cas, l'autobus consomme nettement moins d'énergie par voyageur transporté. La nécessité de poursuivre le dialogue sur cette question, fort importante aussi bien pour les services à rendre aux usagers qu'en matière de compensation financière des charges de service public, s'en trouve renforcée.

La politique commerciale à moyen et à long terme vise essentiellement à servir au mieux les intérêts économiques et sociaux du pays, en exploitant judicieusement tous les aspects positifs de la technique ferroviaire.

Dans le domaine du transport des voyageurs, la S. N. C. B. développera l'infrastructure électrifiée et modernisera son parc d'automotrices et wagons, dans le but d'augmenter les vitesses et le confort des trains, la qualité et la fréquence des dessertes interurbaines et suburbaines. Une coordination toujours plus large sera recherchée avec les autres transports en commun, cela tant sur le plan des horaires que des installations communes.

Le plan de réorganisation des transports en commun favorisera entièrement cette coordination.

Dans le domaine du transport des marchandises, la S. N. C. B. occupe, sur un marché concurrentiel, une position qui résulte d'une orientation bien déterminée de sa propre politique commerciale.

Après 1956, année où la fermeture de nombreux charbonnages et la reconversion de l'industrie vers d'autres sources d'énergie ont fait perdre un trafic de 10,5 millions de t/an, la S. N. C. B. a diversifié sa clientèle en s'orientant notamment vers les trafics internationaux et portuaires. La modernisation importante du parc, l'acquisition de wagons de grande capacité et à déchargement automatique ont permis également de développer rapidement le trafic par trains complets homogènes entre installations industrielles raccordées et dotées d'installations de manutention adéquates.

L'industrie trouve dans ce type de transport des qualités de rapidité et de régularité, une rationalisation dans les méthodes de manutention et le moyen de limiter l'investissement dans la gestion des stocks. Cette politique de la S. N. C. B. s'est développée en collaboration avec les sociétés privées de location de wagons dans les domaines exigeant des matériels très spécialisés.

Door de aanwending van moderne exploitatiemethoden, waarvan de doeltreffendheid reeds werd bewezen, zoals bij voorbeeld de toepassing van het centraal beheer van het goederenvervoer en de stelselmatige aanwending van methoden voor operationeel onderzoek, moeten optimale beurtregelingen voor het rollend materieel en het personeel en optimale vervoerregelingen worden bereikt, ook al om het reizigersverkeer op de drukste lijnen gemakkelijker te kunnen verwerken.

De spoorwegprestaties zijn nagenoeg gelijkmatig verdeeld over het reizigersvervoer en het goederenverkeer bij wagenlading. De structuur van het verkeer stelt evenwel bepaalde problemen.

De goederensector heeft de haven van Antwerpen als middelpunt en de streken van Luik, Charleroi en Gent als secundaire polen. De reizigersdienst in binnenverkeer kent sterke ochtend- en avondpieken en blijft op de Brusselse agglomeratie afgestemd.

De ontwikkeling van het verkeer in de Gemeenschappelijke Markt en de blijvende expansie van de tertiaire activiteiten lijken die tendens althans in de naaste toekomst te doen aanhouden, in weerwil van de geleidelijke regionalisering van de politieke en economische instellingen in ons land.

Inzake reizigersverkeer is het voornaamste oogmerk, op het stuk van rollend materieel en infrastructuur, over een transportcapaciteit te beschikken waarmee 's morgens en 's avonds het massale verkeer kan worden verwerkt met een snelheid en een comfort die de reiziger voldoening schenken. Verder zijn er ook in een steeds toenemend internationaal winter- en zomertoeisme enorme seizoenpieken, tijdens welke de commerciële diensten thans, wegens plaatsgebrek, reserveringen in de treinen moeten weigeren. Alles wijst erop dat in de komende jaren, noch de invoering van glijdende werktijden, noch de propaganda voor vakantiespreiding het algemeen verloop van die evolutie grondig zullen wijzigen.

Vanwege deze structuur van ons spoorwegvervoer kan alleen door aanzienlijke investeringen aan de eisen van een efficiënt openbaar vervoer worden voldaan.

Onder de reeks problemen inzake rollend materieel die in de loop der eerstvolgende jaren moeten worden opgelost, zal de kwestie van de modernisering van het rijkspark voor het binnenverkeer een van de eerste bekommernissen zijn.

De door de Staat toegekende investeringskredieten, inzonderheid voor werken tot verbetering van de infrastructuur, zullen worden verhoogd (plan 1976 - 1980).

Het voorgestelde investeringsprogramma is de noodzakelijke voorwaarde voor de volledige valorisatie van de voornaamste sociale en economische voordelen van de spoorweg: polyvalentie, veiligheid, geen milieuvervuiling, ruimte- en energiebesparing, lage marginale kostprijs.

Overigens moet worden gewezen op de noodzaak de investeringen in de vervoersinfrastructuren te coördineren met inachtneming van de kosten en de voordelen, in de zin van een sociale balans — met inbegrip van de externe gevolgen — der verschillende vervoertakken.

De internationale samenwerking onder de spoorwegen geeft aanleiding tot een groot aantal studies en realisaties.

Het Europese richtplan voor de infrastructuur, dat in juni 1973 door het Bestuurscomité van de Internationale Spoorwegunie werd goedgekeurd, dient daarbij speciaal te worden vermeld wegens het uitzonderlijk belang ervan voor de toekomst van de spoorwegen.

Het spoorwegnet waarop dat Plan betrekking heeft, omvat zowat 40 000 km grote Europese hoofdlijnen. Het stemt overeen met nauwkeurige kwaliteitsnormen — inzonderheid betreffende de duur van de ritten in het reizigersverkeer — en capaciteitsnormen, waarbij rekening is gehouden met het globale verkeersvolume dat tegen 1985 mag verwacht worden.

L'application de méthodes d'exploitation modernes, qui ont déjà donné les premières preuves de leur efficacité, telles que, par exemple, les applications de la gestion contralysée du trafic des marchandises et le recours systématique aux méthodes de la recherche opérationnelle, recevra une nouvelle impulsion pour optimiser les roulements du matériel roulant et du personnel, ou encore pour faciliter l'écoulement du trafic des voyageurs sur les artères les plus chargées.

Les prestations ferroviaires se répartissent à peu près d'une manière égale entre le transport de voyageurs et le trafic de marchandises par wagons complets. La structure du trafic pose cependant des problèmes spécifiques.

Le trafic de marchandises gravite autour du port d'Anvers qui en est le centre; il a les régions de Liège, de Charleroi, et de Gand comme pôles secondaires. Le service intérieur des voyageurs connaît des pointes de trafic le matin et le soir; il reste centré sur l'agglomération bruxelloise.

Le développement des échanges au sein du Marché commun et l'expansion soutenue des activités tertiaires paraissent de nature à maintenir ces tendances au moins pour le proche avenir, en dépit de la régionalisation progressive des institutions politiques et économiques du pays.

En ce qui concerne le service voyageurs, l'objectif principal consiste à disposer d'une capacité de transport en matériel roulant et en infrastructure permettant de faire face aux migrations massives du matin et du soir dans des conditions de vitesse et de confort satisfaisantes pour le voyageur. D'autre part, le tourisme international d'été et d'hiver, en progrès continu, présente lui aussi des « surpointes saisonnières, au cours desquelles les services commerciaux doivent actuellement, faute de place, refuser des réservations dans les trains. Tout fait présumer que ni l'introduction des horaires glissants dans certaines entreprises, ni la propagande en faveur de l'étalement des vacances ne modifieront profondément l'allure générale de cette évolution dans les années à venir.

Devant cette structure de notre trafic ferroviaire, seuls d'importants investissements permettront de répondre aux exigences d'un transport public efficace.

Parmi les problèmes du matériel roulant restant à résoudre au cours des plus prochaines années, celui de la modernisation du parc de voitures du service intérieur sera l'une de ses premières préoccupations.

Les crédits d'investissement consentis par l'Etat, plus particulièrement au profit des travaux visant à améliorer l'infrastructure seront augmentés. (Plan 1976-1980).

Le programme proposé en matière d'investissements est la condition nécessaire à la pleine valorisation des principaux avantages économiques et sociaux du chemin de fer: polyvalence, sécurité, absence de pollution, économie d'espace et d'énergie, faible prix de revient marginal.

Il y a d'ailleurs lieu de mettre en évidence la nécessité d'une coordination des investissements dans les infrastructures de transport, en prenant en considération les coûts et les avantages, au sens d'un bilan social, les effets externes compris — des différents modes de transport en présence.

La coopération internationale du niveau des chemins de fer donne lieu à un grand volume d'études et de réalisations.

Le plan directeur européen de l'infrastructure, approuvé en juin 1973 par le Comité de gérance de l'Union internationale des Chemins de fer, mérite une mention spéciale en raison de son importance exceptionnelle pour l'avenir du rail.

Le réseau de lignes, auquel ce plan a trait, englobe quelque 40 000 km de grandes magistrales européennes. Il correspond à des normes qualitatives précises — notamment en ce qui concerne la durée des parcours en service voyageurs — ainsi qu'à des normes de capacité, celles-ci tenant compte du volume global de trafic escompté pour 1985.

2. Bespreking.

1. Financieel zicht.

Vraag :

Een lid vraagt dat, vooraleer met de bespreking van dit hoofdstuk een aanvang wordt gemaakt, een duidelijk beeld zou worden opgehangen van de financiële toestand van de maatschappij.

Antwoord :

Per 31 juli 1976 aangepaste begrotingsvooruitzichten betreffende de exploitatierekening van de N. M. B. S. voor 1977 :

I. Ontvangsten.

(in miljoenen F)

— raming van de totale ontvangsten	23 898
— geraamde compensatie van het Rijk	16 140
— totaal van de ontvangsten	40 038

II. Uitgaven.

— raming van de diverse exploitatiekosten (personeel, energie, diverse, netto financiële lasten)	53 487
— dotatie :	
— Vernieuwingsfonds	8 030
— Verzekeringsfonds	450

— sub totaal	61 967
---------------------	--------

af te trekken :

— op andere rekeningen aan te rekenen algemene onkosten	— 1 710
— compensaties van de Staat voor buitengewone lasten	— 19 607
— totaal van de uitgaven	40 650

III. Resultaat.

— geraamd exploitatiedeficit	— 612
-------------------------------------	-------

Vraag :

Welk is de totale leningslast van de N. M. B. S. ?

Antwoord :

De totale leningsschuld van de N. M. B. S. bedroeg einde november 1976 27 530 miljoen F.

Voor 1977 bedraagt de uit de leningen voortvloeiende last in totaal 2 923 miljoen F.

2. Verbetering van de lijnen.

Vraag :

Kan de snelheid op de lijn n° 69 Kortrijk-Ieper verhoogd worden ?

Zijn de technische voorwaarden op deze spoorlijnen van die aard dat de snelheid tot een commercieel verantwoord niveau kan worden opgedreven ?

Kunnen er niet meer rechtstreekse treinen worden ingelegd op deze lijn ?

Antwoord :

Na de vernieuwing van het spoor tussen Komen en Ieper in 1975, wordt de vernieuwing op het vak Kortrijk-Komen

2. Discussion.

1. Aspect financier.

Question :

Un membre demande qu'avant d'entamer la discussion de ce chapitre, il soit fourni un tableau précis de la situation financière de la société.

Réponse :

Prévisions budgétaires ajustées au 31 juillet 1976 et relatives au compte d'exploitation de la S. N. C. B. pour 1977 :

I. Recettes.

(en millions de F)

— évaluation des recettes globales	23 898
— compensation évaluée de l'Etat	16 140
— total des recettes	40 038

II. Dépenses.

— évaluation des divers frais d'exploitation (personnel, énergie, divers, charges financières nettes)	53 487
— dotation :	
— Fonds de renouvellement	8 030
— Fonds d'assurance	450

— sous-total	61 967
---------------------	--------

à défalquer :

— frais généraux à valoir sur d'autres comptes	— 1 710
— compensations de l'Etat pour charges extraordinaires	— 19 607
— total des dépenses	40 650

III. Résultat.

— évaluation du déficit d'exploitation	— 612
---	-------

Question :

Quelle est la charge totale des emprunts de la S. N. C. B. ?

Réponse :

A la fin du mois de novembre 1976, la S. N. C. B. avait contracté des emprunts pour une valeur totale de 27 530 millions de F.

Pour 1977, la charge totale découlant de ces emprunts s'élève à 2 923 millions de F.

2. Amélioration des lignes.

Question :

Est-il possible d'augmenter la vitesse des trains de la ligne n° 69 Courtrai-Ypres ?

Les conditions techniques sur cette ligne de chemin de fer sont-elles de nature à permettre d'élever la vitesse à un degré qui se justifie du point de vue commercial ?

Le nombre de trains directs sur cette ligne ne pourrait-il pas être augmenté ?

Réponse :

Après le renouvellement des voies entre Comines et Ypres en 1975, l'exécution du renouvellement des voies est prévu

in de loop van de jaren 1978/79 in het vooruitzicht gesteld. Op dat ogenblik zal de maximumsnelheid tot 120 km/h kunnen worden opgevoerd.

De installaties van de seininrichting en van de automatische overwegen zullen in functie van deze snelheidsverhoging worden aangepast.

Het is niet mogelijk meer rechtstreekse treinen in te leggen omdat de tussenliggende stations (vooral Wevelgem, Menen en Wervik) een te belangrijk reizigersverkeer hebben.

Het afschaffen van tussenstilstanden zou dus niet alleen klachten van de benadeelde reizigers voor gevolg hebben, maar ook een al te lage bezetting van de treinen meebrengen.

Vraag :

Kan de N. M. B. S. in West-Vlaanderen geen snellere treinverbindingen inleggen tussen Kortrijk en Brugge?

Kan geen rechtstreekse lijn ingelegd worden die Kortrijk, over Torhout, met de kust zou verbinden?

Antwoord :

1. Snellere treinverbindingen tussen Kortrijk en Brugge.

Bij de eerstvolgende dienstregeling einde mei 1977 zal de ganse lijn, op enkele verdragingszones na, aan een referentiesnelheid van 120 km/h kunnen bereden worden. Met hoeveel tijd de duur van het traject aldus zal worden verminderd is nog niet geweten.

2. Rechtstreekse lijn Torhout-Kust.

De bestaande rechtstreekse lijn is buiten dienst sedert 1963. Het opnieuw in dienst nemen van deze lijn zou zeer belangrijke investeringen vergen. In het goedgekeurde tien-jarenplan van de N. M. B. S. werd deze rechtstreekse lijn niet opgenomen.

Vraag :

Enkele jaren geleden bestonden voor Gent plannen om een S-lijn te bouwen die een snelle verbinding tussen het noordelijk gedeelte en het zuidelijk gedeelte van de agglomeratie zou tot stand brengen.

Werden deze plannen definitief opgegeven of heeft de N. M. B. S. andere opties voor het verbeteren van het verkeer in de Gentse agglomeratie?

Hoe ziet de Minister op dit ogenblik de situatie te Gent wat betreft de reorganisatie van het Openbaar Vervoer?

Antwoord :

Door de voorganger van de Minister werd reeds beslist alle studies in verband met het bouwen van een snelle spoorwegverbinding tussen het noordelijk en het zuidelijk gedeelte van de Gentse agglomeratie stop te zetten. Momenteel bestaan er dus geen plannen meer om een S-baan te Gent te bouwen.

De regionale commissie voor het bevorderen en coördineren van het stedelijk gemeenschappelijk vervoer zal tijdens haar eerstvolgende vergadering de verschillende alternatieve oplossingen die werden voorgesteld onderzoeken en definitieve voorstellen formuleren.

Vraag :

Heeft de N. M. B. S. reeds een studie gemaakt over het inleggen van een reizigerstrein in de Gentse kanaalzone?

sur le tronçon Courtrai-Comines au cours des années 1978/1979. C'est à ce moment que la vitesse maximum pourra être portée à 120 km/h.

Les installations de signalisation et celles des passages à niveau automatiques pourront être adaptées en fonction de cette augmentation de vitesse.

Il n'est pas possible de mettre en service un plus grand nombre de trains directs, les gares intermédiaires (surtout Wevelgem, Menin et Wervik) ayant un trafic de voyageurs trop important.

Non seulement la suppression d'arrêts intermédiaires donnerait lieu à des plaintes de la part de voyageurs lésés, mais l'occupation des trains serait aussi trop minime.

Question :

La S. N. C. B. ne pourrait-elle organiser une liaison ferroviaire plus rapide entre Courtrai et Bruges?

N'est-il pas possible d'organiser une ligne directe entre Courtrai et le littoral, via Torhout?

Réponse :

1. Relations ferroviaires plus rapides entre Courtrai et Bruges.

Pour le prochain horaire des trains, à la fin du mois de mai 1977, toute la ligne, à quelques zones de ralentissement près, pourra être parcourue à une vitesse de référence de 120 km/h. Le gain de temps effectif n'a pas encore été déterminé.

2. Ligne directe Torhout-littoral.

La ligne directe existante est hors service depuis 1963. Le rétablissement de cette ligne exigerait de très importants investissements. Cette ligne directe n'a pas été reprise dans le plan décennal approuvé de la S. N. C. B.

Question :

Des plans de construction d'une ligne S assurant une liaison rapide entre la partie nord et la partie sud de l'agglomération gantoise existaient il y a quelques années.

Ces plans ont-ils été abandonnés définitivement ou bien la S. N. C. B. a-t-elle d'autres options en vue de l'amélioration des transports en commun de l'agglomération gantoise?

Comment le Ministre voit-il en ce moment la situation à Gand en ce qui concerne la réorganisation des transports publics?

Réponse :

Le prédécesseur du Ministre avait déjà arrêté toute étude concernant la construction d'une liaison rapide par chemin de fer entre la partie nord et la partie sud de l'agglomération gantoise. Il n'y a plus, en ce moment, aucun plan pour la construction d'une ligne rapide.

La Commission régionale pour l'étude et l'amélioration des transports en commun de la région de Gand examinera, au cours de sa prochaine réunion, les différentes alternatives envisagées et formulera des solutions définitives.

Question :

La S. N. C. B. a-t-elle déjà consacré une étude à l'organisation d'un service de trains de voyageurs dans la zone du canal à Gand?

Zo niet, wanneer denkt zij dergelijke studie te zullen uitvoeren rekening gehouden met het grote aantal pende-laars dat in deze zone is tewerkgesteld ?

Antwoord :

Zoals de Minister enkele maanden geleden heeft aangestipt in zijn antwoord op de parlementaire vraag van senator Claeys, is uit onderzoeken, welke in 1975 werden verricht betreffende de bediening van de industriële zones langs het kanaal Gent-Terneuzen, gebleken dat 90 % van de arbeidskrachten uit de gebieden gelegen ten noorden van Gent komen en dat de helft hiervan afkomstig is uit gemeenten rond de kanaalzone. Algemeen genomen heeft de huidige regeling die, ingevolge het aantal te bedienen punten en de verspreide werkuren, afgestemd is op autobusdiensten, de voorkeur voor de aanvoer van de werknemers.

Er wordt aangenomen dat bij een verdere uitbreiding van de nijverheid langs de westelijke en de oostelijke oever een belangrijk deel van de bijkomende arbeidskrachten uit zones gelegen ten westen en ten zuiden van Gent zal komen.

De bediening van de Gentse agglomeratie zal de eerstvolgende jaren volledig worden herdacht in functie van de elektrificatie van de lijn Kortrijk-Gent. Er zal daarbij worden gestreefd naar een vlotte verbinding tussen de gebieden ten westen en ten zuiden van Gent en het noordelijk deel van de agglomeratie.

Vraag :

Wat zal, na de elektrificatie van de lijn Gent-Kortrijk en later van de lijn Kortrijk-Rijsel, de tijdswinst zijn welke vanuit Antwerpen zal gerealiseerd worden en met welk materieel zal het vervoer op dat ogenblik geschieden ?

Antwoord :

De elektrificatiewerken op de lijn Gent-Kortrijk zijn in uitvoering. Voor de lijn Kortrijk-Rijsel is de studie nog niet beëindigd. Hier is het akkoord van de S. N. C. F. vereist.

Na het voltooien van de werken op de lijn Gent-Kortrijk, zal de tijdswinst voor de verbinding Antwerpen-Kortrijk een kwartier bedragen t.o.v. de huidige dienstregeling.

Het materieel dat zal ingezet worden is het modern standaardmaterieel van de N. M. B. S.

Vraag :

Welke werken zal de N. M. B. S. uitvoeren op het oosterspoor langs het kanaal Gent-Zelzate.

Wordt de ontdubbeling in het vooruitzicht gesteld ?

Antwoord :

Het oosterspoor bestaat uit twee enkelsporige lijnen tussen Gent-Zeehaven en de Moervaart. De ontdubbeling verder naar het Noorden toe is op grond van de huidige toestand niet gerechtvaardigd.

Vraag :

Staat de ontdubbeling van de spoorverbinding Landen-Hasselt in het 10-jarenplan van de N. M. B. S. ?

Dans la négative, quand envisage-t-elle d'entamer une étude de cet ordre, compte tenu du grand nombre de « navetteurs » travaillant dans cette zone ?

Réponse :

Ainsi que le Ministre l'a fait remarquer il y a quelques mois dans sa réponse à la question parlementaire posée par le sénateur Claeys, il est apparu d'une enquête, menée en 1975 au sujet de la desserte des zones industrielles situées le long du canal Gand-Terneuzen, que 90 % des travailleurs proviennent des régions situées au nord de Gand et qu'ils sont, pour la moitié, originaires des communes situées autour de la zone du Canal. Compte tenu de ces considérations il apparaît qu'étant donné le nombre de points à desservir et la multiplicité des heures de prise et de fin de service, la solution globale actuelle est favorable à un service d'autobus pour l'acheminement de la main-d'œuvre.

Il est généralement admis que lors d'un développement futur des industries le long des rives ouest et est, une partie importante de la main-d'œuvre nécessaire proviendra des zones situées à l'ouest et au sud de Gand.

La desserte de l'agglomération gantoise sera repensée dans les prochaines années à l'occasion de l'électrification de la ligne Courtrai-Gand. A cette occasion, on s'efforcera de fluidifier les liaisons entre les régions situées à l'ouest et au sud de Gand et la partie nord de l'agglomération.

Question :

Quel sera, après l'électrification de la ligne Gand-Courtrai et, ultérieurement, de la ligne Courtrai-Lille, le gain de temps réalisé au départ d'Anvers et au moyen de quel matériel le transport s'effectuera-t-il à ce moment ?

Réponse :

Les travaux d'électrification de la ligne Gand-Courtrai sont en cours d'exécution. En ce qui concerne la ligne Courtrai-Lille, l'étude n'est pas encore terminée. En l'occurrence, l'accord de la S. N. C. F. est requis.

Après l'achèvement des travaux de la ligne Gand-Courtrai, le gain de temps sur la ligne Anvers-Courtrai sera d'un quart d'heure par rapport à l'horaire actuel.

Le matériel qui sera mis en service est le matériel standard moderne de la S. N. C. B.

Question :

Quels travaux la S. N. C. B. exécutera-t-elle, entre Gand et Zelzate, sur la voie orientale qui longe le canal Gand-Terneuzen ?

Le dédoublement de cette voie est-il envisagé ?

Réponse :

La voie orientale comprend deux lignes à voie unique entre Gand-Maritime et le Moervaart. La situation actuelle ne justifie pas le dédoublement plus au nord.

Question :

Le dédoublement de la liaison ferroviaire Landen-Hasselt figure-t-il au plan décennal de la S. N. C. B. ?

Wordt bij de bouw van kunstwerken rekening gehouden met een mogelijke ontubbeling?

Op welke wijze worden de overwegen 7 en 7bis te Velm vervangen (brug of tunnel)?

Wordt bij de werken te Velm rekening gehouden met de werken aan de wegverbinding Sint-Truiden-Landen?

Antwoord :

De ontubbeling van de spoorverbinding Landen-Hasselt is niet voorzien in het 10-jarenplan van de N. M. B. S.

De bereikbaarheid van Hasselt zal wezenlijk verbeteren door de elektrificatie van de dwarslijn en antennes voorzien in het tienjarenplan.

Bij de bouw van kunstwerken wordt rekening gehouden met een mogelijk ontubbeling.

De overwegen 7 en 7bis te Velm worden vervangen door een weg die van overweg 7 naar overweg 8 langsheen het spoor zal lopen.

Het koninklijk besluit voor de uitvoering van die werken is verschenen en de uitvoering ervan is voorzien voor 1977.

De wegverbinding Sint-Truiden-Landen kruist de spoorweg aan overweg n° 6. Deze overweg is uitgerust met automatische seinen en halve sluitbomen, zodat hij degelijke waarborgen biedt zelfs bij toenemend verkeer. De weg Sint-Truiden-Landen is dus niet betrokken bij de werken voor de afschaffing van de overwegen n° 7 en 7bis.

Vraag :

Het lijkt noodzakelijk de spoorwegverbindingen tussen de staalnijverheidsgebieden van Charleroi en Antwerpen te elektrificeren.

Welk werkprogramma werd vastgesteld voor het elektrificeren van die vakken die het nog niet zijn?

Wanneer worden de verschillende vakken operationeel?

Wordt de lijn Luttre-Manage-Braine-le-Comte samen met de aslijn zelf geëlektrificeerd?

Antwoord :

a) Verbinding Charleroi-Antwerpen.

Benevens de bestaande, reeds over de gehele lengte geëlektrificeerde verbindingen, omvat het tienjarenplan van de N. M. B. S. het volgende programma voor de elektrificatie van een bijkomende verbinding :

	Indienststelling
Antwerpen-Aarschot 1976-1980	1980
Aarschot-Leuven 1976-1980	1980
Leuven-Ottignies (reeds geëlektrificeerd)	—
Ottignies-Charleroi 1978-1984	1984

b) Elektrificatie van de Waalse aslijn in het kader van voornoemd tienjarenplan :

— de indienststelling van de geëlektrificeerde lijn Luttre-Manage-s Gravenbrakel wordt voor 1979 in uitzicht gesteld;

— de elektrische verbinding Marchienne-Piéton-La Louvière wordt voor 1982 verwacht;

— de elektrificatie van de lijn Manage-La Louvière-Bergen wordt voor 1980 in uitzicht gesteld.

Est-il tenu compte, dans la construction des ouvrages d'art, d'un dédoublement possible?

De quelle manière les passages à niveau n°s 7 et 7bis de Velm seront-ils remplacés (pont ou tunnel)?

En ce qui concerne les travaux prévus à Velm, a-t-il été tenu compte des travaux de la liaison routière Saint-Trond-Landen?

Réponse :

Le dédoublement de la liaison Landen-Hasselt ne figure pas au plan décennal de la S. N. C. B.

L'électrification de la dorsale et de ses antennes, prévue à ce programme, améliorera considérablement l'accessibilité de Hasselt.

La construction des ouvrages d'art tient compte d'un dédoublement possible.

Les passages à niveau n°s 7 et 7bis de Velm seront remplacés par une route qui longera la ligne du passage à niveau n° 7 au passage à niveau n° 8.

L'arrêté royal portant exécution de ces travaux a été publié et l'ouverture des chantiers est prévue pour 1977.

La liaison routière Saint-Trond-Landen rencontre la ligne de chemin de fer au passage à niveau n° 6 qui, équipé d'une signalisation automatique et de demi-barrières, présente des garanties suffisantes même si le trafic venait à croître. La route Saint-Trond-Landen n'est donc pas touchée par les travaux de suppression des passages à niveau n°s 7 et 7bis.

Question :

L'électrification des relations ferroviaires entre le bassin sidérurgique de Charleroi et Anvers s'avère indispensable.

Quel est le calendrier des travaux à entreprendre en vue de l'électrification des tronçons qui ne le sont pas encore?

Quand les différents tronçons seront-ils opérationnels?

L'électrification de la ligne Luttre-Manage-Braine-le-Comte sera-t-elle réalisée en même temps que la dorsale proprement dite?

Réponse :

a) Liaison Charleroi-Anvers :

Outre les liaisons existantes déjà électrifiées de bout en bout, le plan décennal de la S. N. C. B. prévoit le calendrier suivant pour l'électrification d'une liaison supplémentaire.

	Mise en service
Anvers-Aarschot 1976-1980	1980
Aarschot-Louvain 1976-1980	1980
Louvain-Ottignies (déjà électrifié)	—
Ottignies-Charleroi 1978-1984	1984

b) Electrification de la dorsale wallonne dans le cadre du plan décennal précité :

— la mise en service de la ligne électrifiée Luttre-Manage-Braine-le-Comte est prévue pour 1979;

— la liaison électrique Marchienne-Piéton-La Louvière est prévue pour 1982;

— la ligne Manage-La Louvière-Mons est prévue en situation électrifiée pour 1980.

Vraag :

Wat is het tijdschema van de op de Waalse hoofdlijn uit te voeren werken en van de indienststelling van de diverse vakken daarvan ?

Antwoord :

Het door de Raad van Beheer van de N. M. B. S. op 21 november 1975 goedgekeurde tienjarenplan behelst het volgende tijdschema :

	Indienststelling
Luttre-Manage-'s Gravenbrakel 1974-1979 ...	1979
Manage-La Louvière-Bergen 1976-1980 ...	1980
Marchienne-Piéton-La Louvière 1977-1982 ...	1982
St-Ghislain-Doornik-Moeskroen 1977-1981 ...	1981

Dat schema kan maar nageleefd worden indien de in het tienjarenplan voorkomende bedragen volgens het daarin opgegeven tempo ter beschikking van de N. M. B. S. worden gesteld.

Vraag :

Welke zijn de in het tienjarenplan van de N. M. B. S. geplande werken op de lijnen :

- 43 : Luik-Marloie;
- 165/167 : Aarlen-Athus-Virton ?

Antwoord :

De in het tienjarenplan van de N. M. B. S. geplande werken op bovenvermelde lijnen betreffen de afschaffing van de volgende overwegen :

L. 43 : O. W. 43 te Marenne, met de bouw van een overbrugging. Met de provinciale overheid wordt onderhandeld over een overeenkomst betreffende de verbreding van de weg.

L. 165-167 : O. W. 27 te Chenois-Latour, met het aanleggen van zijwegen. Het voorontwerp wordt thans bestudeerd.

O. W. 159 te Weyler met de bouw van een onderbrugging. Het voorontwerp wordt thans bestudeerd.

3. Coördinatie spoor met ander openbaar vervoer.

Vraag :

Er kan worden vastgesteld dat bepaalde verbindingen die verzekerd worden door vervangingsautobussen, in feite parallel lopen met spoorlijnen.

Voor welke lijnen is dit het geval ?

Wijst dit niet op een gebrek aan coördinatie ?

Antwoord :

Het gelijktijdig verkeer van treinen en autobussen werd voor bepaalde verbindingen ingevoerd om het publiek beter te dienen.

Op die lijnen werden de omnibustreinen afgeschaft en vervangen door autobussen, wat toeliet de treinen voor te behouden voor snel vervoer op lange afstand en het lokaal vervoer door autobussen te verzekeren. Op die bussen is de volledige spoortarificatie en reglementering van toepassing.

Question :

Pourrions-nous connaître le calendrier des travaux à effectuer pour la dorsale wallonne et des mises en service des différents tronçons ?

Réponse :

Le plan décennal approuvé par le Conseil d'Administration de la S. N. C. B. le 21 novembre 1975 prévoit le calendrier suivant :

	Mise en service
Luttre-Manage-Braine-le-Comte 1974-1979 ...	1979
Manage-La Louvière-Mons 1976-1980 ...	1980
Marchienne-Piéton-La Louvière 1977-1982 ...	1982
St-Ghislain-Tournai-Mouscron 1977-1981 ...	1981

Ce calendrier ne pourra être respecté que si les sommes prévues au plan décennal sont mises à la disposition de la S. N. C. B. selon le rythme qui y est indiqué.

Question :

Quels sont les travaux prévus au plan décennal de la S. N. C. B. pour les lignes suivantes :

- 43 : Liège-Marloie;
- 165/167 : Arlon-Athus-Virton.

Réponse :

Les travaux prévus au plan décennal de la S. N. C. B. sur les lignes susmentionnées concernent la suppression des passages à niveau suivants :

L. 43 : P. N. 43 à Marenne, construction d'un passage supérieur. Une convention au sujet de l'élargissement de la route est en discussion avec les autorités provinciales.

L. 165-167 : P. N. 27 à Chenois-Latour, création de chemins latéraux. L'avant-projet est à l'étude.

P. N. 159 à Weyler, construction d'un passage inférieur. L'avant-projet est à l'étude.

3. Coordination entre les chemins de fer et les autres modes de transports publics.

Question :

Il peut être constaté que certains autobus de substitution parcourent en fait le même itinéraire que des lignes ferroviaires en exploitation.

Pour quelles lignes en est-il ainsi ?

Cela ne dénote-t-il pas un manque de coordination ?

Réponse :

Si la S. N. C. B. a, pour certains itinéraires, mis en circulation à la fois des trains et des autobus, c'est dans le but d'offrir un meilleur service au public.

Les trains omnibus ont été supprimés sur ces lignes et remplacés par des autobus, ce qui permet d'affecter le matériel ferroviaire au trafic rapide long parcours, alors que le trafic local est assuré par des autobus. La tarification et la réglementation ferroviaires s'appliquent intégralement à ces parcours d'autobus.

In andere gevallen werd een gemengd stelsel trein- vervangingsautobus ingesteld door de treinen op kalme uren te vervangen door autobussen. Dit is meestal het geval wanneer het beperkte cliënteel het inleggen van een trein niet wettigt.

Hierbij de lijst van de « Vervangingsautobuslijnen met gedeeltelijke substitutie ».

Vervangingsautobuslijnen met gedeeltelijke substitutie.

Lijn	Reisweg	Slechts gedeeltelijk gelijklopend met spoorlijn tussen
15a	Lier-Herentals	
15b	Herentals-Mol-Neerpelt-Hamont	Herentals-Mol
15c	Mol/Balen-Leopoldsburg	
16a	Heist o/d Berg-Aarschot	
20a	Hasselt-Bilzen-Lanaken-Maastricht	Hasselt-Bilzen
21a	Landen-Hasselt	
29a	Aarschot-Herentals-Turnhout	Herentals-Turnhout
34a	Bilzen Tongeren	
34b	Tongeren-Liège	
35a	Leuven-Aarschot/Haacht	Leuven-Aarschot
35b	Aarschot-Diest	
35c	Diest-Hasselt	
40a	Liège-Visé	
42a	Liège-Trois-Ponts-Gouvy	
51a	Brugge-Blankenberge	
52a	Antwerpen-Zuid-Dendermonde	
53a	Gent-Londerzeel	
53b	Londerzeel/Breendonk-Mechelen	Londerzeel-Mechelen
54a	Mechelen-Puurs-St-Niklaas	
57a	Lokeren-Dendermonde-Aalst	Lokeren-Dendermonde
58a	Gent-Eeklo-Brugge	Gent-Eeklo
59b	St-Niklaas-Lokeren	
66a	Kortrijk-Roeselare	
66b	Roeselare-Brugge	
68a	Roeselare-Izegem-Ingelmunster	Roeselare-Izegem-Ingelmunster
69a	Ieper-Comines	
69b	Ieper-Poperinge-Abele	Ieper-Poperinge
73a	Deinze-Tielt-Lichtervelde	
73b	Lichtervelde-Veurne	
75a	Kortrijk-Deinze	
86a	Ronse-Blaton	
86b	Oudenaarde-Ronse	
87b	Enghien-Bassily-Lessines-Ronse	Enghien-Bassily
89a	Zottegem-Oudenaarde	
111a	Thuillies-Berzée-Lanefte/Walcourt	Berzée-Walcourt
115b	Soignies-Braine-le-Comte-Quenast-Tubize-Halle	Soignies-Braine-le-Comte en Tubize-Halle
132a	Philippeville-Walcourt	
154a	Namur-Dinant	
163b	Libramont-Bastogne-Wardin	Libramont-Bastogne
165a	Virton-St-Mard-Pin	
167a	Arlon-Athus-Virton-St-Mard	
167b	Differdange-Athus-Arlon-Neufchâteau	Differdange-Athus-Arlon

Vraag :

Op het stuk van het reizigersvervoer is een steeds ruimere coördinatie tussen het spoor en de andere gemeenschappelijke vervoermiddelen noodzakelijk. Twee jaar geleden kondigde de Minister aan dat de reorganisatie van het openbaar vervoer het voorwerp zou uitmaken van een wetsontwerp. Als de beleidskeuze van de Minister zoals hij bewees ongewijzigd is gebleven, waar blijft dan dat ontwerp ?

Antwoord :

De fundamentele beleidskeuze bleef dezelfde. Het is echter gebleken dat de reorganisatie van het vervoer, zoals deze thans werd uitgewerkt, zonder tussenkomst van de wetgever kon worden doorgevoerd.

Dans d'autres cas, un système mixte train-autobus de substitution a été organisé en remplaçant, aux heures creuses, les trains par des autobus. Il en est ainsi notamment lorsque l'importance du trafic voyageur ne justifie pas la mise en route d'un train.

Ci-dessous, la liste des « Ligne d'autobus de substitution partielle ».

Lignes d'autobus de substitution partielle

Ligne	Itinéraire	Partiellement commun avec la ligne ferroviaire uniquement entre
15a	Lier-Herentals	
15b	Herentals-Mol-Neerpelt-Hamont	Herentals-Mol
15c	Mol/Balen-Leopoldsburg	
16a	Heist o/d Berg-Aarschot	
20a	Hasselt-Bilzen-Lanaken-Maastricht	Hasselt-Bilzen
21a	Landen-Hasselt	
29a	Aarschot-Herentals-Turnhout	Herentals-Turnhout
34a	Bilzen Tongeren	
34b	Tongeren-Liège	
35a	Leuven-Aarschot/Haacht	Leuven-Aarschot
35b	Aarschot-Diest	
35c	Diest-Hasselt	
40a	Liège-Visé	
42a	Liège-Trois-Ponts-Gouvy	
51a	Brugge-Blankenberge	
52a	Antwerpen-Zuid-Dendermonde	
53a	Gent-Londerzeel	
53b	Londerzeel/Breendonk-Mechelen	Londerzeel-Mechelen
54a	Mechelen-Puurs-St-Niklaas	
57a	Lokeren-Dendermonde-Aalst	Lokeren-Dendermonde
58a	Gent-Eeklo-Brugge	Gent-Eeklo
59b	St-Niklaas-Lokeren	
66a	Kortrijk-Roeselare	
66b	Roeselare-Brugge	
68a	Roeselare-Izegem-Ingelmunster	Roeselare-Izegem-Ingelmunster
69a	Ieper-Comines	
69b	Ieper-Poperinge-Abele	Ieper-Poperinge
73a	Deinze-Tielt-Lichtervelde	
73b	Lichtervelde-Veurne	
75a	Kortrijk-Deinze	
86a	Ronse-Blaton	
86b	Oudenaarde-Ronse	
87b	Enghien-Bassily-Lessines-Ronse	Enghien-Bassily
89a	Zottegem-Oudenaarde	
111a	Thuillies-Berzée-Lanefte/Walcourt	Berzée-Walcourt
115b	Soignies-Braine-le-Comte-Quenast-Tubize-Halle	Soignies-Braine-le-Comte et Tubize-Halle
132a	Philippeville-Walcourt	
154a	Namur-Dinant	
163b	Libramont-Bastogne-Wardin	Libramont-Bastogne
165a	Virton-St-Mard-Pin	
167a	Arlon-Athus-Virton-St-Mard	
167b	Differdange-Athus-Arlon-Neufchâteau	Differdange-Athus-Arlon

Question :

En matière de transport de voyageurs, une coordination de plus en plus large entre la voie ferrée et les autres moyens de transport en commun s'impose. Il y a deux ans, le Ministre a annoncé que la réorganisation des transports publics ferait l'objet d'un projet de loi. Si la politique du Ministre est, comme il le prétend, restée inchangée, où reste donc le projet de loi ?

Réponse :

Les options politiques fondamentales sont restées les mêmes. Il est cependant apparu que la réorganisation des transports, telle qu'elle a été élaborée actuellement, peut être réalisée sans l'intervention du législateur.

4. De afschaffing van lijnen.

Vraag :

In antwoord op een recente dringende vraag antwoordde de Minister dat de N. M. B. S. vóór elke afschaffing een rendabiliteitsstudie laat verrichten.

Is het mogelijk te verneemen welke de parameters zijn van de gekozen criteria ?

Antwoord :

De studies bestaan erin voor elke lijn met gering verkeer een balans op te maken, waaruit dan de exploitatieuitgaven en -ontvangsten van de beschouwde lijn kunnen worden opgemaakt en onderling vergeleken.

Zo de balans een tekort vertoont, dient de N. M. B. S. bij het Ministerie van Verkeerswezen de nodige voorstellen in om het economisch nadeel te verminderen of weg te werken (b.v. door herstructurering van de spoorwegdienst, door totale of gedeeltelijke vervanging van het spoorwegverkeer door autobussen of door afschaffing van de lijn).

5. Het weekendverkeer.

Vraag :

In verband met de rationalisatie van het treinverkeer op zaterdagen en zondagen vraagt een lid hoeveel treinritten tijdens de weekends worden afgeschaft ?

Antwoord :

« Basisdienst » (van 26 september 1976 tot 21 mei 1977). Gemiddeld aantal dagkilometers :

1. Op werkdagen (de zaterdagen uitgezonderd) : 185 641.
2. Op zaterdagen : 125 852 (67,8 % van 1.).
3. Op zondagen : 103 730 (55,9 % van 1.).

6. De invoering van het zomertijd.

Vraag :

Welke maatregelen heeft de N. M. B. S. genomen om bij de invoering van de zomertijdregeling de treindienst vlot te laten verlopen ?

Antwoord :

De zomertijdregeling heeft een weerslag op de uurrooster van de internationale treinen. Waar wegens de verschuiving een leemte ontstond, werd deze gevuld door het inleggen van bijkomende treinen in het binnenverkeer.

Al deze wijzigingen maken het voorwerp uit van een officieel bijvoegsel van de reisgids dat te gepasten tijde zal worden gepubliceerd.

In de nacht van 2 op 3 april 1977 zullen bijzondere maatregelen getroffen worden.

4. Suppression de lignes.

Question :

En réponse à une récente question urgente, le Ministre a répondu que la S. N. C. B. procédait à des études de rentabilité préalablement à toute suppression.

Est-il possible de connaître les paramètres des critères utilisés ?

Réponse :

Les études consistent à établir pour chaque ligne à faible trafic un bilan qui permet de comparer les dépenses et les recettes d'exploitation de la ligne considérée.

Lorsque le bilan conclut à un désavantage économique pour la S. N. C. B., celle-ci introduit auprès du Ministère des Communications les propositions qu'elle considère de nature à réduire ou à annuler le désavantage économique (par exemple : restructuration du service ferroviaire, remplacement total ou partiel de la desserte ferroviaire par une desserte routière, suppression du service).

5. Trafic du week-end.

Question :

Un membre s'enquiert, à propos de la rationalisation du trafic ferroviaire le samedi et le dimanche, du nombre de parcours qui sont supprimés pendant le week-end.

Réponse :

« Service de base » (du 26 septembre 1976 au 21 mai 1971).

Nombre moyen de jour-kilomètres :

1. Les jours ouvrables, sauf le samedi : 185 641.
2. Le samedi : 125 852 (soit 67,8 % du 1.).
3. Le dimanche : 103 730 (soit 55,9 % du 1.).

6. Instauration de l'heure d'été.

Question :

Quelles mesures la S. N. C. B. a-t-elle prises afin d'assurer la souplesse du trafic ferroviaire au moment de l'introduction de l'heure d'été ?

Réponse :

L'heure d'été a une incidence sur l'horaire des trains internationaux. Quand, en raison de ce décalage, il y avait un creux, celui-ci était comblé par des trains intérieurs supplémentaires.

Ces multiples changements font l'objet d'un supplément officiel à l'indicateur qui sera porté à la connaissance du public en temps utile.

La nuit du 2 au 3 avril 1977, des mesures spéciales seront prises afin de régler le passage de système.

7. De modernisering van bepaalde stations.

Vraag :

Waarschijnlijk bestaat er voor de vernieuwing van de N. M. B. S.-stations een moderniseringsplan dat loopt over een periode van 5 tot 10 jaar. Volgens welke criteria is dat plan opgesteld : de ouderdom of het verval van het gebouw ofwel het aantal reizigers dat er gebruik van maakt ?

Indien dit laatste criterium doorslaggevend is, wint de N. M. B. S., dan het advies in van de gewestelijke of plaatselijke overheid ?

Antwoord :

Het is juist dat de N. M. B. S. een programma op lange termijn heeft voor het vernieuwen of moderniseren van de reizigersgebouwen.

Dit programma maakt deel uit van een gezamenlijke studie, die ook betrekking heeft op gebouwen met een industrieel karakter.

De criteria die de keuze van de voorrang bepalen voor het vernieuwen der gebouwen zijn nogal veranderlijk. Voorrang wordt verleend aan oude en vervallen gebouwen die niet meer aan de huidige behoeften beantwoorden.

In andere gevallen worden de werken voor nieuwe reizigersgebouwen opgenomen in de voorbereidende werken voor de elektrificatie van nieuwe lijnen.

Het veelvuldige gebruik van een station door reizigers is niet het enige element dat in aanmerking wordt genomen voor de vernieuwing ervan.

Voor nieuwe constructies waarbij het aanleggen van parkings en/of autobusstations op de stationspleinen voorzien is, worden vooraf contacten gelegd met de lokale autoriteiten.

Daarenboven richt de N. M. B. S. als publiekrechtelijke persoon haar bouwtoelatingsaanvragen aan de afgevaardigde ambtenaar van Stedebouw. Deze raadpleegt in het algemeen de betrokken gemeenten vooraleer hij een beslissing neemt.

Vraag :

Welke werken zal de N. M. B. S. laten uitvoeren in het station Brussel-Schuman ?

Antwoord :

In het station Brussel-Schuman komen er, aan de kant van de Leopoldswijk, twee doodlopende sporen bij. Er werd reeds met de aanleg begonnen. De sporen zullen vermoedelijk in mei 1979 in bedrijf worden genomen.

Vraag :

Het station van Roeselare zou worden afgebroken en vervangen door een modern complex.

Tegen deze plannen komt er heel wat protest, zowel vanwege de stedelijke jeugdraad als van de lokale heemkundige kring.

Het betreft hier inderdaad een gebouw daterend uit de jaren 1890 dat een waardevol tijdsdokument is van het vlassersleven in deze streek.

Werd bij het opmaken van die plannen rekening gehouden met deze feiten ?

Werden alternatieve plannen voorgesteld en overwogen ?

Zo ja, waarom werden deze verworpen ?

7. Modernisation de certaines gares.

Question :

Il existe probablement un plan de modernisation du réseau des gares de la S. N. C. B. qui s'étend sur une période de 5 ou 10 ans. Sur quels critères ce plan a-t-il été établi : ancienneté du bâtiment, vétusté ou fréquence d'utilisation par les usagers ?

Au cas où ce dernier critère est prééminent, la S. N. C. B. consulte-t-elle les autorités régionales ou locales ?

Réponse :

Il est exact que la S. N. C. B. a un programme à long terme pour le renouvellement ou la modernisation des bâtiments des voyageurs.

Ce programme est intégré dans un ensemble d'études concernant les bâtiments à caractère industriel.

Les critères qui président au choix des bâtiments à renouveler sont assez variables. Les bâtiments anciens et vétustes qui ne répondent plus aux nécessités actuelles ont la priorité.

Dans d'autres cas, les travaux aux bâtiments des voyageurs s'intègrent dans les travaux préalables à l'électrification de lignes nouvelles.

La fréquence d'utilisation n'est pas considérée comme le seul élément d'appréciation pour décider du renouvellement d'un bâtiment des voyageurs.

Lors de la construction de nouveaux bâtiments avec parkings et/ou gares d'autobus, des contacts préalables doivent être pris avec les autorités locales.

En outre, la S. N. C. B. étant considérée comme personne de droit public, elle adresse les demandes d'autorisation de bâtir au fonctionnaire délégué de l'Urbanisme. Cette instance consulte généralement les communes intéressées avant de prendre une décision.

Question :

Quels sont les travaux que la S. N. C. B. entend entreprendre à la gare de Bruxelles-Schuman ?

Réponse :

La gare de Bruxelles-Schuman sera dotée de deux voies supplémentaires en cul-de-sac, côté Quartier-Léopold, voies dont la construction vient de commencer avec mise en service probable en mai 1979.

Question :

La gare de Roulers serait démolie et remplacée par un complexe moderne.

Ces projets ont déjà fait l'objet de bien des protestations, tant de la part du Conseil communal de la Jeunesse que de la part d'un cercle d'histoire locale.

Il s'agit, en effet, d'un bâtiment datant de l'année 1890 qui constitue un précieux témoignage d'époque sur la vie des travailleurs du lin de cette région.

A-t-il été tenu compte de ce fait lors de l'établissement de ces plans ?

Des plans de rechange ont-il été proposés et étudiés ?

Dans l'affirmative, pourquoi ces plans ont-ils été rejetés ?

Zo neen, is de Minister nog bereid hierover te praten en een nieuwe oplossing te aanvaarden ?

Antwoord :

Het stationsgebouw wordt vervangen in het kader van de afschaffing van de overwegen n^os 75, 78 en 79 te Roeselare.

Verschillende projecten tot afschaffing van de overwegen werden bestudeerd in overleg met de plaatselijke overheid, en rekening houdend met alle aspecten van het probleem.

Het definitieve project bestaat in de ophoging van het volledig reizigersstation, dat na het gebruikelijk onderzoek « de comodo en incommodo » goedgekeurd werd door alle bevoegde instanties.

Met de uitvoering werd in 1972 begonnen en op 16 mei 1976 is de eerste trein het verhoogde station binnengereden.

De laatste fase van de uitvoering bestaat in de bouw van het nieuwe stationsgebouw, waarvoor de aannemer reeds opdracht gekregen heeft en waarvan de voltooiing voor 1978 is voorzien.

De uitrusting van het station, de toegangswegen naar de perrons, de roltrappen, enz., werden uitgevoerd in functie van het nieuwe stationsgebouw dat dus nog moet voltooid worden.

Het huidige stationsgebouw staat nu geïsoleerd van het nieuwe verhoogde station en moet afgebroken worden om het autobusstation te kunnen aanleggen.

8. De parkeerplaatsen.

Vraag :

Welk beleid wordt thans door de Maatschappij gevoerd m.b.t. de bouw van parkeerplaatsen rond de grote stations ?

Antwoord :

In alle grote Belgische steden zijn er zeer ernstige problemen of zullen zeer ernstige problemen rijzen in verband met de parkeergelegenheid rond de grote stations.

In de mate van de mogelijkheden worden deze problemen opgevangen door een uitbreiding van de bestaande parkeerplaatsen of door het scheppen van nieuwe parkeerruimten.

Anderzijds wordt soms een beroep gedaan op privé-ondernemingen. Zo werd onlangs een overeenkomst afgesloten met de parking NOVA te Antwerpen, gelegen in de nabijheid van het Centraal station.

Thans wordt een beleid gevoerd dat er opgericht is de prijzen zo laag mogelijk te houden.

Bij het bepalen van deze prijzen wordt wel rekening gehouden met de oprichtings-, exploitatie- en onderhoudskosten der parkeergelegenheden, kosten die normaliter gerecupereerd worden onder de vorm van een billijke vergoeding.

Aangezien de N. M. B. S. de spoorwegen beheert en exploiteert volgens industriële methodes, vloeit hieruit immers logischerwijze voort dat de Maatschappij ook de parkings valoriseert. Haar financiële toestand laat haar trouwens niet toe een jaarlijkse ontvangst van ongeveer 16,5 miljoen te onachtzamen.

Er zij ook aangestipt dat, indien de toegang tot de stationsparkings kosteloos wordt, het gevaar niet denkbeeldig is dat deze zullen bezet worden door een belangrijk aantal auto's,

Dans la négative, le Ministre est-il encore disposé à poursuivre la discussion et d'accepter une solution nouvelle ?

Réponse :

Le nouveau bâtiment de la gare est construit dans le cadre de la suppression des passages à niveau n^{os} 75, 78 et 79 à Roulers.

Plusieurs projets de suppression des passages à niveau ont été étudiés en accord avec les autorités locales et compte tenu de tous les aspects du problème.

Le projet définitif prévoit d'exhausser toute la gare des voyageurs; il a été approuvé par toutes les instances compétentes après l'enquête usuelle « de comodo et incommodo ».

Les travaux ont débuté en 1972 et le 16 mai 1976, le premier train est entré dans la gare exhaussée.

La dernière phase d'exécution consiste à construire le nouveau bâtiment de la gare; l'adjudication en est déjà faite et l'achèvement est prévu pour 1978.

L'équipement de la gare, les accès aux quais, les escalators, etc., ont été conçus en fonction du nouveau bâtiment de la gare, qui doit donc encore être terminé.

Le bâtiment actuel de la gare est présentement isolé de la nouvelle gare exhaussée et doit être démolie pour permettre d'aménager la gare routière.

8. Emplacements de parage.

Question :

Quelle est la politique actuellement menée par la Société en ce qui concerne l'aménagement d'emplacements de parage autour des gares importantes ?

Réponse :

Dans toutes les grandes agglomérations belges, de très sérieux problèmes en ce qui concerne l'aménagement d'emplacements de parage autour des gares importantes se posent actuellement ou se poseront à l'avenir.

Dans la mesure du possible, ces problèmes sont résolus, soit par l'extension des possibilités de parage existantes, soit par la création de nouveaux emplacements.

D'autre part, il est parfois fait appel au secteur privé. C'est ainsi que récemment un accord a été conclu avec la Société de parking NOVA d'Anvers, qui est établie à proximité de la gare Centrale.

La tendance actuelle est de pratiquer un système de prix modiques.

Pour la détermination de ces prix il est tenu compte des frais de construction, d'exploitation et d'entretien des aires de stationnement, lesquels sont normalement récupérés sous la forme d'une redevance raisonnable.

La S. N. C. B. qui administre et exploite les chemins de fer selon des méthodes industrielles doit donc logiquement valoriser aussi ses aires de stationnement. Sa situation financière ne lui permet pas, au demeurant, de négliger une recette annuelle de quelque 16,5 millions.

Signalons encore que, si l'accès aux aires de stationnement des gares était gratuit, il n'est nullement exclu qu'elles ne soient occupées par de très nombreuses voitures appar-

toebehorende aan niet-reizigers die werken of woonachtig zijn in de omgeving van de stations. Het openbaar vervoer zou dus weinig gediend zijn met kosteloze stationsparkings.

9. De vormingsstations.

Vraag :

De infrastructuur van het vormingsstation Antwerpen-Noord is verouderd. In drukke perioden (zoals in 1974 werden vertragingen vastgesteld bij het « bestellen » van wagons op de havenkaden en terreinen. Zijn er plannen om dit te verhelpen ?

Antwoord :

Vooreerst moet worden opgemerkt dat eventuele vertragingen bij het « bestellen » van wagons niet noodzakelijk te wijten zijn aan de gebrekkige werking van de spoorbediening, maar dat toevallige factoren waarmee de N. M. B. S. niets te maken heeft een negatieve rol kunnen spelen (onregelmaticheid van de zeevaartbewegingen).

Anderzijds wordt een globale studie gewijd aan de modernisering van de infrastructuur en de technische middelen van de havenspoorinstellingen; sommige projecten werden reeds uitgevoerd of zijn in uitvoering met name :

- de volledige reorganisatie van het rangeerstation Antwerpen-Noord; de verwezenlijking van dit project zal in grote mate afhankelijk zijn van de beschikbare kredieten;
- de inschakeling van ordinateuren voor het beheer van de goederenwagons;
- de uitbouw van een radionet om het plaatsen der goederenwagons vlotter te laten verlopen.

10. Wagenpark.

Vraag :

Welk is het wagenpark van de N. M. B. S., onderverdeeld in reizigerswagons en goederenwagons (waarbij voor deze laatste een onderscheid dient te worden gemaakt tussen wagons voor containervervoer en gewone goederenwagons) ?

In welke mate worden deze diverse soorten van wagons gebruikt ?

Antwoord :

1. Reizigerswagons.

- Internationale : 365.
- Voor binnenverkeer : 1 982.
- Benuttigingsgraad : 92 %.

2. Goederenwagons.

Het bruto-aantal bruikbare goederenwagons bedraagt 41 048 wagons, waarvan 511 voor containervervoer.

Voor het dienstjaar 1976 heeft men een benuttigingsgraad van 30 ladingen per jaar.

Afzonderlijke cijfers inzake de benuttigingsgraad van het containervervoer zijn niet beschikbaar omdat containers zowel op speciale wagons als op gewone platte wagons worden vervoerd.

tenant à des non-voyageurs travaillant ou domiciliés dans les environs de la gare. La gratuité des aires de stationnement des gares ne serait donc guère profitable aux transports publics.

9. Gares de formation.

Question :

L'infrastructure de la gare de formation d'Anvers-Nord est vétuste. En période d'activité intense (en 1974, par exemple) des retards ont été constatés dans la « mise à la disposition » de wagons sur les quais et les terrains du port. Quels sont les moyens prévus pour remédier à cette situation ?

Réponse :

Il convient de faire observer, en premier lieu, que les retards éventuels de mise à disposition de wagons ne doivent pas nécessairement être attribués au fonctionnement défectueux du « service », mais qu'ils peuvent parfois être le fait de facteurs étrangers à la S. N. C. B., dont l'effet peut être négatif (irrégularité des mouvements maritimes).

D'autre part, la modernisation de l'infrastructure et les moyens techniques des installations portuaires font l'objet d'une étude globale; certains projets ont même déjà été réalisés, à savoir :

- la réorganisation complète de la gare de triage d'Anvers-Nord; la réalisation de ce projet dépendra en grande partie des crédits disponibles;
- la mise en service d'ordinateurs pour la gestion des wagons de marchandises;
- la mise au point d'un réseau radio permettant d'accélérer la mise à disposition des wagons.

10. Parc de wagons.

Question :

Quel est le parc de wagons de la S. N. C. B., respectivement en voitures et en wagons de marchandises ? (pour ces derniers, il y a lieu de distinguer les wagons pour transport de conteneurs et les wagons de marchandises ordinaires).

Quel est le degré d'utilisation de ces divers types de wagons ?

Réponse :

1. Voitures.

- Internationales : 365.
- Service intérieur : 1 982.
- Degré d'utilisation : 92 %.

2. Wagons de marchandises.

Le nombre brut utilisable des wagons de marchandises s'élève à 41 048 wagons, dont 511 wagons pour transport par conteneurs.

Pour l'exercice 1976, le degré d'utilisation est de 30 chargements par an.

Des chiffres distincts concernant le degré d'utilisation du transport de conteneurs ne sont pas disponibles, car les conteneurs sont transportés aussi bien sur des wagons spéciaux que sur des wagons plats ordinaires.

Vraag :

Wij stellen vast dat veel reizigersrijtuigen verouderd zijn.

De dotatie voor het vernieuwingsfonds van de N. M. B. S. werd de jongste jaren regelmatig verhoogd en bij de wet van 9 maart 1976 werd nog een toelating verleend om een lening aan te gaan voor het vernieuwen van materieel.

Mogen wij aannemen dat het N. M. B. S.-reizigersmaterieel in de eerstvolgende jaren volledig zal vernieuwd zijn ?

Welke termijn wordt door de maatschappij terzake vooropgesteld ?

Welke is de planning van de N. M. B. S. ?

Antwoord :

De N. M. B. S. heeft een belangrijke achterstand wat betreft de vernieuwing van haar infrastructuur en van het reizigersmaterieel.

De lening die mag worden aangegaan en de beperkte verhoging van het vernieuwingsfonds zullen hierin geen vlugge verbetering kunnen brengen.

De N. M. B. S. heeft in haar 10-jarenplan een belangrijk programma voor de vernieuwing van het reizigersmaterieel opgenomen. Zulks is volkomen verantwoord, want op 1 januari 1977 dateerden nog 51,9 % van de rijtuigen van vóór de oorlog.

Rekening houdend met de financiële middelen werden reeds besteld :

- 30 dubbele elektrische motorstellen (intussen geleverd);
- 80 rijtuigen voor internationale dienst (levering 1977-1978);
- 35 pakwagens (levering 1977);
- 32 vierledige elektrische motorstellen (levering 1976-1977).

Zijn nog te bestellen.

- 20 buffetrijtuigen;
- 12 vierledige elektrische motorstellen;
- 26 tweeledige elektrische motorstellen (standaardtype);
- 25 elektrische motortoestellen van het nieuw model dat thans bestudeerd wordt.

Dit materieel moet ter beschikking zijn op het ogenblik dat in 1980 een eerste deel van het elektrificatieprogramma van de spoorlijnen zal afgewerkt zijn.

Ongeveer 600 rijtuigen voor binnenlandse dienst moeten zo vlug mogelijk worden besteed om de verouderde rijtuigen tegen 1980 te kunnen vervangen. Voor een eerste schijf van 100 rijtuigen werd een prijsvraag uitgeschreven, maar de bestelling kon nog niet geplaatst worden, omdat de nodige financiële middelen niet voorhanden zijn.

Vraag :

Er zal verder worden gestreefd naar de modernisering van het goederenwagencentrum. Hoe zal die modernisering gebeuren ? Welke ondernemingen zullen hierbij worden betrokken en in welke mate zal het gaan om eigen productie of om productie onder vergunning ?

Question :

Nous constatons que de nombreuses voitures sont vétustes.

La dotation destinée au Fonds de renouvellement de la S. N. C. B. a été régulièrement augmentée au cours des dernières années et la loi du 9 mars 1976 autorise la Société à contracter un emprunt en vue du renouvellement du matériel.

Le renouvellement du matériel voyageurs de la S. N. C. B. peut-il être escompté dans les années à venir ?

Quel est le délai que la Société prévoit à cet effet ?

Quel est le programme de la S. N. C. B. ?

Réponse :

La S. N. C. B. accuse un retard important dans le renouvellement de son infrastructure et du matériel voyageurs.

La capacité d'emprunt autorisée et l'augmentation limitée du fonds de renouvellement ne laissent pas entrevoir d'amélioration rapide à cet égard.

La S. N. C. B. a inclus dans son plan décennal un important programme de renouvellement du matériel voyageurs. Cette décision se justifie pleinement, car au 1^{er} janvier 1977, 51,9 % des voitures dataient encore de l'avant-guerre.

Compte tenu des moyens financiers les commandes suivantes ont été passées :

- 30 rames automotrices électriques doubles (livrées entre-temps);
- 80 voitures du service international (livraison prévue en 1977-1978);
- 35 fourgons (livraison prévue en 1977);
- 32 rames automotrices électriques quadruples (livraison en 1976-1977).

Restent à commander :

- 20 voitures-buffets;
- 12 rames automotrices électriques quadruples;
- 26 rames automotrices électriques doubles (type standard);
- 25 rames automotrices électriques d'un nouveau modèle, actuellement à l'étude.

Ce matériel devra être disponible lorsqu'en 1980 une première tranche du programme d'électrification sera réalisée.

Environ 600 voitures destinées au service intérieur doivent être commandées aussitôt que possible pour pouvoir remplacer le matériel périmé en 1980. La première tranche de 100 voitures a fait l'objet d'un appel d'offres, mais jusqu'à présent la commande n'a pu encore être passée, faute de possibilités financières.

Question :

Les efforts seront poursuivis en vue de la modernisation du parc de wagon de marchandises. Comment cette modernisation s'opère-t-elle ? Quelles entreprises y seront intéressées et dans quelle mesure s'agira-t-il de production propre ou de production sous licence ?

Antwoord :

Rekening gehouden met de belangrijke bestellingen van rollend spoorweg- en trammaterieel tijdens de komende jaren, onderzoekt de Regering het produktiepotentieel van de Belgische constructeurs. Reorganisatiemaatregelen welke het concurrentievermogen van de constructienijverheid van spoorwegmateriaal moeten bevorderen worden onderzocht.

Bij de bestellingen zullen de betrokken ondernemingen uiteraard geraadpleegd worden.

Vraag :

De tot nog toe geleverde vierledige elektrische motorstellen rijden enkel op de lijn Antwerpen-Charleroi.

Heeft de N. M. B. S. een precies plan voor de benutting van de nog te leveren stellen ?

Antwoord :

Wanneer alle vierledige elektrische motorstellen in dienst zullen zijn, zullen zij rijden op de as Antwerpen-Charleroi en op de as Ardennen-Kust.

Deze stellen worden vooral ingezet op de verbinding Antwerpen-Charleroi ter vervanging van gesleepte stellen. Zulks moet bijdragen tot een verbetering van de zeer gespannen toestand in het station Antwerpen-Centraal.

11. Het goederenvervoer : verbetering van de lijnen.*Vraag :*

Elke werkdag rijdt een trein die non-ferro ertsen vervoerd en waarvan de vervoerscapaciteit 1 000 ton bedraagt van Antwerpen naar Büdel. Dat betekent dat het Belgisch traject van deze verbinding in gebruik is.

De N. M. B. S. heeft een « Huckepack-trein » voor het vervoer van vrachtwagens en aanhangwagens aangekondigd op de lijn Oostende-Antwerpen-Ruhr (via Mönchen-Gladbach).

Werden onderhandelingen gevoerd met de Nederlandse en Duitse autoriteiten om alle volledige treinladingen langs die lijn te kunnen vervoeren ? Deze lijn is immers 50 km korter dan de lijn die via Montzen loopt.

Antwoord :

De onderhandelingen die met de Nederlandse en Duitse spoorwegmaatschappijen werden gevoerd over het gebruik van de lijn Hamont-Vlodrop-Mönchen Gladbach hadden niet de bedoeling alle volledige treinen Antwerpen-Duitsland op deze lijn in te zetten.

De technische uitrusting van deze lijn op het Belgisch, en vooral op het Nederlands (gedeeltelijk enkel spoor) en het Duits parcours is niet te vergelijken met die van de lijn Antwerpen-Duitsland via Montzen.

Voor deze laatste lijn, waarop het verkeer veel belangrijker is, ligt het aandeel van de vaste instellingen in de kostprijs per vervoerseenheid merkkelijk lager. Het beleid van de N. M. B. S. streeft sedert vele jaren naar deze kostenvermindering door het goederenvervoer te concentreren op degelijk uitgeruste lijnen.

Vraag :

De aansluiting van het havengebied van de rechteroever met dat van de linkeroever, via de spoorweg, maakt de bouw van een spoorwegtunnel onder het kanaaldok B2 en de Schelde noodzakelijk.

Réponse :

Compte tenu de l'importance des commandes de matériel ferroviaire et de tramways à passer dans les années à venir, le Gouvernement analyse la capacité de production des constructeurs belges. Des mesures de réorganisation visant une amélioration de la situation concurrentielle de l'industrie de constructions ferroviaires sont à l'étude.

Lors de la passation de commandes, les entreprises concernées seront évidemment consultées.

Question :

Les nouvelles automotrices électriques quadruples livrées à ce jour ne circulent que sur la ligne Anvers-Charleroi.

La S. N. C. B. a-t-elle des projets précis concernant l'utilisation des rames encore en commande ?

Réponse :

Lorsqu'elles seront toutes en service, les automotrices électriques quadruples rouleront sur l'axe Anvers-Charleroi et sur l'axe Ardennes-Littoral.

Ces automotrices sont mises en service en particulier sur la liaison Anvers-Charleroi, en remplacement des rames tractées, ce qui doit contribuer à l'assouplissement de la situation très tendue en gare d'Anvers-Central.

11. Transport de marchandises : amélioration de lignes.*Question :*

Un train d'une capacité de 1 000 tonnes, chargé de minerais non ferreux, circule chaque jour ouvrable entre Anvers et Büdel, ce qui signifie que la section belge de cette liaison est en exploitation.

La S. N. C. B. a annoncé la mise en service d'un « train-kangourou » pour le transport de camions et de remorques sur la ligne Ostende-Anvers-Ruhr (via Mönchen-Gladbach).

Des négociations ont-elles été menées avec les chemins de fer néerlandais et allemands afin de pouvoir acheminer toutes les charges complètes par cette ligne, laquelle représente en effet, un raccourci de 50 km ?

Réponse :

Les négociations qui ont été menées avec les sociétés de chemins de fer néerlandais et allemands concernant l'utilisation de la ligne Hamont-Vlodrop - Mönchen-Gladbach n'avaient pas pour but de réserver tous les trains complets Anvers-Allemagne à cette ligne.

L'équipement technique de cette ligne sur le parcours belge et, principalement, sur le parcours néerlandais (partiellement à voie unique) et sur le parcours allemand n'est pas comparable à celui de la ligne Anvers-Allemagne, via Montzen.

Sur cette dernière ligne, parcourue par un trafic beaucoup plus important, la part des installations fixes dans le prix de revient par unité de trafic est nettement moindre. La politique de la S. N. C. B. vise, depuis de nombreuses années, à cet abaissement des coûts par la concentration du trafic des marchandises sur des lignes bien équipées.

Question :

Le raccordement par chemin de fer de la zone portuaire de la rive droite à celle de la rive gauche nécessite la construction d'un tunnel ferroviaire sous la darse B2 et l'Escaut.

In het vooruitzicht daarvan wordt overigens op het linkeroevergebied een baan- en spoorwegtunnel gebouwd onder het dok dat zich achter de Kallosluis zal bevinden.

Welke zijn de vooruitzichten in verband met de aanleg van eerstgenoemde spoorwegtunnel?

Antwoord :

De dienst der wegen van het Ministerie van Openbare Werken voorziet tegen 1978 in de aanbesteding van een weg- en spoortunnel onder de Schelde ter hoogte van Fort Liefkenshoek (en van de verlenging van deze spoorwegtunnel onder Kanaaldok B2) in het raam van de werken van de Grote Ring rond Antwerpen.

Een studiegroep waarin ook het Bestuur van het Vervoer en de N. M. B. S. zijn betrokken, is bij deze studie betrokken.

Vraag :

De verwezenlijking van de spoorweguitrusting, en van de opslag- en distributiezone aan Luithagen-haven is noodzakelijk. Op een oppervlakte van 30 ha zijn reeds 10 ha door magazijnen ingenomen. Deze oppervlakte zal spoedig volledig bezet zijn met opslagplaatsen die de distributiefunctie van de haven dienen.

Welke zijn de plannen van de N. M. B. S. terzake?

Antwoord :

De N. M. B. S. is bereid de betrokken spoorweguitrusting aan te leggen zodra het Stadsbestuur van Antwerpen of het Ministerie van Openbare Werken haar de beddingen voor deze sporen in bouwrijpe toestand zal hebben ter beschikking gesteld.

Vraag :

Hoever staat het met de bouw van de spoorwegverbinding tussen het Vormingsstation Antwerpen-Noord en de brug over de Schelde-Rijn-verbinding : het ringspoor omheen het in aanbouw zijnde nieuw havendok, Berendrecht (4^e distrikt) en Zandvliet (5^e distrikt)?

Deze spoorverbinding zal de industrieën ten noorden van de Zandvlietluis en deze die tussen de kanaaldokken B1 en B2 zijn gelegen, bevrijden van de totale afhankelijkheid van de Lillobrug.

Antwoord :

De aanleg van deze spoorverbinding is afhankelijk van onteigeningen en beddingswerken welke grotendeels gemeenschappelijk zijn voor de weg en het spoor en door de zorgen van het Ministerie van Openbare Werken vooreerst dienen te worden gepland en verwezenlijkt.

De aandacht van de Minister van Openbare Werken zal worden gevestigd op het belang van deze aangelegenheid voor de haven.

Vraag :

De eerste tankparken voor opslag van hydrocarburen en chemische produkten (Panocean en Eurotank) zullen van midden 1978 af in het havengebied van de linkeroever in bedrijf worden genomen.

Zal de spoorwegaansluiting aldaar tijdig tot stand komen?

Dans cette perspective, un tunnel routier et ferroviaire est d'ailleurs en cours de construction, rive gauche, sous la darse qui se situera derrière l'écluse de Calloo.

Quelles sont les prévisions au sujet de la construction du tunnel cité au premier alinéa?

Réponse :

Le Service des Routes du Ministère des Travaux publics prévoit, pour 1978, la mise en adjudication de la construction d'un tunnel routier et ferroviaire sous l'Escaut, à hauteur de Fort Liefkenshoek (et son prolongement sous le bassin B2) dans le cadre des travaux de la grande ceinture d'Anvers.

Un groupe d'étude, auquel participent également l'Administration des Transports et la S. N. C. B., collabore à cette étude.

Question :

Il importe de réaliser l'équipement ferroviaire ainsi que la zone d'entrepôt et de distribution du Luithagen-haven. Sur une superficie de 30 ha, 10 ha sont déjà occupés par des magasins. Cette superficie sera bientôt entièrement occupée par des entrepôts, qui permettent au port d'assurer sa fonction dans le domaine de la distribution.

Quels sont les plans de la S. N. C. B. en ce domaine?

Réponse :

La S. N. C. B. est disposée à installer l'équipement ferroviaire en question dès que la ville d'Anvers ou le Ministère des Travaux publics auront mis à sa disposition les terrains appropriés pour servir d'assiette aux voies.

Question :

Où en est la construction de la liaison ferroviaire entre la gare de formation d'Anvers-Nord et le pont emjambant la liaison Escaut-Rhin : la voie circulaire contournant la cinquième darse, actuellement en construction, Berendrecht (4^e district) et Zandvliet (5^e district)?

Cette liaison ferroviaire permettra aux industries implantées au nord de l'écluse de Zandvliet et à celles établies entre les bassins B1 et B2 d'échapper à l'obligation d'utiliser le pont de Lillo.

Réponse :

L'installation de cette liaison ferroviaire est liée à des expropriations et aux travaux de construction de l'assiette, qui sont, pour une grande part, communs au rail et à la route et doivent d'abord être programmés et réalisés par le Ministère des Travaux publics.

L'importance de cette question pour le port sera signalée au Ministre des Travaux publics.

Question :

Les premiers parcs à réservoirs pour le stockage d'hydrocarbures et de produits chimiques (Panocean et Eurotank) seront mis en service vers le milieu de 1978 dans la région portuaire de la rive gauche.

Le raccordement ferroviaire sera-t-il prêt à temps?

Antwoord :

De dienst voor ontwikkeling van de Linker Scheldeoever (D. O. L. S. O.) van het Ministerie van Openbare Werken (Dienst der Waterwegen) zorgt voor de ophoging van de betrokken terreinen en tevens voor de bedding van de spoorwegaansluiting.

Zodra deze werken zijn beëindigd zal de N. M. B. S. het spoor aanleggen en in bedrijf stellen.

12. *De tarifiering op het vlak van het goederen invoer.**Vraag :*

Hoe verantwoordt de N. M. B. S. haar houding inzake het pariteitstarief voor containervervoer van en naar Antwerpen en Zeebrugge ?

Antwoord :

De houding van de N. M. B. S. inzake de containertarieven is ingegeven door de bezorgdheid het spoorhinterland van onze havens zo ver mogelijk uit te breiden en de positie van de N. M. B. S. en van onze havens t.o.v. de haven van Rotterdam te verstevigen.

Om het belangrijke Brits-Duits verkeer, vooral van containers, over ons land te laten verlopen, was het noodzakelijk Zeebrugge gelijk te schakelen met Rotterdam.

Ten overstaan van Rotterdam stond Antwerpen voor het intercontinentaal verkeer in dezelfde positie als Zeebrugge voor het verkeer uit Groot-Brittannië en bijgevolg werd ook hier een gelijkschakeling met de Nederlandse haven doorgevoerd.

Deze twee maatregelen, gebaseerd op verschillende vervoerstromen hebben tot gevolg gehad dat tussen Antwerpen en Zeebrugge een prijspariteit is ontstaan.

Vraag :

De stad Antwerpen heeft bij de Commissie van de Europese Gemeenschappen klacht neergelegd in verband met de pariteitstarieven die de N. M. B. S. in bepaalde internationale relaties toepast voor het containervervoer van en naar Antwerpen en Zeebrugge.

Heeft de E. E. G. hieromtrent het departement reeds ondervraagd ? Zo ja, in welke zin werd door het departement geantwoord ?

Antwoord :

De diensten van de Commissie van de Europese Gemeenschappen hebben aan de Belgische Regering meegedeeld dat zij, in het raam van het permanent onderzoek van de prijzen en voorwaarden inzake goederenvervoer ten aanzien van het communautair recht, genoopt werden een onderzoek te stellen omtrent het « Europees tarief n° 9145 voor het vervoer van grote containers als wagenlading » en dat zij onder meer de economische motivering en verantwoording inzake gelijke prijsvoorwaarden zoals bepaald bij dit tarief voor de verkeersrelaties tussen enerzijds sommige Europese landen en anderzijds Antwerpen en Zeebrugge hebben opgevraagd.

In antwoord hierop heeft het Departement aangevoerd dat meer in het bijzonder het tarief n° 9145 niet wezenlijk tot doel heeft voor sommige vervoersoperaties te komen tot

Réponse :

Le service de développement de la rive gauche de l'Escaut (D. O. L. S. O.) dépendant du Ministère des Travaux publics (Administration des voies hydrauliques) s'occupe de l' exhaussement des terrains en question ainsi que de l' assise du raccordement ferroviaire.

Ces travaux terminés, la S. N. C. B. installera la voie et la mettra en service.

12. *La tarification dans le domaine du trafic des marchandises.**Question :*

Comment la S. N. C. B. justifie-t-elle sa politique de parité tarifaire pour le transport par conteneurs à destination d'Anvers et Zeebrugge et inversement ?

Réponse :

L'attitude de la S. N. C. B. en matière de tarifs conteneurs est dictée par le souci constant d'étendre aussi loin que possible l'arrière-pays ferroviaire de nos ports et de renforcer la position de la S. N. C. B. et de nos ports face à Rotterdam.

Afin de faire transiter par notre pays l'important trafic Grande-Bretagne - Allemagne, surtout de conteneurs, il s'est révélé indispensable d'offrir à Zeebrugge les mêmes atouts qu'à Rotterdam.

Pour le trafic intercontinental, Anvers se trouvait, par rapport à Rotterdam, dans la même position que Zeebrugge pour le trafic britannique. Par conséquent, il a fallu également en arriver à la même concordance avec le port néerlandais.

Ces deux mesures, fondées sur plusieurs courants d'échange, ont eu pour effet de créer une parité de prix entre Anvers et Zeebrugge.

Question :

La ville d'Anvers a déposé plainte auprès de la Commission des Communautés européennes au sujet des tarifs paritaires appliqués par la S. N. C. B. pour certains itinéraires internationaux en matière de transport par conteneurs de et vers Anvers et Zeebrugge.

La C. E. E. a-t-elle déjà interrogé le département à ce propos ? Dans l'affirmative, dans quel sens le département a-t-il répondu ?

Réponse :

Les services de la Commission des Communautés européennes ont fait savoir au Gouvernement belge que, dans le cadre de leur examen permanent des prix et conditions de transport de marchandises au regard du droit communautaire, ils avaient été amenés à se pencher sur le « tarif européen n° 9145 pour le transport des transcontainers en wagon complet » et demandé notamment les motifs et justifications économiques de l'égalité de prix prévue par ce tarif pour les relations de trafic entre certains pays européens, d'une part, et Anvers et Zeebrugge, d'autre part.

En réponse, le Département a fait valoir en particulier que le tarif n° 9145 n'a pas pour objectif essentiel la réalisation, pour certains transports, d'une parité entre Anvers et Zee-

een pariteit tussen Antwerpen en Zeebrugge, maar een pariteit te verwezenlijken tussen enerzijds Belgische en anderzijds Nederlandse havens en dat de toepassing van deze pariteitsprijzen de financiële exploitatieresultaten van de N. M. B. S. kon verbeteren.

Vraag :

Na de invoering van het Frans-Belgisch tarief waarbij het grensoverschrijdend vrachtvervoer degressief werd gemaakt, werden besprekingen aangevat met de Nederlandse en de Luxemburgse spoorwegmaatschappijen om eenzelfde systeem toe te passen.

Hoever zijn deze besprekingen gevorderd ?

Werden dergelijke besprekingen ook aangevat met de Duitse Bondsrepubliek ?

Antwoord :

De onderhandelingen die gevoerd werden met het oog op de invoering van een gemeenschappelijke vrachtberekening tussen de verschillende Europese netten hebben heden geleid tot :

1) een Belgisch-Luxemburgs tarief waarbij de vervoerprijzen berekend worden op basis van de samengevoegde Belgische en Luxemburgse afstanden en volgens de in België geldende prijzen en tariefvoorwaarden;

2) het Frans-Belgisch tarief 9581 waarvan in de vraag gewag werd gemaakt;

3) een Frans-Nederlands tarief dat gebaseerd is op dezelfde principes als het Frans-Belgisch tarief en zal toegepast worden vanaf 1 maart 1977;

4) de opmerking van een Belgische-Nederlandse studiecommissie die tot opdracht heeft een gemeenschappelijk tarief voor te stellen dat op dezelfde principes steunt.

Redelijkerwijze mag gehoopt worden dat dit tarief in een nabije toekomst zal kunnen opgesteld worden.

Wat anderzijds de Duitse Spoorwegen betreft, hebben de eerste besprekingen van 1972-1973 met het oog op een gemeenschappelijk tarief nog steeds niet tot enig resultaat geleid.

Gezien de levendige belangstelling vanwege de D. B. m.b.t. het Frans-Belgisch tarief en de blijvende wil om tot een gemeenschappelijk tarief te komen, heeft de N. M. B. S. het inzicht de D. B. opnieuw uit te nodigen tot een gesprek over dit probleem.

13. Het goederenvervoer : structuur en statistische gegevens.

Vraag :

Een lid vraagt een overzicht van de structuur van het goederenvervoer in de loop van het dienstjaar 1976, met aanduiding van het vervoer, waarvoor een aanzienlijke daling werd vastgesteld.

Antwoord :

De structuur van het goederenvervoer in 1976 (eerste 10 maanden) in 1 000 ton (exclusief militair vervoer) was de volgende (tussen haakjes de ontwikkeling t.o.v. 1975) :

brugge mais entre ports belges d'une part, et ports néerlandais, d'autre part, et que l'application de ces prix de parité est de nature à améliorer les résultats financiers d'exploitation de la S. N. C. B.

Question :

Après l'instauration d'un tarif franco-belge dégressif pour les transports internationaux de marchandises, des négociations ont été entamées avec les sociétés de chemins de fer néerlandaises et luxembourgeoises en vue d'appliquer un système identique.

Où en sont ces négociations ?

Des négociations similaires seront-elles entreprises également avec la République fédérale d'Allemagne ?

Réponse :

Les négociations qui ont eu lieu en vue de la création d'une taxation commune entre les différents réseaux européens ont jusqu'ici permis :

1) la réalisation d'un tarif belgo-luxembourgeois, dont les prix de transport sont calculés sur la base des distances cumulées belges et luxembourgeoises selon les prix et conditions des tarifs applicables en Belgique;

2) la réalisation du tarif franco-belge 9581 mentionné dans la question;

3) la réalisation d'un tarif franco-néerlandais basé sur les mêmes principes que le tarif franco-belge et qui entrera en vigueur le 1^{er} mars 1977;

4) la création d'une commission d'étude belgo-néerlandaise chargée de proposer un tarif commun qui serait basé sur les mêmes principes.

Il est raisonnablement permis de supposer que ce tarif pourra être établi dans un proche avenir.

En ce qui concerne, d'autre part, les chemins de fer allemands, les premiers contacts établis en 1972-1973 dans le but de mettre sur pied un tarif commun n'ont jusqu'ici pas encore donné de résultat.

Etant donné le vif intérêt manifesté par la D. B. à l'égard du tarif franco-belge et le désir permanent d'aboutir à un tarif commun, la S. N. C. B. a l'intention de demander à la D. B. de reprendre les négociations sur ce problème.

13. Le transport marchandises : structure et données statistiques.

Question :

Un membre demande un aperçu de la structure du transport marchandises au cours de l'exercice 1976, avec indication des trafics pour lesquels une baisse importante a été constatée.

Réponse :

La structure du trafic marchandises en 1976 (10 premiers mois) en milliers de tonnes (à l'exclusion du trafic militaire) avec entre parenthèses l'évolution par rapport à 1975, se présente comme suit :

1. Binnenverkeer	14 078	(109,2)	28,1 %
2. Invoer te land	6 553	(96,7)	13,1 %
3. Invoer over zee	9 956	(113,0)	20,0 %
4. Uitvoer te land	7 982	(111,0)	16,0 %
5. Uitvoer over zee	2 029	(69,5)	4,0 %
6. Doorvoer	4 579	(98,1)	9,2 %
7. Doorvoer ter zee met overlading van schip op wagen	2 323	(82,8)	4,6 %
8. Doorvoer ter zee met overlading van wagen op schip	2 493	(88,0)	5,0 %
	49 993	(100,6)	100,0 %

Vraag :

Het binnenverkeer van de N. M. B. S. zou inzake goederen met 6,3 % zijn gestegen gedurende de eerste 9 maanden van 1976. Voor welke spoorwegverbindingen en voor welke produkten werd deze verbetering vastgesteld ?

Antwoord :

Gedurende de eerste 9 maanden van 1976 steeg het binnenverkeer (exclusief invoer en uitvoer over zee) met 6,3 % in tonkilometer en met 2,8 % in vervoerd aantal tonnen t.o.v. dezelfde periode van 1975.

Voor volgende produkten werd een gevoelige verbetering vastgesteld :

- de landbouwprodukten en voedingswaren in het algemeen en in alle relaties. Een belangrijke stijging werd genoteerd voor het vervoer van maïs tussen Gent en Aalst.
- de metaalprodukten, waaronder :

schroot : alle relaties;
 ruwijzer in gesmolten toestand : Seraing-Chertal;
 halffabrikaten : transporten tussen de produktieeenheden van de siderurgie;
 breedbandstaal : Chertal - Flémalle;

- cokes : voor de streek van Charleroi;
- de uit groeven afkomstige produkten, zoals ongebluste kalk : voor de siderurgie.

Voor volgende produkten wordt een belangrijke achteruitgang vastgesteld : petroleumprodukten, steenkolen, ontfosforingslakken, halffabrikaten (uitvoer over zee en internationaal verkeer) en afgewerkte produkten van de ijzerbereiding (uitvoer over zee).

14. De snelheidsverhoging.**Vraag :**

Aan de N. M. B. S. werden 15 locomotieven geleverd die een vermogen van 7 000 P.K. hebben en een snelheid van 160 km/uur kunnen bereiken.

Een tweede reeks van 10 dergelijke locomotieven moet in 1977 worden geleverd.

Wat is het programma van de N. M. B. S. in verband met het opvoeren van de snelheid op het spoorwegnet ? Wanneer zal het programma starten en op welke lijnen zullen de nieuwe locomotieven worden ingezet ?

1. Trafic intérieur	14 078	(109,2)	28,1 %
2. Importation terrestre .	6 553	(96,7)	13,1 %
3. Importation maritime	9 956	(113,0)	20,0 %
4. Exportation terrestre .	7 982	(111,0)	16,0 %
5. Exportation maritime	2 029	(69,5)	4,0 %
6. Transit	4 579	(98,1)	9,2 %
7. Transit maritime avec transbordement de navire sur wagen	2 323	(82,8)	4,6 %
8. Transit maritime avec transbordement de wagen sur navire ...	2 493	(88,0)	5,0 %
	49 993	(100,6)	100,0 %

Question :

Le trafic intérieur de la S. N. C. B. aurait augmenté, en ce qui concerne les marchandises, de 6,3 % au cours des 9 premiers mois de 1976. Pour quels itinéraires ferroviaires et pour quels produits cette amélioration a-t-elle été constatée ?

Réponse :

Pendant les 9 premiers mois de 1976, le trafic intérieur (à l'exclusion des trafics d'importation et d'exportation maritimes) a augmenté de 6,3 % en tonnes-kilomètres et de 2,8 % en ce qui concerne le nombre de tonnes transportées par rapport à la période correspondante de l'année 1975.

Une sensible amélioration a été constatée pour les produits suivants :

- les produits agricoles et les produits alimentaires en général et en toutes relations. Une importante augmentation du trafic de maïs a été notée entre Gand et Alost;
- les produits métallurgiques, notamment :

mitrilles : toutes relations;
 fonte en fusion : Seraing-Chertal;
 semi-produits : transports entre les différentes unités de production dans la siderurgie;
 feuillards : Chertal-Flémalle;

- les cokes : à destination de la région de Charleroi;
- les produits de carrière, entre autres chaux vive : pour la siderurgie.

Par contre, un important recul est enregistré pour les produits suivants : produits pétroliers, houille, scories de déphosphoration, semi-produits (exportation maritime et trafic international) et produits finis de la siderurgie (exportation maritime).

14. Augmentation de la vitesse.**Question :**

Il a été livré à la S. N. C. B. 15 locomotives ayant une puissance de 7 000 CV et pouvant atteindre la vitesse de 160 km à l'heure.

La livraison d'une deuxième série de 10 locomotives similaires doit intervenir en 1977.

Quel est le programme de la S. N. C. B. en ce qui concerne l'augmentation de la vitesse sur le réseau ferroviaire ? Quand ce programme démarrera-t-il et sur quelles lignes les nouvelles locomotives seront-elles utilisées ?

Antwoord :

In het kader van het tienjarenplan van de N. M. B. S. zal de snelheid van de belangrijke reizigerstreinen worden opgevoerd, wanneer de geografische omstandigheden zulks mogelijk maken.

Zo zal de maximum snelheid op 160 km/u worden gebracht op de assen :

Essen-Antwerpen-Brussel-Mons-Quévy;
Oostende-Gent-Brussel-Leuven-Luik;
Kortrijk-Gent (in uitvoering).

Op een aantal andere lijnen wordt de toegelaten snelheid op 140 of op 120 km/u gebracht.

De door deze hogere snelheden vereiste infrastructuur wordt verwezenlijkt ter gelegenheid van de belangrijke werken zoals de elektrificatie van een lijn of ter gelegenheid van belangrijke vernieuwingswerken.

De N. M. B. S. rekent erop dat zij haar programma tot verhoging van de snelheid tegen 1985 volledig zal kunnen verwezenlijken.

De eerste locomotieven van 7 000 PK zullen ingezet worden voor het slepen van zware reizigers- en goederentreinen op de lijnen Oostende-Brussel-Luxemburg.

Naarmate meer locomotieven beschikbaar komen en de infrastructuur verbeterd wordt, zullen zij ook ingezet worden voor de spoorwegverbindingen Oostende-Brussel-Keulen en Quévy-Brussel-Antwerpen-Essen.

15. De kwaliteit van het reizigersvervoer.

Vraag :

Die kwaliteit is niet los te denken van de veiligheid. Wordt de stiptheid van het treinverkeer niet beïnvloed door de uiterste zorg die besteed wordt aan de veiligheid, wat des te begrijpelijker is sedert de recente treinramp op een internationale lijn ?

In dit verband stellen zich volgende vragen :

1° Behoren de dienstregelingen derhalve niet met meer soepelheid te worden opgemaakt ?

2° Is het niet mogelijk de radio in te schakelen om de gebruikers van de nieuwe treinstellen te waarschuwen voor incidenten en voor de gevolgen daarvan op de dienstregeling. Ook in de stations dienen de reizigers beter ingelicht te worden omtrent eventuele vertragingen en de oorzaken daarvan.

Antwoord :

1° Soepelheid van de dienstregelingen.

De dienstregelingen van onze treinen worden opgesteld overeenkomstig de reglementen van de Internationale Spoorwegunie die bepalen dat aan de basisrittijd een aantal minuten moeten worden toegevoegd die een regelmatigheidsmarge garanderen. Het minimumpercentage daarvan bedraagt altijd ten minste 5 %.

Er wordt in ruimere marges voorzien wanneer langdurige werken worden uitgevoerd die een vertraging van het treinverkeer noodzakelijk maken.

Deze werkwijze wordt toegepast op alle netten die aangesloten zijn bij het U. I. C. (Internationale Spoorwegunie).

Het spreekt vanzelf dat bij verkeersstoringen die te wijten zijn aan technische incidenten, weersomstandigheden of ongevallen, de dienstregeling van de treinen niet meer strikt

Réponse :

Dans le cadre de son plan décennal, la S. N. C. B. a prévu que la vitesse des principaux trains de voyageurs serait augmentée là où les conditions géographiques permettent les aménagements requis.

Ainsi la vitesse maximale sera-t-elle portée à 160 km/h sur les axes :

Essen-Anvers-Bruxelles-Mons-Quévy;
Ostende-Gand-Bruxelles-Louvain-Liège;
Courtrai-Gand (en cours de réalisation).

Pour un certain nombre d'autres lignes, la vitesse autorisée passera à 140 ou à 120 km/h.

L'infrastructure requise pour ces vitesses élevées sera réalisée à l'occasion de grands travaux (électrification d'une ligne, par exemple) ou de travaux de renouvellement importants.

La S. N. C. B. estime que ce programme d'augmentation des vitesses pourra être terminé pour 1985.

Les premières locomotives de 7 000 CV seront mises en service pour la traction des trains de voyageurs et de marchandises sur la ligne Ostende-Bruxelles-Luxemburg.

Dès que les nouvelles locomotives seront disponibles en plus grand nombre et que l'infrastructure sera améliorée, ces locomotives seront mises en service sur les lignes Ostende-Bruxelles-Cologne et Quévy-Bruxelles-Anvers-Essen.

15. Qualité du transport des voyageurs.

Question :

La qualité du transport des voyageurs est liée à la sécurité. L'exactitude des trains ne se ressent-elle pas d'un souci optimal de sécurité, bien compréhensible depuis la dernière catastrophe vécue sur une ligne internationale ?

Dans ce contexte les questions suivantes se posent :

1° les horaires ne devraient-ils pas être établis avec plus de souplesse ?

2° la radio ne pourrait-elle être utilisée dans les nouvelles rames mises en service, afin de prévenir les usagers de tout incident et de ses conséquences sur l'horaire ? Dans les gares également, les voyageurs obligés d'attendre devraient être mieux informés des retards et de leurs causes.

Réponse :

1° Souplesse des horaires.

Les horaires des trains circulant sur notre réseau sont établis en conformité avec la réglementation de l'Union Internationale des Chemins de fer, qui prévoit qu'il faut ajouter au temps de base de la marche un certain nombre de minutes constituant la marge de régularité. Le pourcentage minimal de celle-ci est toujours au moins égal à 5 %.

Des détentés supplémentaires sont prévues à l'occasion de travaux de longue haleine imposant des ralentissements aux convois.

Cette procédure est d'application sur tous les réseaux de l'Union Internationale.

Bien entendu, en cas de perturbation dans le trafic due à des incidents techniques, à des intempéries ou à des accidents, la régularité de la marche des trains ne peut plus être

kan worden nageleefd, wat niet belet dat de regelings- en toezichtsdiensten van de N. M. B. S. zich inspannen om de gevolgen ervan in de mate van hun mogelijkheden te verzachten.

Nog ruimere marges zouden niet alleen schadelijk zijn voor het snel vervoer van de reizigers, doch tevens het debiet van de lijnen op de pickuren aantasten.

2° Radioverbindingen.

Het programma door de Directie opgesteld om de radioverbinding met de treinen te verzekeren omvat slechts de verbinding tussen de regelingsorganen (Dispatching) en de bestuurders van de tractievoertuigen.

De hoofdwachters hebben nochtans de opdracht ontvangen om de reizigers in te lichten bij incidenten en hun de gevolgen voor de dienstregelingen mede te delen.

In de nieuwe stellen die uitgerust zijn met een geluidsinstallatie, zal de informatie sneller en efficiënter kunnen geschieden.

16. De veiligheid.

Vraag :

De N. M. B. S. verricht ongetwijfeld vorsingswerk op het gebied van de veiligheid. Welk bedrag werd daartoe uitgetrokken ?

Antwoord :

Aangezien de veiligheid onafscheidelijk verbonden is met de technische vooruitgang, maken het vorsingswerk en de experimenten met het oog op een grotere verkeersveiligheid integrerend deel uit van de werkzaamheden van de diensten van de N. M. B. S.

Dit is tevens het geval met de inspanningen die worden geleverd ter voorkoming van de arbeidsongevallen; daarenboven wordt het personeel voortdurend attent gemaakt op de vraagstukken i.v.m. de veiligheid.

Om het vorsingswerk ter bevordering van de veiligheid wordt niet uitdrukkelijk verzocht en het is dus niet mogelijk te zeggen welk bedrag daarvoor werd vastgelegd.

Om de hierboven uiteengezette redenen is het evenmin mogelijk een raming te maken van het gedeelte van de personeelsuitgaven dat bestemd is voor het hoofdstuk « vorsingswerk » dat tot de normale activiteiten van dat personeel behoort.

17. Tariefaanpassingen.

Vraag :

Hoe zal de aangekondigde regelmatige aanpassing van de spoortarieven gebeuren ?

Antwoord :

De Regering besliste jaarlijks alle tarieven aan te passen volgens bepaalde parameters, waaronder de prijs van de energie en de loonkosten. De verhoging zou niet hoger liggen dan de stijging van de levensduur.

18. Plan 1976-1980 : Criteria betreffende de prioriteiten.

Vraag :

Steeds opnieuw moet de vraag worden gesteld op welke grond het investeringsprogramma wordt opgesteld, met an-

respectée d'une façon rigoureuse, mais les services de régulation et de surveillance de la S. N. C. B. s'attachent à en réduire les conséquences dans toute la mesure de leurs moyens.

Des déteintes plus importantes, outre qu'elles nuiraient à l'acheminement rapide des voyageurs, pourraient compromettre le débit des lignes aux heures de pointe.

2° Communications radio.

Le programme élaboré par la direction pour assurer des communications radio avec les trains ne comporte que des liaisons entre les organes de régulation (Dispatching) et les conducteurs des engins de traction.

Les chefs-gardes ont toutefois reçu mission de renseigner les usagers en cas d'incident et de leur faire part des conséquences sur l'horaire.

Dans les nouvelles rames équipées de la sonorisation, l'information pourra se faire plus rapidement et plus efficacement.

16. Sécurité.

Question :

La S. N. C. B. effectue sans aucun doute des recherches en matière de sécurité. Quelle est la dépense engagée pour ces recherches ?

Réponse :

Étant donné que la sécurité ne peut être dissociée de l'évolution de la technique, les recherches et les expérimentations visant à accroître la sécurité du trafic font partie intégrante de l'activité constante des services de la S. N. C. B.

Il en est de même en ce qui concerne la prévention des accidents de travail et la sensibilisation du personnel aux problèmes de la sécurité est poursuivie inlassablement.

Les recherches en matière de sécurité ne font pas l'objet d'une invitation particulière et il n'est donc pas possible de donner la dépense engagée à cet effet.

Pour les raisons exposées ci-dessus, il n'est également pas possible d'évaluer la part des dépenses de personnel pour la partie « recherches » de son activité normale.

17. Adaptations tarifaires.

Question :

Comment l'adaptation régulière annoncée des tarifs des chemins de fer sera-t-elle réalisée ?

Réponse :

Le Gouvernement a décidé d'adapter annuellement tous les tarifs conformément à des paramètres déterminés, tels que les prix de l'énergie et le coût des salaires. L'augmentation ne dépasserait pas l'accroissement du coût de la vie.

18. Plan 1976-1980 : Critères concernant les priorités.

Question :

Il faut constamment repenser la question de savoir sur quelle base le programme d'investissement est élaboré,

dere woorden op welke basis men binnen het plan 1976-1980 de prioriteiten bepaalt.

Vlaanderen verzet zich in elk geval tegen een bepaalde regionale verdeling van deze nationale kredieten.

De verdeling moet gebaseerd zijn op duidelijk « gehiërarchiseerde behoeften ». Dit geldt niet alleen voor de investeringen maar ook voor de exploitatie op de verschillende lijnen.

Op welke argumenten steunt de N. M. B. S. om bepaalde zeer lage frekwenties op in het Vlaamse gewest gelegen lijnen te handhaven terwijl ze heel wat breder is t.o.v. sommige in het Waalse gewest gelegen lijnen (cfr. de recente studie met betrekking tot het gemeenschappelijk vervoer in de Kempen).

In het begrotingsdocument wordt op deze elementen geen duidelijk antwoord gegeven.

Uit het hiernavolgend overzicht blijkt duidelijk dat bij de uitvoering van de voorzieningen in het kader van het Plan 1976-1980 prioriteit wordt gegeven aan lijnen die gelegen zijn in het Waalse gewest en, wat de grote agglomeraties betreft, aan Brussel.

De elementen waarop dit steunt dienen gepreciseerd te worden, zodat de begroting vanuit het standpunt van de gewesten meer doorzichtig wordt.

De vastleggingen moeten in het kader van de uitvoering van het plan gebeuren op basis van de behoeften.

Uitvoeringspercentages per regio in het kader van het plan 1966-1980 voor de jaren 1976 en 1977. Rubriek Spoorwegen.

1° Voor elektrificeringswerken in de havens en ten behoeve van de staalnijverheid :

— Totaal voor 1976-1980 :

Vlaanderen	12 256 000 000
Wallonië	13 239 000 000
	25 495 000 000

— uitvoering van werken in het Vlaamse gewest ten overstaan van het totale bedrag voor Vlaanderen in het plan 1976-1980 (1) :

1976 : 441,46 miljoen of 3,60 % (1,73 %);
1977 : 901,90 miljoen of 7,36 % (3,54 %);
1976-1977 : 1 343,36 miljoen of 10,96 % (5,27 %).

— uitvoering van werken in het Waalse gewest ten overstaan van het totale bedrag voor Wallonië in het plan 1976-1980 (1) :

1976 : 1 323,56 miljoen of 10,00 % (5,19 %);
1977 : 1 336,10 miljoen of 10,09 % (5,24 %);
1976-1977 : 2 659,66 miljoen of 20,09 % (10,43 %).

2° Voor elektrificeringswerken alleen :

— Totaal voor 1976-1980 :

Vlaanderen	11 376 000 000
Wallonië	10 739 000 000
	22 115 000 000

(1) Tussen haakjes is het percentage opgenomen ten overstaan van het bedrag voorzien op nationaal niveau voor 1976-1980.

c'est-à-dire sur quelle base sont déterminées les priorités dans le cadre du plan 1976-1980.

La Flandre s'oppose en tout cas à une certaine répartition régionale de ces crédits nationaux.

Il faut que la répartition soit basée sur des nécessités « nettement hiérarchisées ». Cela ne vaut pas uniquement pour les investissements, mais également pour l'exploitation de certaines lignes.

Sur quels arguments la S. N. C. B. fonde-t-elle sa décision de maintenir certaines fréquences très faibles sur les lignes ferroviaires en Flandre alors qu'elle se montre bien plus large pour certaines lignes wallonnes (cfr. l'étude récente relative au transport en commun en Campine).

Le budget ne fournit pas de réponse nette à cette question.

De l'aperçu ci-après il appert nettement que, lors de l'exécution des prévisions dans le cadre du plan 1976-1980, la priorité est accordée aux lignes situées en région wallonne et, en ce qui concerne les grandes agglomérations, à Bruxelles.

Il faut préciser clairement sur quels éléments cette politique est fondée afin de rendre le budget plus limpide du point de vue des régions.

Les engagements doivent se faire dans le cadre de l'exécution du plan en se fondant sur les nécessités.

Pourcentages d'exécution par région dans le cadre du plan 1976-1980 pour les années 1976-1977 (rubrique chemin de fer).

1° Pour les travaux d'électrification dans les ports et en faveur de la métallurgie.

— Total pour 1976-1980 :

Flandre	12 256 000 000
Wallonie	13 239 000 000
	25 495 000 000

— Exécution de travaux dans la région flamande par rapport au montant total prévu pour la Flandre dans le plan 1976-1980 (1) :

1976 : 441,46 millions ou 3,60 % (1,73 %);
1977 : 901,90 millions ou 7,36 % (3,54 %);
1976-1977 : 1 343,36 millions ou 10,96 % (5,27 %).

— Exécution de travaux dans la région wallonne par rapport au montant total prévu pour la Wallonie dans le plan 1976-1980 (1) :

1976 : 1 323,56 millions ou 10,00 % (5,19 %);
1977 : 1 336,10 millions ou 10,09 % (5,24 %);
1976-1977 : 2 659,66 millions ou 20,09 % (10,43 %).

2° Pour les seuls travaux d'électrification — total prévu pour 1976-1980 :

Flandre	11 376 000 000
Wallonie	10 739 000 000
	22 115 000 000

(1) Le pourcentage par rapport au montant prévu au niveau national pour 1976-1980 est repris entre parenthèses.

— uitvoering van werken in het Vlaamse gewest ten overstaan van het totale bedrag voor Vlaanderen in het plan 1976-1980 (1) :

1976 : 301,46 of 2,65 % (1,36 %);
1977 : 764,90 of 6,72 % (3,46 %);
1976-1977 : 1 066,30 of 9,37 % (4,82 %).

— uitvoering van werken in het Waalse gewest ten overstaan van het totale bedrag voor Wallonië in het plan 1976-1980 (1) :

1976 : 1 323,56 miljoen of 12,32 % (5,98 %);
1977 : 1 186,10 miljoen of 11,04 % (5,36 %);
1976-1977 : 2 509,66 miljoen of 23,37 % (11,35 %).

3° voor werken in de grote agglomeraties :
— voorzieningen in het Plan 1976-1980 :

Antwerpen	...	...	1 074 000 000 of 13,80 %
Charleroi	...	...	1 180 000 000 of 15,16 %
Brussel	...	...	5 530 000 000 of 71,04 %
			7 784 000 000

— uitvoering in 1976-1977 :

Antwerpen	...	...	—
Charleroi	...	...	—
Brussel 1976	...	...	646 000 000
1977	...	...	975 000 000
1976-1977	...	...	1 621 000 000

Antwoord :

A. Het investeringsprogramma van de N. M. B. S. wordt jaarlijks opgesteld binnen de grenzen van het plan 1976-1980 en rekening houdend met de volgende elementen :

1. de beschikbaar gestelde financiële middelen;
2. de voorrang welke daarbij worden verleend aan de projecten in uitvoering om zo vlug mogelijk de geïnvesteerde kapitalen productief te maken.

Om deze reden wordt in de begroting van 1977 voornamelijk aandacht besteed aan :

- a) de elektrificatie van de lijnen
Gent-Kortrijk;
Hasselt-Genk;
's Gravenbrakel-Manage-Luttre en
Luik-Liers-Ans;
 - b) de verdere aanleg van een 3^e spoor op de lijn Brussel-Leuven en de aanleg van een 3^e spoor tussen Charleroi en Châtelineau;
 - c) de verdere uitbouw van de spoorweginfrastructuur in de haven van Antwerpen;
3. de noodzakelijkheid het spoorweginet in degelijke voorwaarden te blijven exploiteren. De uitvoering van werken beperkt de capaciteit van de spoorlijnen. Deze beperkingen moeten zodanig gespreid worden dat zij zo weinig mogelijk hinder veroorzaken voor de reizigers.

(1) Tussen haakjes is het percentage opgenomen ten overstaan van het bedrag voorzien op nationaal niveau voor 1976-1980.

— exécution de travaux dans la région flamande par rapport au montant total prévu pour la Flandre par le plan 1976-1980. (1)

1976 : 301,46 ou 2,65 % (1,36 %);
1977 : 746,90 ou 6,72 % (3,46 %);
1976-1977 : 1 066,30 ou 9,73 % (4,82 %).

— exécution de travaux dans la région wallonne par rapport au montant total prévu pour la Wallonie par le plan 1976-1980 (1).

1976 : 1 323,56 millions ou 12,32 % (5,98 %);
1977 : 1 186,10 millions ou 11,04 % (5,36 %);
1976-1977 : 2 509,66 millions ou 23,37 % (11,35 %).

3° Pour les travaux dans les grandes agglomérations — prévisions dans le cadre du plan 1976-1980.

Anvers	...	...	1 074 000 000 ou 13,80 %
Charleroi	...	...	1 180 000 000 ou 15,16 %
Bruxelles	...	...	5 530 000 000 ou 71,04 %
			7 784 000 000

— Réalisations en 1976-1977 :

Anvers	...	...	—
Charleroi	...	...	—
Bruxelles 1976	...	...	646 000 000
1977	...	...	975 000 000
1976-1977	...	...	1 621 000 000

Réponse :

A. Le programme d'investissements de la S. N. C. B. est établi annuellement dans le cadre du plan 1976-1980, en tenant compte des éléments suivants :

1. les moyens financiers disponibles;
2. la priorité à accorder aux projets en cours d'exécution afin de rentabiliser le plus rapidement possible les capitaux investis.

Compte tenu de ces impératifs, les objectifs principaux du budget de 1977 sont :

- a) l'électrification des lignes
Gand-Courtrai;
Hasselt-Genk;
Braine-le-Comte-Manage-Luttre et
Liège-Liers-Ans.
 - b) la poursuite de l'aménagement d'une 3^e voie sur la ligne Bruxelles-Louvain et l'aménagement d'une 3^e voie entre Charleroi et Châtelineau.
 - c) la poursuite de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire du port d'Anvers;
3. la nécessité de poursuivre l'exploitation du réseau ferroviaire dans des conditions satisfaisantes. L'exécution des travaux réduit la capacité des lignes. Ces entraves doivent être réparties de manière à incommoder le moins possible les voyageurs.

(1) Le pourcentage par rapport au montant prévu au niveau national pour 1976-1980 est donné entre parenthèses.

Bij het uitwerken van nieuwe projecten wordt rekening gehouden :

- met de door de Gewestelijke Economische Raden vooropgestelde prioriteiten;
- met de belangrijkheid van de spoorlijnen;
- met de beschikbare middelen zoals studie- en uitvoeringspersoneel, gespecialiseerde aannemers enz.

B. De conclusies die worden geformuleerd inzake de prioriteiten zijn gesteund op verkeerde cijfers m.b.t. de verwenzlijkingen.

Inderdaad, het overzicht met de uitvoeringspercentages per regio moet verbeterd worden als volgt :

1) voor elektrificeringswerken in havens en ten behoeve van de staalnijverheid :

— totaal voorzien voor 1976-1980 (in gemiddelde prijzen) :

Vlaanderen	12 256 miljoen
Wallonië	13 239 miljoen
Totaal	25 495 miljoen

— Uitvoering van werken in het Vlaamse gewest t.o.v. het totale bedrag voorzien voor Vlaanderen in het plan 1976-1980, uitgedrukt in courante prijzen (1) :

1976	1 111 miljoen of 10,7 % (5,14 %)
	(vermoedelijke vastleggingen)
1977	1 809 miljoen of 15,5 % (7,5 %)
	(begrotingsraming)
1976/1977	2 920 miljoen of 26,2 % (12,64 %)

— Uitvoering van werken in het Waalse gewest t.o.v. het totale bedrag voorzien voor Wallonië in het plan 1976-1980 (1).

1976	1 329 miljoen of 11,84 % (6,15 %)
	(vermoedelijke vastleggingen)
1977	1 244 miljoen of 10,0 % (5,17 %)
	(begrotingsraming)
1976/1977	2 573 miljoen of 21,84 % (11,32 %)

2) voor elektrificeringswerken alleen :

— totaal voorzien voor 1976-1980 (gemiddelde prijzen 1976-1977) :

Vlaanderen	11 376 miljoen
Wallonië	10 739 miljoen
Totaal	22 115 miljoen

— Uitvoering van werken in het Vlaamse gewest (1) (lopende prijzen) :

1976	952 miljoen of 9,9 % (5,1 %)
1977	1 674 miljoen of 15,5 % (8,0 %)
1976/1977	2 626 miljoen of 25,4 % (13,1 %)

(1) Tussen haakjes het percentage t.o.v. het bedrag voorzien op nationaal niveau in 1976-1980, omgerekend in constante prijzen 1975.

Lors de l'élaboration des nouveaux projets, il est tenu compte :

- des priorités préconisées par les Conseils économiques régionaux;
- de l'importance des lignes;
- des disponibilités sur le plan du personnel d'étude et d'exécution, des entreprises spécialisées, etc.

B. Les conclusions formulées au sujet des priorités se fondent sur des chiffres inexacts en ce qui concerne les réalisations.

Il convient en effet d'apporter aux pourcentages d'exécutions par régions les rectifications suivantes :

1) en ce qui concerne les travaux d'électrification effectués dans des ports et pour le compte de la sidérurgie :

— total prévu pour 1976-1980 (à prix moyens) :

Flandre	12 256 millions
Wallonie	13 239 millions
Total	25 495 millions

— Travaux exécutés dans la région flamande, par rapport au montant global prévu pour la Flandre par le plan 1976-1980, à prix courants (1) :

1976	1 111 millions, soit 10,7 % (5,14 %)
	(engagements probables)
1977	1 809 millions, soit 15,5 % (7,5 %)
	(prévision budgétaire)
1976/1977	2 920 millions, soit 26,2 % (12,64 %)

— Travaux exécutés dans la région flamande, par rapport au montant global prévu pour la Wallonie par le plan 1976-1980 (1).

1976	1 329 millions, soit 11,84 % (6,15 %)
	(engagements probables)
1977	1 244 millions, soit 10,0 % (5,17 %)
	(prévision budgétaire)
1976/1977	2 573 millions, soit 21,84 % (11,32 %)

2) Travaux d'électrification uniquement :

— Total prévu pour 1976-1980 (à prix moyens 1976-1977) :

Flandre	11 376 millions
Wallonie	10 739 millions
Total	22 115 millions

— Travaux exécutés dans la région flamande (1) à prix courants :

1976	952 millions, soit 9,9 % (5,1 %)
1977	1 674 millions, soit 15,5 % (8,0 %)
1976/1977	2 626 millions, soit 25,4 % (13,1 %)

(1) Le pourcentage par rapport au montant prévu au niveau national pour 1976-1980, exprimé à prix constants de 1975, est donné entre parenthèses.

— Uitvoering van werken in de Waalse regio (1) (lopende prijzen) :

1976	1 323,5 miljoen	of 14,6 % (7,1 %)
1977	1 186 miljoen	of 11,4 % (5,5 %)
1976/1977	2 509,5 miljoen	of 26 % (12,6 %)

3) Voor de werken in de grote agglomeraties :

— vooruitzichten in het plan 1976/1980 (gemiddelde waarde 1976/1980) :

Antwerpen	1 074 miljoen
Charleroi	1 180 miljoen
Brussel	5 530 miljoen
Totaal	7 784 miljoen

— uitvoering in 1976/1977 (lopende prijzen) :

Antwerpen —

Charleroi :

1976	88 miljoen
1977	470 miljoen
1976/1977	558 miljoen of 50,0 %

Brussel :

1976	552 miljoen
1977	449 miljoen
1976/1977	1 001 miljoen of 20,2 %

Hierbij dient te worden opgemerkt dat :

a) voor Antwerpen thans een studie uitgevoerd wordt om na te gaan of de bouw van een Noord-Zuid verbinding economisch verantwoord is.

In afwachting van de besluiten van deze studie is het niet verantwoord reeds investeringen te doen.

b) voor Brussel de vermelde bedragen niet alleen betrekking hebben op Brussel-Hoofdstad maar ook op de lijnen die toegang geven tot Brussel en, wat de uitvoering betreft, voornamelijk op de lijn Leuven-Brussel, waar de aanleg van een derde spoor nodig is om de regelmatigheid van het treinverkeer op deze lijn te kunnen verbeteren.

C. Bepaalde lijnen hebben inderdaad zeer kleine frequenties, en dit zowel in het Waalse als in het Vlaamse land.

Voor een aantal lijnen, waar het potentiële cliënteel zeer klein is, stemt deze frequentie overeen met de vraag. Voor een andere reeks lijnen bestaat er wel een grotere potentiële vraag, doch de bestaande infrastructuur laat niet toe een aantrekkelijke dienst aan te bieden.

Belangrijke bijkomende uitgaven zijn nodig om de infrastructuur aan te passen aan de eisen van een degelijk reizigersverkeer.

Wat in het bijzonder de Kempen betreft, moet worden vermeld dat voor de electrificatie van de lijn Antwerpen-

— Travaux exécutés dans la région wallonne (1) (à prix courants) :

1976	1 323,5 millions	soit 14,6 % (7,1 %)
1977	1 186 millions	soit 11,4 % (5,5 %)
1976/1977	2 509,5 millions	soit 26 % (12,6 %)

3) Pour les travaux à effectuer dans les grandes agglomérations :

— prévisions du plan 1976-1980 (valeur moyenne 1976-1980) :

Anvers	1 074 millions
Charleroi	1 180 millions
Bruxelles	5 530 millions
Total	7 784 millions

— réalisations en 1976-1977 (prix courants) :

Anvers —

Charleroi :

1976	88 millions
1977	470 millions
1976/1977	558 millions, soit 50,0 %

Bruxelles :

1976	552 millions
1977	449 millions
1976/1977	1 001 millions, soit 20,2 %

A cet égard, il y a lieu de faire observer :

a) qu'en ce qui concerne Anvers, une étude est actuellement en cours en vue de déterminer si la construction d'une jonction Nord-Midi se justifie du point de vue économique.

Dans l'attente des conclusions de cette étude, il ne se justifie pas d'opérer des investissements dès à présent.

b) qu'en ce qui concerne Bruxelles, les montants cités concernent non seulement Bruxelles-Capitale, mais également les lignes donnant accès à Bruxelles et, quant à l'exécution, essentiellement la ligne Louvain-Bruxelles, où la construction d'une troisième voie s'avère nécessaire afin de pouvoir améliorer la régularité du trafic ferroviaire sur cette ligne.

C. Certaines lignes ont, en effet, de très petites fréquences et ce, tant en pays wallon qu'en pays flamand.

Pour un certain nombre de lignes où la clientèle en puissance est très peu nombreuse, cette fréquence correspond à la demande. Si pour d'autres lignes la clientèle en puissance est plus importante, l'infrastructure existante ne permet toutefois pas d'offrir un service qui l'attire.

D'importantes dépenses supplémentaires sont nécessaires pour adapter l'infrastructure aux exigences du transport des voyageurs.

En ce qui concerne plus particulièrement la Campine, il convient de signaler que, pour l'électrification de la ligne

(1) Tussen haakjes het percentage t.o.v. het bedrag voorzien op nationaal niveau in 1976-1980, omgerekend in constante prijzen 1975.

(1) Le pourcentage par rapport au montant prévu au niveau national pour 1976-1980, exprimé à prix constants de 1975, est donné entre parenthèses.

Lier-Herentals de eerste kredieten zijn uitgetrokken op de begroting van 1977, waarbij mag worden verwacht dat de geëlektrificeerde tractie in 1980 een feit zal zijn.

19. De aanpassing van beddingen van afgeschafte spoorlijnen.

Vraag :

Sommige beddingen van afgeschafte spoorlijnen worden als fiets-, ruit- of wandelpaden ingericht.

Gaat het om een sporadisch initiatief of wil men terzake tot een algemene reglementering komen? In dit laatste geval rijst de vraag onder welke voorwaarden zulks zal geschieden.

Antwoord :

De Minister verklaart dat het in zijn bedoeling ligt een toeristisch fietspadennet uit te bouwen en hiervoor gebruik te maken van afgeschafte lijnen van de N. M. B. S. en de N. M. V. B.

Er worden nu twee projecten uitgewerkt, één in Vlaanderen en één in Wallonië. Deze worden gesubsidieerd via kredieten voor het toerisme.

20. De aanbesteding van werken.

Vraag :

Waarom werd het verleggen over een lengte van 4 km van de lijn 90 in de streek van Aat toevertrouwd aan een privéfirma?

Antwoord :

De aanbesteding is de normale procedure voor de uitvoering van belangrijke werken. De N. M. B. S. heeft de uitrusting niet om werken van dergelijke omvang zelf uit te voeren.

21. De decentralisatie en de regionalisering.

Vraag :

Kan de N. M. B. S. nadere toelichtingen verstrekken in verband met haar verklaring dat het reizigersverkeer op het binnennet op Brussel blijft afgestemd en dat de ontwikkeling van het verkeer in de Euromarkt, evenals de doorlopende uitbreiding van de tertiaire sector erop wijzen dat daarin, althans in de nabije toekomst, geen verandering te verwachten is, spijts de geleidelijke regionalisatie van de politieke en economische instellingen van het land? Meent de maatschappij dat de uitvoering van de gewestvorming een daling van het verkeer zal meebrengen?

Antwoord :

Het is een feit dat het percentage van het totaal reizigersvervoer dat de streek van Brussel tot bestemming heeft, steeds toeneemt. Desondanks voert de N. M. B. S. een regionalisatiepolitiek, zoals blijkt uit de doorgedreven modernisering van de Waalse en Vlaamse dwarslijnen. De N. M. B. S. hoopt een nieuwe cliënteel aan te trekken op deze regionale dwarslijnen.

Anvers-Lierre-Herentals, les premiers crédits sont prévus au budget de 1977; il est permis d'escompter que la traction électrique sera une réalité en 1980.

19. Aménagement de l'assiette de lignes de chemin de fer désaffectées.

Question :

L'assiette de certaines lignes de chemin de fer désaffectées est aménagée en piste cyclable, en allée cavalière ou en sentier touristique.

S'agit-il d'initiatives sporadiques ou envisage-t-on une réglementation générale? Dans cette dernière hypothèse, serait-il possible de savoir dans quelles conditions ces travaux seront réalisés?

Réponse :

Le Ministre déclare qu'il a l'intention de réaliser un réseau de pistes touristiques et d'utiliser à cette fin les assiettes des lignes désaffectées de la S. N. C. B. et la S. N. C. V.

Deux projets sont actuellement en cours d'élaboration: l'un en Wallonie et l'autre en Flandre. Ils sont subsidiés à l'aide de crédits destinés au tourisme.

20. Adjudication de travaux.

Question :

Pourquoi le déplacement de la ligne 90 sur une distance de 4 km dans la région de Ath a-t-il été confié à une entreprise privée?

Réponse :

L'adjudication est la procédure normale d'exécution de travaux importants. La S. N. C. B. ne dispose pas de l'équipement qui lui permettrait d'effectuer elle-même des travaux de cette ampleur.

21. Décentralisation et régionalisation.

Question :

La S. N. C. B. peut-elle donner de plus amples explications au sujet de ses déclarations selon lesquelles le trafic intérieur des voyageurs reste centré sur l'agglomération bruxelloise et le développement des échanges au sein du Marché commun comme l'expansion soutenue des activités tertiaires paraissent de nature à maintenir ces tendances au moins dans un proche avenir, en dépit de la régionalisation progressive des institutions politiques et économiques du pays? La Société estime-t-elle que l'application d'une politique de régionalisation entraînera une perte de trafic?

Réponse :

Il est un fait que le pourcentage du trafic total voyageurs à destination de la région de Bruxelles augmente toujours. Néanmoins, la S. N. C. B. mène une politique de régionalisation comme le prouve la modernisation poussée des dorsales wallonne et flamande. La S. N. C. B. espère attirer une nouvelle clientèle sur ces axes régionaux.

Vraag :

Inzake spoorwegen heeft de provincie West-Vlaanderen nog altijd geen afzonderlijke groep en hangt zij nog steeds af van de groep Gent, die de grootste is van het spoorweganet.

Er wordt blijkbaar van West-Vlaamse zijde vruchteloos aangedrongen op de oprichting van deze afzonderlijke groep,

West-Vlaanderen is op economisch gebied verre van onbelangrijk en de vooruitzichten zijn gunstig. Voor de toekomst zou de splitsing van de groep Gent ongetwijfeld verantwoord zijn. Om de regelmatig aangeklaagde wantoestanden in het West-Vlaamse spoorverkeer weg te werken zou de splitsing niet langer mogen worden uitgesteld. De provincie is weliswaar vanuit Oostende efficiënt verbonden met het centrum van het land, maar andere verbindingen laten te wensen over. Wat de kustverbinding betreft zijn er wel twee lijnen naar de Oostkust maar slechts één naar de Westkust. De lijn Adinkerke-Diksmuide loopt slechts over één spoor. De verbinding tussen Rijsel en Kortrijk staat zeker niet op internationaal niveau en per spoor duurt het langer om van Brugge naar Kortrijk te rijden dan van Oostende naar Brussel.

De centraal uitgebouwde N. M. B. S. schijnt weinig te voelen voor decentralisatie. Daarom wordt van de Minister een politieke beslissing terzake verwacht.

Er wordt beweerd dat de budgettaire weerslag van de splitsing 80 miljoen zou bedragen. Belangstellende parlementsleden bewezen echter dat de kosten hoogstens tot 25 miljoen zouden oplopen.

Antwoord :

De oprichting van een bestuurlijke groep in West-Vlaanderen zou minstens 25 miljoen F per jaar kosten, zonder dat deze kosten kunnen gecompenseerd worden door meer ontvangsten, noch door betere dienstverlening aan de cliënten of aan het eigen spoorwegpersoneel.

Inderdaad :

1) Op het gebied van de exploitatie zullen de belangrijke spoorverbindingen tussen de kuststreek en Brussel enerzijds, de kuststreek en Antwerpen anderzijds, alsmede de spoorverbinding Antwerpen-Gent-Kortrijk, zoals thans het geval is om redenen van doeltreffendheid door het dispatchingcentrum van Gent moeten beheerd blijven.

Deze organisatie bestond trouwens ook in de vijftiger jaren, toen de groep Brugge gedurende enkele jaren bestaan heeft.

2) De betrekkingen met de cliënten worden thans reeds verzorgd door handelsagentschappen die gevestigd zijn te Kortrijk en te Brugge.

3) Alhoewel de haven van Zeebrugge in expansie is, brengt dit voorlopig geen voldoende toename van spoorwegvervoer mee om een belangrijke administratieve uitbreiding te rechtvaardigen.

4) Er is nog geen massaal spoorwegvervoer voorzien voor het in de streek van Kortrijk geplande verkeerscentrum (L. A. R.).

5) Te Brugge bestaat reeds een Gewestelijk Centrum voor geneeskundige en sociale zorgen ten behoeve van het personeel van de N. M. B. S. uit West-Vlaanderen, waar dit personeel terecht kan voor de oplossing van zijn persoonlijke problemen.

Er dient dan ook te worden opgemerkt dat de huidige Groep Gent, al is hij dan de meest belangrijke wat de spoor-

Question :

En matière de chemins de fer, la province de Flandre occidentale ne dispose toujours pas d'un groupe autonome; elle dépend du groupe de Gand, qui est le plus important de tout le réseau ferroviaire.

C'est manifestement en vain que la Flandre occidentale insiste en vue de la création de ce groupe autonome.

Du point de vue économique, le rôle de la Flandre occidentale est loin d'être négligeable et les perspectives sont favorables. La scission du groupe de Gand se justifierait certainement pour l'avenir. Cette scission ne peut plus être retardée si l'on veut mettre fin aux anomalies régulièrement dénoncées dans le trafic ferroviaire en Flandre occidentale. Certes, au départ d'Ostende la province est reliée d'une manière efficace avec le reste du pays, mais d'autres liaisons laissent à désirer. En ce qui concerne les liaisons avec le littoral, il en existe deux avec la côte orientale, mais une seule avec la côte occidentale. La ligne Adinkerke-Dixmude est une ligne à une voie. La liaison Lille-Courtrai n'est certainement pas d'un niveau international, et il faut plus de temps pour voyager en chemin de fer de Bruges à Courtrai que d'Ostende à Bruxelles.

La S. N. C. B., conçue dans un sens centralisateur, ne semble pas très enthousiaste quand il s'agit de décentraliser. C'est pourquoi on attend du Ministre une décision politique.

Certains affirment que la scission aurait une incidence budgétaire de 80 millions. Des parlementaires intéressés répliquent toutefois que les frais ne dépasseraient pas 25 millions.

Réponse :

L'organisation d'un groupe de gestion en Flandre occidentale entraînerait chaque année un surcroît de dépenses d'au moins 25 millions de F, qui ne pourrait pas être compensé par un supplément de recettes, par un meilleur service à la clientèle ou par un sort meilleur du personnel du chemin de fer.

En effet :

1) En matière d'exploitation, les grandes liaisons ferroviaires entre la région côtière et Bruxelles, d'une part, la région côtière et Anvers, d'autre part, et aussi la liaison Anvers-Gand-Louvain devront, comme c'est actuellement le cas et pour des raisons d'efficacité, être administrées par le dispatching central de Gand.

Cette organisation avait d'ailleurs déjà cours pendant les années cinquante, au moment où le groupe de Bruges a existé pendant quelques années.

2) Les rapports avec la clientèle sont assurés par les agences commerciales établies à Courtrai et à Bruges.

3) Le port de Zeebrugge, bien qu'en expansion, n'apporte pas encore au trafic ferroviaire un accroissement justifiant une extension administrative importante.

4) Il n'est pas encore prévu de transports ferroviaires massifs pour le centre routier envisagé dans la région de Courtrai (C. A. R.).

5) Il existe déjà, à Bruges, un centre régional pour les soins de santé et le service social, auquel les membres du personnel de la S. N. C. B. de Flandre occidentale peuvent s'adresser pour leurs problèmes personnels.

En tout état de cause, il y a lieu de faire observer que l'actuel groupe de Gand, le plus important quant au kilométrage

lengte betreft, op andere gebieden merkkelijk overtroffen wordt door andere groepen (ingewikkeldheid van de technische instellingen, reizigers- en goederenvervoer, enz.).

Vraag :

Er bestaat een tendens om tot het uiterste te centraliseren op het niveau van de bestaande grote werkplaatsen. Welke waarborgen kan de N. M. B. S. bieden aangaande een billijke verdeling van het onderhouds- en herstelwerk over de gewestelijke werkplaatsen ?

Zijn de vierledige locomotieven in dat opzicht geen goed middel om de genoemde activiteiten te deconcentreren ?

Antwoord :

1. Tractiewerkplaatsen met ondergeschikte organen.

De elektrische tractie vergt weinig onderhoud; haar exploitatie is geconcentreerd op enkele grote verkeersassen; weinig tractiewerkplaatsen zijn bijaldien nodig.

Klaarmakingsposten bevinden zich echter in bepaalde belangrijke stations teneinde snelle russenkomsten uit te voeren en aldus een opname van het materieel in de werkplaats te vermijden.

De dieseltractie vergt een meer doorgedreven onderhoud en is over het ganse land verspreid; bovendien behoren al de rangeerlocomotieven tot de categorie « Diesel ». De werkplaatsen zijn dan ook talrijker t.z. tractiewerkplaatsen en ondergeschikte werkplaatsen; deze laatste zijn alleen belast met het gewoon lopend onderhoud.

Thans bestaan 19 werkplaatsen voor diesel- en elektrische tractie, met inbegrip van de ondergeschikte werkplaatsen.

In een nabije toekomst voorziet de N. M. B. S. geen meldenswaardige wijziging in de lokalisatie van de werkplaatsen. Alleen de werkzaamheden kunnen een wijziging ondergaan naarmate van de indienststelling van het nieuw materieel ingevolge de uitbreiding der elektrische tractie.

In deze gedachtegang heeft de N. M. B. S. het onderhoud der vierledige motorrijtuigen — waarvan 32 stellingen zullen in dienst gesteld worden in de loop van dit jaar — toevertrouwd aan de werkplaats Schaarbeek. Deze concentratie dringt zich op rekening houdende met de technische samenstelling van het materieel dat aangepaste installaties en uitrustingen vereist.

Ze heeft tot op heden de overheveling teweeggebracht van 44 dubbele motorrijtuigen naar andere werkplaatsen.

2. Centrale werkplaatsen.

Door de Raad van Beheer van de N. M. B. S. werden in oktober 1974 de werkzaamheden bepaald van de 6 centrale werkplaatsen tijdens de vijftienjarige periode 1974-1979.

Om tijdens die periode het personeel rationeel te werk te stellen, werd er een ontleding gemaakt van de voor het materieelpark verantwoorde werken, bij ongewijzigd verkeer.

De desbetreffende aangegane verbintenissen zullen geëerbiedigd worden.

3. Centra voor onderhoud en herstelling van rijtuigen (drie) en centra voor gewoon onderhoud van wagens (tien).

De N. M. B. S. voorziet in de nabije toekomst geen enkele concentratie in deze sector.

de lignes, est nettement dépassé par d'autres en ce qui concerne la complexité des installations techniques, le trafic voyageurs et marchandises, etc.

Question :

Il existe une tendance à centraliser à l'excès au niveau des grands ateliers existants. Quelles garanties la S. N. C. B. peut-elle fournir quant à une répartition équitable des travaux d'entretien et de réparation entre les ateliers régionaux ?

Les locomotives quadruples ne sont-elles pas, à cet égard, un bon moyen pour déconcentrer les dites activités ?

Réponse :

1. Ateliers de traction avec organes subordonnés.

La traction électrique exige peu d'entretien; son trafic est concentré sur les grands axes; peu d'ateliers de traction sont donc nécessaires.

Par contre, des postes de dépannage ont été installés dans certaines gares importantes, pour permettre des interventions rapides et éviter la rentrée en atelier.

La traction diesel nécessite un entretien beaucoup plus poussé; le trafic est dispersé sur tout le réseau; de plus, toutes les locomotives de manœuvre sont des « diesel ». Les ateliers sont de ce fait plus nombreux mais il en existe de deux sortes: les ateliers de traction et les ateliers subordonnés, ceux-ci n'exécutant que les travaux les plus courants.

Il existe actuellement 19 ateliers de traction diesel et électrique, y compris les ateliers subordonnés.

Dans un proche avenir, la S. N. C. B. ne prévoit pas de modification notable dans la localisation des ateliers. Seules les charges assumées peuvent changer au fur et à mesure de la mise en service de matériel nouveau en raison de l'extension de la traction électrique.

Dans cet ordre d'idées, la S. N. C. B. a confié l'entretien des automotrices quadruples, dont 32 unités seront en service dans le courant de cette année, à l'atelier de Schaarbeek. Cette concentration s'impose à cause de la complexité technique du matériel, lequel nécessite des installations et des équipements adéquats.

C'est pour cette raison que l'entretien de 44 automotrices doubles a dû être confié à d'autres ateliers.

2. Ateliers centraux.

En octobre 1974, le Conseil d'Administration de la S. N. C. B. a fixé les tâches des 6 ateliers centraux durant la période quinquennale 1975-1979.

Dans le but d'utiliser, durant cette période, le personnel de façon rationnelle il a été procédé à une analyse des tâches en fonction du matériel existant, le trafic restant inchangé.

Les engagements pris à ce sujet seront respectés.

3. Centres d'entretien et de réparation de voitures (3) et centres d'entretien courant des wagons (10).

La S. N. C. B. ne prévoit aucune concentration dans un proche avenir.

22. *De recruteringsnormen.**Vraag :*

De N. M. B. S. is terecht veeleisend wat de beroepsbekwaamheid van haar toekomstig personeel betreft. Het publiek is het daar trouwens mee eens gelet op de verantwoordelijkheden van dit personeel.

Voor sommigen lijkt het medisch onderzoek echter abnormaal streng en soms erg onzeker.

Heel wat geneesheren vallen de kritiek van de kandidaten bij, die trouwens bijna allen de selectieproeven voor hun militaire dienst hebben doorstaan.

Antwoord :

De kandidaten voor een betrekking bij de N. M. B. S. moeten voldoen aan alle vereiste voorwaarden van geschiktheid om hun functie normaal, regelmatig en doorlopend uit te oefenen.

Aan de personeelsleden worden zeer uiteenlopende prescripties opgelegd en velen onder hen komen, op een bepaald ogenblik van hun loopbaan, rechtstreeks of onrechtstreeks tussenbeide in diensten die de veiligheid aanbelangen.

Voorts zijn er bij de N. M. B. S. veel werkzaamheden die gevaar kunnen opleveren, niet enkel voor het personeelslid zelf, maar ook voor zijn werkgezellen.

Het aantal ondergeschikten wegens pathologische oorzaken ligt proportioneel trouwens niet hoger dan bij andere spoorwegadministraties.

Ten slotte is een groot aantal « ongeschikt » bevonden kandidaten eigenlijk alleen maar ongeschikt voor de gevraagde betrekking, doch niet voor alle bij de N. M. B. S. bestaande betrekkingen. Geneesheren die de kritiek van ongeschikt bevonden kandidaten bijvallen, zijn meestal niet voldoende ingelicht.

Wanneer zij met de geneeskundige dienst in contact treden, aanvaarden zij trouwens over 't algemeen het standpunt van de N. M. B. S. van zodra zij kennis hebben gekregen van de eisen die voor de gevraagde betrekking gelden.

Dat bijna alle kandidaten aan de medische eisen van de militaire dienst voldaan hebben is een bewering die niet door de feiten wordt gestaafd.

Tal van kandidaten hebben die proeven immers, wegens hun leeftijd, nog niet ondergaan.

23. *Eurofima et Interfrigo.**Vraag :*

Waarin bestaat de activiteit van de vennootschappen Eurofima en Interfrigo ? Welke voordelen haalt de N. M. B. S. uit haar deelneming in die vennootschap ?

De Commissie dient inzake die twee vennootschappen over dezelfde inlichtingen te beschikken als die welke haar over andere vennootschappen worden verstrekt.

Antwoord :

De Europese Maatschappij voor de Financiering van Spoorwegmaterieel, afgekort « Eurofima », heeft tot doel aan de spoorwegen die aandeelhouders zijn, alsmede aan andere spoorwegen of spoorwegorganisaties (in dat geval echter

22. *Les normes de recrutement.**Question :*

La S. N. C. B. se montre, à juste titre, exigeante en ce qui concerne les capacités professionnelles de ses futurs agents. Le public approuve d'ailleurs une telle politique, vu les responsabilités que doivent assumer ces agents.

Toutefois, l'examen médical apparaît à certains poussé au-delà des exigences normales et parfois fort tâillon.

Bon nombre de médecins s'associent aux critiques des candidats, dont la quasi totalité a subi des épreuves de sélection avant le service militaire.

Réponse :

Les candidats à un emploi à la S. N. C. B. doivent réunir toutes les aptitudes requises pour exercer leurs fonctions de façon normale, régulière et continue.

Des tâches fort variées sont confiées aux agents, dont bon nombre seront affectés directement ou indirectement aux services de sécurité à un moment donné de leur carrière.

Par ailleurs de nombreuses activités à la S. N. C. B. présentent du danger non seulement pour l'agent lui-même mais également pour ses compagnons de travail.

Du reste, la proportion d'inaptes pour causes pathologiques courantes n'est pas supérieure à celle constatée dans d'autres administrations ferroviaires.

Enfin, de nombreux candidats dont l'inaptitude a été constatée ne sont en fait inaptes que pour l'emploi sollicité et non pour toutes les fonctions existant à la S. N. C. B. Les médecins qui s'associent aux critiques de candidats reconnus inaptes sont en général insuffisamment renseignés.

Lorsqu'ils prennent contact avec le service médical, ils admettent d'ailleurs généralement le point de vue de la S. N. C. B. dès qu'ils ont pris connaissance des exigences de l'emploi sollicité.

Que la quasi-totalité des candidats auraient satisfait aux exigences médicales du service militaire est une affirmation qui n'est pas corroborée par les faits.

En effet, de par leur âge, nombre de candidats n'ont pas encore subi ces épreuves.

23. *Eurofima et Interfrigo.**Question :*

Quelles sont les activités des sociétés Eurofima et Interfrigo ? Quels sont les avantages que la S. N. C. B. tire de sa participation dans cette Société ?

La Commission devrait pouvoir disposer, au sujet de ces deux sociétés, des mêmes renseignements que ceux qui lui sont fournis sur les autres.

Réponse :

La Société européenne pour le Financement de Matériel ferroviaire, en abrégé « Eurofima », a pour objet de procurer dans les meilleures conditions possibles, aux administrations des chemins de fer qui sont ses actionnaires ainsi qu'à

onder garantie van een of meer aandeelhouders), het voor hun exploitatie nodige materieel volgens genormaliseerde typen of hoedanigheden tegen de gunstigst mogelijke voorwaarden te verstrekken.

Te dien einde laat zij, hetzij voor eigen rekening, hetzij voor rekening van de belanghebbende spoorwegen of spoorwegorganisaties, bedoeld materieel bouwen; in het eerste geval verhuurt of verkoopt zij dat materieel aan de belanghebbenden.

Naast het gebruik van haar eigen kapitalen tracht de Maatschappij zich de nodige financiële middelen te verwerven door het aangaan van leningen en kan zij alle commerciële en financiële transacties afsluiten die voor het bereiken van haar doel bevorderlijk zijn.

De Internationale Maatschappij voor Spoorwegkoeltransporten, afgekort « Interfrigo », is een coöperatieve vennootschap naar Belgisch recht die alle verrichtingen doet voor het verkrijgen en handhaven van de optimale temperatuur van de te vervoeren waren, vanaf hun voortbrenging tot hun aflevering, alsmede voor het laten bouwen, het in verhuring geven en het exploiteren van het materieel en de installaties die nodig zijn om het internationaal vervoer onder geleide temperatuur te verzorgen en verder uit te breiden.

Afgezien van de ontvangen dividenden, biedt de deelneming van de N. M. B. S. in Interfrigo commerciële voordelen, terwijl haar deelneming in Eurofima haar in staat stelt voordeel te trekken uit financieringsverrichtingen (huurkoopcontracten) tegen gunstige voorwaarden voor de vernieuwing van haar rollend materieel.

B. — HET STEDELIJK VERVOER EN HET STREEKVERVOER.

1. Uiteenzetting van de Minister.

1. — Algemeen overzicht.

1. De financiële toestand.

De maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer boekten in 1975 een totaal exploitatieverlies van 4 757 860 105 F tegen 3 405 346 816 F in 1974, hetzij een verhoging van 39,7 %.

Voor het dienstjaar 1976 wordt het verlies op 5 920,35 miljoen geraamd, wat een stijging van 24,4 % betekent t.o.v. 1975.

De N. M. V. B. boekte in 1975 een tekort van 2 571 933 259 F tegen 1 832 983 604 F in 1974, hetzij een verhoging van 40 %.

De vooruitzichten voor 1976 wijzen op een verlies van ongeveer 3 465,65 miljoen, hetzij 34,7 % meer dan in 1975.

Zoals de vorige dienstjaren werden de exploitatierekeningen ook in 1975 gekenmerkt door een stijging van de uitgaven en een stagnatie van de ontvangsten.

De ontvangsten van de betrokken maatschappijen bestaan praktisch uitsluitend uit verkeersontvangsten. Daar er noch in 1974, noch in 1975 tariefverhogingen werden doorgevoerd en het reizigersaantal weinig wijziging onderging, bleven die ontvangsten uiteraard ongeveer op hetzelfde peil als in 1974.

d'autres administrations ou organismes ferroviaires (mais, en ce cas, avec la garantie principale d'un ou plusieurs actionnaires), des matériels de type unifié ou à performances unifiées nécessaires à leur exploitation.

A cet effet, elle fait construire ces matériels, soit pour son propre compte, soit pour le compte des administrations ou des organismes ferroviaires intéressés; dans le premier cas, elle loue ou vend ces matériels aux dits intéressés.

La Société recherche les concours financiers nécessaires, indépendamment de ses capitaux propres, sous forme d'emprunts, et effectue toutes les opérations commerciales et financières utiles à la réalisation de son objet.

La Société ferroviaire internationale de Transports frigorifiques, en abrégé « Interfrigo », qui est une société coopérative de droit belge, a pour objet toutes les opérations visant à l'obtention et au maintien de la température optimum des denrées à transporter, depuis leur production jusqu'à leur livraison finale, ainsi que la mise en construction, la mise en location et l'exploitation du matériel et des installations nécessaires à l'exécution et au développement des transports internationaux sous régime de température dirigée.

Indépendamment des dividendes qu'elle perçoit, la participation de la S. N. C. B. à Interfrigo présente des avantages commerciaux, tandis que sa participation à Eurofima lui permet de bénéficier d'opérations de financement (contrats de location-vente) à des conditions intéressantes pour le renouvellement de son matériel roulant.

B. — LES TRANSPORTS URBAINS ET REGIONAUX.

1. Exposé du Ministre.

1. — Aperçu général.

1. La situation financière.

Les sociétés de transports en commun urbains ont, en 1975, enregistré un déficit d'exploitation global de 4 757 860 105 F contre 3 405 346 816 F en 1974, soit une hausse de 39,7 %.

Pour l'exercice 1976, la perte est estimée à 5 920,35 millions, ce qui représente une hausse de 24,4 % par rapport à 1975.

La S. N. C. V. a, en 1975, enregistré un déficit de 2 571 933 259 F contre 1 832 983 604 F en 1974, soit une augmentation de 40 %.

Les prévisions pour 1976 révèlent une perte d'environ 3 465,65 millions, soit 34,7 % de plus qu'en 1975.

Comme lors des exercices précédents, les comptes d'exploitation se sont caractérisés, en 1975, par une augmentation des dépenses et une stagnation des recettes.

Les recettes des sociétés intéressées sont presque exclusivement des recettes de trafic. Comme il n'y a pas eu d'augmentation de tarifs en 1974, ni en 1975, et que le nombre de voyageurs n'a pratiquement pas changé, les recettes sont restées au même niveau qu'en 1974.

In 1976 zullen de verkeersontvangsten echter gunstig beïnvloed worden door de tariefverhoging die op 1 juli 1976 werd doorgevoerd.

De uitgaven namen in 1975 toe met 23 %. Gelet op het feit dat de uitgaven voor 70 % loonlasten en voor ongeveer 20 % materiaal omvatten ondergingen zij volledig de weerslag van de inflatie.

Bovendien zijn de maatschappijen voor de financiering van hun vaste installaties en het rijdend materieel op leningen aangewezen, waardoor de rente- en amortisatielasten van jaar tot jaar in belangrijke mate stijgen.

De voortdurende groei van de uitgaven bij ongeveer gelijkblijvende ontvangsten moest uiteraard leiden tot een steeds lager dekkingscoëfficiënt inkomsten/uitgaven.

Zoals uit de volgende tabel blijkt, bedroeg deze coëfficiënt in 1972 nog ongeveer 50 % bij de stedelijke maatschappijen en 66,3 % bij de N. M. V. B. In 1975 zijn de uitgaven van de stedelijke maatschappijen nog slechts voor ongeveer 31,5 % gedekt en voor ongeveer 50 % bij de N. M. V. B.

Maatschappij	1971	1972	1973	1974	1975
—	—	—	—	—	—
M. I. V. B.	54,9	47,2	40,6	35,2	28,3
M. I. V. A.	62,4	53,9	51,5	43,6	33,8
S. T. I. L.	66,5	61,4	56,1	47,7	40,3
M. I. V. G.	64,9	56,3	44,2	42,1	34,7
S. T. I. C.	66,3	55,7	48,7	41,9	36,8
S. T. I. V.	60,3	51,9	49,9	43,2	36,3
Gewogen gemiddelde van de M. I. V.'s	58,9	51,1	44,9	38,9	31,5
N. M. V. B.	70,5	66,3	58,4	56,0	49,9
Totaal gewogen gemiddelde	63,3	57,9	51,0	46,2	39,3

Om deze ongunstige evolutie enigszins af te remmen kon niet langer meer worden gewacht om een belangrijker financiële bijdrage in de kostprijs te eisen van de reiziger, maatregel die geconcretiseerd werd door de tariefverhoging van ongeveer 25 % die op 1 juli 1976 werd doorgevoerd.

2. De geleverde inspanningen.

Ten einde het gemeenschappelijk vervoer aantrekkelijker en meer comfortabel te maken werden belangrijke inspanningen geleverd op het vlak van de modernisering van het rijdend materieel.

Zo werden tussen 1970 en het einde van dit jaar bestellingen geplaatst voor 2 787 autobussen en 199 trams, waaronder 135 van grote capaciteit, en 45 metrostellen voor Brussel.

Om hun exploitatie economischer en rationeler te maken hebben alle maatschappijen bovendien nieuwe stelplaatsen en ateliers gebouwd, werden de bestaande installaties gemoderniseerd of zijn moderniseringswerken aan de gang.

Daar waar de kosten voor de aanleg van kunstwerken voor de metro en pre-metro's rechtstreeks gefinancierd worden door de Rijksbegroting, geschiedt de aankoop van het rollend materieel, de modernisering of de constructie van de meeste stelplaatsen en ateliers in het kader van de investeringscapaciteiten (eigen fondsen) die de regering ieder jaar aan de maatschappijen toekent op basis van de door de maatschappijen ingediende investeringsprogramma's.

En 1976 les recettes de trafic seront favorablement influencées par l'augmentation des tarifs appliquée le 1^{er} juillet 1976.

Les dépenses se sont accrues de 23 % en 1975. Etant donné que les dépenses sont composées pour 70 % de charges salariales et pour 20 % environ de matériel, elles ont subi totalement les répercussions de l'inflation.

De plus, les sociétés sont amenées à souscrire des emprunts pour le financement de leurs installations fixes et de leur matériel roulant, de sorte que les charges d'intérêts et d'amortissement augmentent sensiblement chaque année.

La hausse constante des dépenses, jointe à la stagnation des recettes, devait inmanquablement conduire à une baisse continue du coefficient des dépenses par les recettes.

Ainsi qu'il résulte du tableau ci-dessous, ce coefficient était encore d'environ 50 % en 1972 pour les sociétés urbaines et de 66,3 % pour la S. N. C. V. En 1975, les dépenses ne sont plus couvertes qu'à concurrence de 31,5 % pour les sociétés urbaines et de 50 % pour la S. N. C. V.

Société	1971	1972	1973	1974	1975
—	—	—	—	—	—
S. T. I. B.	54,9	47,2	40,6	35,2	28,3
M. I. V. A.	62,4	53,9	51,5	43,6	33,8
S. T. I. L.	66,5	61,4	56,1	47,7	40,3
M. I. V. G.	64,9	56,3	44,2	42,1	34,7
S. T. I. C.	66,3	55,7	48,7	41,9	36,8
S. T. I. V.	60,3	51,9	49,9	43,2	36,3
Moyenne pondérée des S. T. I.	58,9	51,1	44,9	38,9	31,5
S. N. C. V.	70,5	66,3	58,4	56,0	49,9
Moyenne pondérée totale	63,3	57,9	51,0	46,2	39,3

Afin de freiner quelque peu cette évolution défavorable, il était devenu impossible d'attendre davantage pour exiger de l'usager une intervention financière plus importante dans le prix de revient. Cette mesure fut concrétisée le 1^{er} juillet dernier par une hausse des tarifs d'environ 25 %.

2. Les efforts accomplis.

En vue de rendre les transports urbains en commun plus attrayants et plus confortables, d'importants efforts ont été consentis sur le plan de la modernisation du matériel roulant.

Ainsi, des commandes portant sur 2 787 autobus, 199 tramways, dont 135 de grande capacité, et 45 rames de métro destinées à Bruxelles ont été passées de 1970 à 1976.

En vue de rendre leur exploitation plus économique et plus rationnelle, toutes les sociétés ont construit de nouveaux dépôts et ateliers; les installations existantes ont été modernisées ou sont en voie de l'être.

Alors que les frais de construction d'ouvrages d'art pour les métro ou prémétros sont financés directement par le budget de l'Etat, l'achat du matériel roulant, la modernisation ou la construction de la plupart des dépôts et ateliers, se fait dans le cadre des capacités d'investissements (fonds propres) que le Gouvernement accorde chaque année aux sociétés sur la base des programmes d'investissements introduits par ces dernières.

Aldus werden tijdens de periode 1970-1977 aan de stedelijke maatschappijen investeringscapaciteiten (eigen fondsen) toegekend voor een totaal bedrag van 9 315,6 miljoen F, waarvan 2 001 miljoen in 1975, 1 582,5 miljoen in 1976 en 1 740,7 miljoen in 1977 en aan de N. M. V. B. 4 278 miljoen, waarvan 963 miljoen in 1975, 826,7 miljoen in 1976 en 909,4 miljoen in 1977.

Voor de financiering van deze investeringen doen de belanghebbende maatschappijen een beroep op leningen, die bij openbare kredietinstellingen worden aangegaan onder Staatswaarborg.

Deze financiering blijft mogelijk dank zij de wet van 9 juli 1976, die voorziet in een bijkomende leningscapaciteit van 7,5 miljard F voor al de maatschappijen voor intercommunaal vervoer.

De lasten (interessen en afschrijvingen) van deze leningen worden gedragen door de exploitatierekening. Deze lasten bedragen voor het dienstjaar 1975, ongeveer 10 % van de uitgaven, rekening houdend met de tussenkomst van de Staat in de lasten van de interesten, ten belope van maximum 3 %.

Het is verheugend vast te stellen dat deze inspanningen niet nutteloos zijn geweest. Niet alleen is in 1973 in de grote agglomeraties een einde gekomen aan een daling van het aantal reizigers die 25 jaar geduurd heeft, maar sloeg bovendien de dalende tendens om in een stijgende, zodat in 1975 t.o.v. 1973 het aantal reizigers toegenomen is met 7,43 %.

Bij de N. M. V. B. is er daarentegen, waarschijnlijk ten gevolge van de werkloosheid, op dit ogenblik eerder een lichte tendens tot daling vast te stellen.

Niettegenstaande de zware financiële lasten die er voor de gemeenschap aan verbonden zijn, dienen de inspanningen ter bevordering van het openbaar vervoer te worden verdergezet.

Het is nu immers algemeen aanvaard dat het gemeenschappelijk vervoer het meest efficiënte middel is om het leefmilieu dat in de steden meer en meer door het automobieler verkeer wordt aangetast, te beschermen evenals om het energieverbruik in het land te remmen.

Het is dan ook verwonderlijk dat de stedelijke maatschappijen vanwege de plaatselijke verantwoordelijke instanties niet méér medewerking bekomen in hun streven om de commerciële snelheid en de regelmatigheid van het openbaar vervoer te verhogen, factoren die in de eerste plaats slechts kunnen gerealiseerd worden door dit vervoer van het privéverkeer te scheiden.

In de loop van de jongste jaren werden er ontwerpen uitgewerkt om in de grote verkeersaders stroken voor te behouden aan de autobussen of eigen beddingen aan te leggen voor de voertuigen van het openbaar vervoer. De meeste van deze ontwerpen konden echter niet worden verwezenlijkt bij gebrek aan medewerking van de gemeentelijke overheden die bevoegd zijn voor de verkeersregeling en het beheer van de gemeentelijke wegenis.

Het spreekt nochtans vanzelf dat bovengrondse oplossingen veel goedkoper uitvallen voor de gemeenschap dan de aanleg van ondergrondse infrastructuur, waarvan niet alleen de bouwprijs zeer hoog is maar ook de exploitatiekosten.

Deze negatieve aspecten doen echter geen afbreuk aan het succes van de reeds in dienst gestelde pre-metrolijnen en van de eerste eigenlijke metrolijn te Brussel waarvan de exploitatie werd aangevangen op 20 september 11.

II. — Beleidspunten.

In de loop van dit jaar heeft de ministerraad, op voorstel van de Minister van Verkeerswezen, zijn goedkeuring ge-

Ainsi pendant la période 1970-1977, il a été attribué aux sociétés urbaines des capacités d'investissements (fonds propres) d'un montant total de 9 315,6 millions, dont 2 001 millions en 1975, 1 582,5 millions en 1976 et 1 740,7 millions en 1977, et à la S. N. C. V. de 4 278 millions, dont 963 millions en 1975, 826,7 millions en 1976 et 909,4 millions en 1977.

Pour le financement de ces investissements, les sociétés intéressées ont recours à des emprunts contractés sous garantie de l'Etat auprès des organismes publics de crédit.

Ce financement reste possible en vertu de la loi du 9 juillet 1976, qui prévoit une capacité supplémentaire d'emprunt de 7,5 milliards de francs pour l'ensemble des sociétés de transports intercommunaux.

Les charges (intérêts et amortissements) de ces emprunts sont supportés par le compte d'exploitation. Ces charges s'élèvent pour l'année 1975 à environ 10 % des dépenses, compte tenu de l'intervention de l'Etat, limitée à 3 % au maximum, dans les charges d'intérêts.

Il est heureux de constater que ces efforts n'ont pas été inutiles. Non seulement la baisse du nombre de voyageurs enregistrée durant les 25 dernières années s'est arrêtée en 1973, mais, de plus, la tendance à la baisse s'est transformée en tendance à la hausse, de sorte qu'en 1975 ce nombre des voyageurs a augmenté de 7,43 % par rapport à 1973.

A la S. N. C. V., au contraire, une légère tendance à la baisse, due probablement au chômage, est constatée à l'heure actuelle.

Nonobstant les lourdes charges financières qui en résultent pour la collectivité, les efforts en vue de la promotion des transports publics doivent se poursuivre.

Il est, en effet, généralement admis que le transport en commun est le moyen le plus efficace de protéger dans les villes la qualité de la vie, qui est menacée de plus en plus par le trafic automobile, et de freiner la consommation d'énergie dans le pays.

Il est dès lors étonnant que les sociétés urbaines ne rencontrent pas davantage de collaboration de la part des autorités locales responsables, dans les efforts qu'elles déploient pour augmenter la vitesse commerciale et la régularité des transports en commun, ce qui ne peut être réalisé en premier lieu qu'en séparant ces transports du trafic privé.

Au cours des dernières années des projets ont été établis en vue de réserver des couloirs pour autobus dans les grandes artères ou d'aménager des sites propres pour les véhicules des transports publics. La plupart de ces projets n'ont pas été réalisés faute d'une collaboration de la part des autorités communales, qui sont compétentes sur le plan de l'organisation du trafic et de la gestion de la voirie communale.

Il est cependant évident que les solutions en surface sont bien moins onéreuses pour la collectivité que l'aménagement d'infrastructures souterraines, dont non seulement le prix de construction mais aussi le coût d'exploitation sont fort élevés.

Ces aspects négatifs n'amoindrissent en rien le succès des lignes de prémetro déjà mises en service ni celui de la première ligne véritable du métro de Bruxelles, dont l'exploitation a commencé le 20 septembre dernier.

II. — Options politiques.

Dans le courant de cette année, le Conseil des Ministres a approuvé, sur la proposition du Ministre des Communi-

hecht aan een globaal reorganisatieplan van het stedelijk en interstedelijk vervoer, dat er op gericht is een betere service te verstrekken aan de cliënteel en een rationelere uitbating tot stand te brengen.

De krachtlijnen van dit plan omvatten :

- a) de overdracht van de autobusdiensten van de N. M. B. S. aan de N. M. V. B.;
- b) de oprichting van regionale adviescommissies alsmede van een nationaal coördinatiecomité;
- c) de overname door de Staat van de privé-participatie in het kapitaal van de stedelijke maatschappijen;
- d) het streven op het vlak van de tarieven naar een eenvormigheid van de verschillende stelsels.

De overdracht van de autobusdiensten van de N. M. B. S. aan de N. M. V. B. biedt het voordeel dat alle interstedelijke autobus- en tramdiensten onder één beheer worden geplaatst.

Dit zal de uitbouw van een meer efficiënt vervoernet in de hand werken dat beter is aangepast aan de reële behoeften en dat dubbel gebruik vermijdt. Mede dank zij het feit dat de N. M. V. B. op het vlak van de eigenlijke exploitatie gewestelijk is ingericht, zullen deze behoeften beter kunnen opgespoord en de evolutie ervan van nabij gevolgd worden. De N. M. V. B. zal de overgenomen lijnen echter niet in eigen beheer exploiteren; zij zal daarvoor een beroep blijven doen op privé exploitanten die voor haar rekening deze diensten zullen verzekeren.

Alles wordt in het werk gesteld om deze overdracht te realiseren op 22 mei e.k., d.w.z. op de datum van het van kracht worden van de nieuwe jaarlijkse uurroosters van de N. M. B. S. en de N. M. V. B.

De regionale commissies hebben tot opdracht aan de Minister van Verkeerswezen advies uit te brengen over elke aangelegenheid die betrekking heeft op het openbaar vervoer in de activiteitszone die hun toegewezen wordt. Zulks geldt o.m. voor de oprichting van nieuwe lijnen, de herstructurering van het lijnennet, de coördinatie tussen de autobussen onderling, of tussen de treinen en autobussen, wijzigingen in de uurregelingen, frekwenties, halten en de aanleg van bovengrondse en ondergrondse eigen beddingen.

Het coördinatiecomité zal advies verstrekken over de rol en de organisatie van het openbaar vervoer, o.m. over de algemene opvatting van de netten, de vaststelling van de normen voor de oprichting van nieuwe lijnen, de structuur der tarieven, de criteria tot verdeling van de subsidies, de centralisering van de bestellingen van rollend materieel, de oprichting en concentratie van de werkplaatsen.

Het koninklijk besluit tot oprichting van de regionale commissies en het coördinatiecomité werd zopas, op 1 december II., door de Koning ondertekend.

De raadpleging, met het oog op de aanduiding van de vertegenwoordigers van de in het koninklijk besluit voorziene instanties zal bijgevolg spoedig een aanvang kunnen nemen, zodat de installatie van deze commissies wellicht in de lente 1977 zal kunnen plaatsvinden.

De huidige stedelijke maatschappijen blijven verder het openbaar vervoer verzekeren in de grote agglomeraties. Hun taak heeft inderdaad een specifiek karakter, dat sterk afwijkt van dat van de interstedelijke diensten verzekerd door de N. M. V. B. De maatregel die op het vlak van de stedelijke maatschappijen getroffen is, beperkt zich dan ook tot de geleidelijke terugkoop van de financiële participaties van de gewezen privéconcessionarissen.

Gelet op de belangrijke bedrijfsverliezen die thans geboekt worden en rekening houdend met het feit dat de maatschappijen voor openbaar vervoer meer en meer als instellingen van openbaar nut worden aangezien, is de aanwezigheid van de privé-sector in deze maatschappijen inderdaad steeds minder verantwoord. Door deze maatregel zullen niet alleen

cations, un plan global de réorganisation des transports urbains et interurbains, qui a pour objet de donner à la clientèle un meilleur service et de réaliser une exploitation plus rationnelle.

Les grands principes de ce plan comportent :

- a) le transfert à la S. N. C. V. des services d'autobus de la S. N. C. B.;
- b) la création de commissions régionales consultatives ainsi que d'un comité coordonnateur;
- c) la reprise par l'Etat de la participation du secteur privé dans le capital des sociétés urbaines;
- d) l'uniformisation des divers régimes de tarifs.

Le transfert à la S. N. C. V. des services d'autobus de la S. N. C. B. a l'avantage de placer tous les services d'autobus interurbains sous un organe de gestion unique.

Cela permettra d'aménager un réseau de transport plus efficace, qui sera mieux adapté aux besoins réels et permettra d'éviter les doubles emplois. Du fait que la S. N. C. V. est structurée sur une base régionale, il sera possible de mieux rechercher ces besoins et de suivre de plus près leur évolution. Toutefois, la S. N. C. V. n'exploitera pas en régie les lignes transférées. Elle fera appel à des exploitants privés, qui assureront les services pour son compte.

Tout est mis en œuvre pour réaliser ce transfert le 22 mai prochain, c'est-à-dire à la date où les nouveaux horaires de la S. N. C. B. et de la S. N. C. V. entrent en vigueur chaque année.

Les commissions régionales ont pour mission de remettre des avis au Ministre des Communications au sujet de toute matière se rapportant aux transports publics dans la zone d'activité qui leur est assignée. Il s'agit, entre autres, de la création de lignes nouvelles, de la restructuration du réseau, de la coordination entre les autobus ou entre les autobus et les trains, de modifications d'horaires, de fréquences, d'arrêts et de construction de sites propres en surface ou souterrains.

Le Comité de coordination émettra un avis concernant le rôle et l'organisation des transports publics, notamment au sujet de la conception générale des réseaux, de l'établissement de normes pour la création de lignes nouvelles, de la structure des tarifs, des critères de répartition des subsides, de la centralisation des commandes de matériel roulant, de la construction et de la concentration des ateliers.

L'arrêté royal portant création des commissions régionales et du Comité de coordination vient d'être signé par le Roi le 1^{er} décembre dernier.

Les consultations en vue de la désignation des représentants des instances prévues dans l'arrêté royal seront dès lors entamées rapidement, de sorte que l'installation de ces comités pourra peut-être se faire au printemps de 1977.

Les sociétés urbaines actuelles continueront à assurer les transports publics dans les grandes agglomérations. Leur tâche a, en effet, un caractère spécifique qui s'écarte sensiblement de celui des services interurbains assurés par la S. N. C. V. La mesure prise sur le plan des sociétés urbaines, se limite dès lors au rachat graduel des participations financières des anciens concessionnaires privés.

Compte tenu des importantes pertes d'exploitation enregistrées actuellement et du fait que les sociétés de transports publics sont de plus en plus considérées comme des organismes d'intérêt public, la présence du secteur privé dans ces sociétés est en effet de moins en moins justifiée. Cette mesure permettra non seulement de réduire les charges finan-

de financiële lasten van de maatschappijen verminderen maar zullen bovendien deze beheerd worden door vertegenwoordigers van de openbare besturen die in de eerste plaats een verantwoordelijkheid dragen inzake de inrichting van het openbaar vervoer.

De onderhandelingen met de privé-sector in verband met de terugkoop schieten goed op en hebben een vergevorderd stadium bereikt.

Wat nu de beslissing tot eenvormigheid van de tarieven betreft, deze heeft een begin van uitvoering gekregen op 1 juli 11. Ter gelegenheid van de op deze datum doorgevoerde tariefaanpassing kon een eerste belangrijke stap gezet worden in de richting van de harmonisering van de tarieven van de stedelijke maatschappijen. Wat de N.M.V.B. aangaat is op dezelfde datum een aan het buurspoorwegvervoer aangepast tarief in werking getreden. Zodra de overdracht van de N.M.B.S.-autobusdiensten naar de N.M.V.B. zal zijn gerealiseerd, zal dit tarief op alle interstedelijke autobus- en tramdiensten worden toegepast, zodat de harmonisering van de vervoerprijzen en -voorwaarden in het interstedelijk secundair vervoer meteen zal verwezenlijkt zijn.

Het spreekt vanzelf dat, naast de uitvoering van het reorganisatie-plan verder zal worden geijverd voor de uitbouw, de verbetering en de bevordering van het openbaar vervoer.

Zij die van het openbaar vervoer gebruik maken, moeten dan echter ook aanvaarden dat een grotere financiële bijdrage in de kostprijs gevraagd wordt.

Om de kloof tussen ontvangsten en uitgaven niet op een onverantwoorde wijze te laten verbreden, is het bijgevolg noodzakelijk dat jaarlijks een tariefverhoging wordt doorgevoerd, waarvan het peil zal bepaald worden op basis van parameters die representatief zijn voor de evolutie van de exploitatiekosten.

Ook het probleem van het vervoer van gehandicapten wordt niet uit het oog verloren. Op voorstel van de Minister zal de Maatschappij voor het intercommunale vervoer te Brussel een zestal minibussen bestellen ten einde bij wijze van proef een ophaaldienst van gehandicapten in te richten in een bepaalde zone van de Brusselse agglomeratie. Deze dienst zal er op gericht zijn een oplossing te bieden voor het probleem dat geschapen werd voor de gehandicapten die vroeger de tram of de autobus konden gebruiken, maar voor wie het openbaar vervoer bemoeilijkt of onmogelijk is geworden door de afschaffing van die diensten ter gelegenheid van het in dienststellen van de metro.

Samen met afgevaardigden van de gehandicaptenorganisaties zullen de inrichting en de exploitatie van die dienst in werkgroep onderzocht en uitgewerkt worden. Nadien zal deze groep ook de resultaten van deze proef onderzoeken, met het oog op de veralgemening van dit vervoersysteem voor minder-validen.

III. — *Semi-metro, metro en pre-metro.*

1. *De voorzieningen op budgettair vlak.*

Voor de tenuitvoerlegging van het programma 1977 van deze sector, zoals dit hierna geschetst is in zijn grote lijnen, zal een globaal krediet van 9 024 miljoen F worden uitgetrokken. Dit bedrag is vastgesteld met inachtneming van de globale investeringsmachtiging toegewezen aan het departement van verkeerswezen en berekend op basis van het jaarlijks gemiddeld stijgingsritme, noodzakelijk om de globale doelstellingen van het plan voor de periode 1976-1980 te bereiken.

Overigens wordt een eerste krediet van 1 500 miljoen F aangevraagd teneinde een aanvang te kunnen maken met

cières des sociétés, mais en outre de faire gérer celles-ci par des représentants des pouvoirs publics responsables en premier lieu de l'organisation des transports publics.

Les pourparlers avec le secteur privé au sujet du rachat progressent de manière satisfaisante et ont atteint un stade très avancé.

Pour ce qui est de la décision d'uniformiser les tarifs, celle-ci a connu un début d'exécution le 1^{er} juillet dernier. A l'occasion de l'adaptation tarifaire qui a eu lieu à cette date, un premier pas important a été franchi dans le sens de l'harmonisation des tarifs des sociétés urbaines. En ce qui concerne la S.N.C.V., un tarif adapté au transport vicinal est entré en vigueur à la même date. Dès que le transfert à la S.N.C.V. des services d'autobus de la S.N.C.B. aura été réalisé, ce tarif sera d'application à tous les services interurbains d'autobus et de tramways, de sorte que l'harmonisation des prix et conditions de transport dans le secteur du transport secondaire interurbain se trouvera également réalisée.

Il va de soi que parallèlement à l'exécution du plan de réorganisation, les efforts se poursuivront en vue de réaliser l'aménagement, l'amélioration et la promotion des transports publics.

Les usagers des transports publics doivent toutefois également accepter qu'une plus grande participation financière dans le prix de revient leur soit demandée.

Afin de ne pas élargir de façon injustifiée le fossé entre les recettes et les dépenses, il s'avère nécessaire d'appliquer annuellement une augmentation de tarifs, dont le niveau sera déterminé sur base de paramètres représentatifs de l'évolution des frais d'exploitation.

Le problème du transport des handicapés retient également toute l'attention. Sur la proposition du Ministre, la Société des Transports intercommunaux de Bruxelles passera une commande de six minibusses en vue d'assurer, à titre d'essai, un service de « ramassage » des handicapés dans une zone déterminée de l'agglomération bruxelloise. Ce service aura comme objet de résoudre le problème spécifique des handicapés qui auparavant pouvaient utiliser le tram ou l'autobus, mais pour lesquels le transport public a été rendu plus difficile ou impossible à la suite de la suppression de ces services à l'occasion de la mise en service du métro.

La création et l'exploitation de ces services seront examinées et élaborées par un groupe de travail en collaboration avec les délégués d'organisations des handicapés. Ce groupe examinera également les résultats de cette tentative en vue de la généralisation de ce système de transport pour handicapés.

III. — *Métro, pré-métro et semi-métro.*

1. *Prévisions sur le plan budgétaire.*

Un crédit total de 9 024 millions de F est prévu pour l'exécution du programme 1977 de ce secteur, tel qu'il est esquissé ci-après. Ce montant est déterminé en tenant compte de la capacité globale d'investissement attribuée au département des Communications et du rythme d'accroissement annuel nécessaire pour atteindre les objectifs fixés par le plan pour la période 1976-1980.

Un premier crédit de 1 500 millions de francs a, d'ailleurs, été demandé en vue d'entamer le remboursement du capital

de terugbetaling van de door de stad Brussel ontleende kapitalen binnen het kader van de prefinanciering waartoe werd overgegaan ter bespoediging van de afwerking van de pre-metro op het vak Noord-Zuid van de hoofdstad.

2. Overzicht van de activiteiten in 1977.

1) Brussel.

Op 20 september 1976 werd de Oost-West as van de metro in dienst gesteld tussen het stadscentrum tot Oudergem (station Beaulieu) en Sint-Lambrechts-Woluwe (station Tomberg).

De werken voor de verlenging van deze as zowel naar het Oosten als naar het Westen zijn aan de gang en de vooruitzichten terzake zijn de volgende :

— vertakking Oudergem : station Demey (1977), station Debroux (over de Vorstlaan) (1980);

— vertakking Woluwe tot aan het universitair centrum van de U. C. L. : (1980);

— vertakking Anderlecht tot aan het Dapperheidsplein (1980);

— vertakking Laken tot het Bockstaelplein (1981). Het ondergronds station St-Katelijne, gelegen op het gemeenschappelijke vak naar het Westen, zal omstreeks half 1977 in dienst worden gesteld.

De meeste studies en ruwbouwwerken die op de begroting 1977 zijn ingeschreven hebben betrekking op die as. Aldus zullen het vak over de Woluwelaan met de stations Groenenberg en Alma in 1977 in aanbesteding gegeven worden samen met de bouwerven op de Ninofse Steenweg, het station Dapperheidsplein en het station Simonis.

Bovendien is het de bedoeling over te gaan tot de bestellingen van de signalisatie en de telebediening voor de eerste uitbreidingen van de Oost-West as.

Op de as van de Kleine Ring worden de studies voortgezet, met voorrang voor de doorgang onder het kruispunt van de Louizapoort en de verbinding Rogierplein-Simonisplein.

Op de Noord-Zuid as werd de pre-metro in dienst gesteld op 4 oktober 1976 tussen het Noordstation en het Zuidstation. Aangezien een beslissing werd genomen betreffende het tracé van de metro op het grondgebied van Sint-Gillis kunnen ook de studies voor het vak tussen de Hallepoort en het Albertplein voortgezet worden.

Op de as van de Grote Ring worden verdere studies uitgevoerd voor de verbinding Sterreplein - Churchilllaan met het oog op de afschaffing van het knelpunt van de Legrandlaan.

Tenslotte voorziet het programma 1977 het bouwen nabij de Teichmannbrug van een stelplaats bestemd voor het onderhoud van de gelede tramrijtuigen met drie elementen, waarvan de levering voorzien is in de loop van 1977.

2) Antwerpen.

Na het in dienst stellen, begin 1975, van het eerste vak van de Oost-West as tussen de Groenplaats en de De Keyserlei wordt midden 1978 de ingebruikneming van het tweede vak station Diamant - Pelikaanstraat - Belgiëlei - Mercatorstraat, vooropgesteld. Het programma voor 1977 voorziet dan ook in de laatste uitrustingen en de spooraanleg voor dit vak.

De bouw van de tweede as wordt voortgezet. De werken werden aangevat in 1976 op het Astridplein. Een belang-

emprunté par la ville de Bruxelles dans le cadre du pré-financement destiné à accélérer la réalisation de l'axe Nord-Sud du pré-métro.

2. Aperçu des activités en 1977.

1) Bruxelles.

Le 20 septembre 1976, l'axe Est-Ouest du métro a été mis en service depuis le centre de la ville jusqu'à Auderghem (station Beaulieu) et Woluwe-St-Lambert (station Tomberg).

Les travaux sont en cours en vue de prolonger cet axe à l'Est comme à l'Ouest; les prévisions de mises en service sont les suivantes :

— branche Auderghem : station Demey (1977) et station Debroux (au-delà du boulevard du Souverain) en 1980;

— branche Woluwe, jusqu'au site universitaire de l'U. C. L. en 1980;

— branche Anderlecht jusque la Place de la Vaillance en 1980;

— branche Laeken jusque la place Bockstael en 1981. La station souterraine S^{te} Catherine, située sur le tronçon commun vers l'Ouest, sera mise en service vers le milieu de 1977.

La plupart des études et des travaux de génie civil qui figurent dans le budget de 1977 concernent cet axe. C'est le cas pour le tronçon au-delà du boulevard de la Woluwe avec les stations Groenenberg et Alma, tronçon qui va être mis en adjudication en 1977, de même que le chantier de la chaussée de Ninove et ceux des stations Vaillance et Simonis.

De plus, il est prévu des commandes d'équipements de signalisation et de télécommande destinés aux premières extensions de l'axe Est-Ouest.

Sur l'axe de la Petite Ceinture, les études se poursuivent en donnant la priorité à la traversée du carrefour de la Porte Louise et à la jonction Place Rogier - Place Simonis.

Sur l'axe Nord-Sud, le prémétro a été mis en service le 4 octobre 1976 entre la gare du Nord et la gare du Midi. Une décision ayant été prise concernant le tracé du métro sur le territoire de Saint-Gilles, les études du tronçon Porte de Hal - Place Albert vont pouvoir être poursuivies.

Sur l'axe de la Grande Ceinture, les études en cours ont trait à une liaison Rond-Point de l'Etoile - avenue Churchill, en vue de supprimer le bouchon de l'avenue Legrand.

Enfin, le programme 1977 prévoit la construction près du pont Teichmann, d'un dépôt destiné à l'entretien des tramways articulés à trois éléments, dont la livraison est prévue dans le courant de 1977.

2) Anvers.

Après la mise en service au début de 1975, du premier tronçon de l'axe Est-Ouest entre la Groenplaats et la De Keyserlei, on prévoit l'exploitation vers le milieu de 1978 du deuxième tronçon : Station Diamant - Pelikaanstraat - Belgiëlei - Mercatorstraat. Les derniers travaux d'équipements et la pose des voies pour ce tronçon sont prévus au programme de 1977.

La construction du deuxième axe se poursuit. Les travaux ont été entamés à l'Astridplein en 1976. Une adjudication

rijke aanbesteding werd zopas toegewezen. Het betreft een dubbele tunnel van 1815 meter onder de Turnhoutsebaan en de Herentalsebaan, met de stations Drink, Zegel, Foorplein en Morkhoven. Al deze werken zullen volgens ondergrondse methoden geschieden, in het bijzonder volgens de schildmethode.

De begroting van 1977 voorziet in de aanbesteding van het vak tussen de twee bovenvermelde werven, nl. onder de Carnotstraat vanaf het Astridplein tot het station Drink en de aftakking Carnotstraat - Kerkstraat met de stations Carnot en Willibrordus, hetgeen ook volgens ondergrondse methodes zal geschieden.

Het in dienst stellen van de tweede as Frankrijklei, Gemeentestraat, Carnotstraat, Turnhoutsebaan en Herentalsebaan alsook van de aftakking naar de Kerkstraat tot het station Willibrordus is voorzien voor 1982.

3) Luik.

In afwachting dat de « Regionale Commissie voor de Studie en de Verbetering van het gemeenschappelijk vervoer in de Luikse agglomeratie » een definitieve beslissing neemt met betrekking tot het Luikse vervoersysteem, wordt op de begroting voor 1977 de bouw van een stelplaats voor autobussen voorzien te Grivegnée evenals enkele lokale verbeteringen om het gemeenschappelijk vervoer vlotter te doen verlopen.

Anderzijds zal de studie van de volgende fasen voor de inrichting van de « Place St. Lambert » worden voortgezet.

Ook de eerste uitrustingswerken voor het station St. Lambert zullen in 1977 worden aanbesteed.

4) Charleroi.

Voor de stad Charleroi werd het volgende programma uitgewerkt voor 1977 :

- de aanbesteding van de tunnel Beaux-Arts - Noordstation, als laatste schakel in de halve lus naar het Westen tussen het Zuidstation en het Noordstation. De indienststelling van die verbinding is gepland voor 1980. De twee eerste stations (Zuidstation en Villette) zijn reeds in dienst sedert 21 juni 1976;

- de aanbesteding van een aftakking in eigen bedding van het Noordstation naar de Place Albert I te Montignies;

- voortzetting van de studie voor de aftakkingen vanaf het Noordstation naar Gilly en Lodelinsart;

- een reeks van uitrustings- en voltooiingswerken op lijnen in aanbouw.

5) Gent.

Voor 1977 worden vooral lokale verbeteringen van het bestaande net gepland zoals o.m. de uitbreiding van tramlijn 1 tot Wondelgem, het invoeren van een systeem van één richtingsverkeer rond het Belfort, het E. Braunplein en de St. Nikolaaskerk en de aanleg van een speciale halte op de Korenmarkt om het in- en uitstappen te vergemakkelijken en een vlotte correspondentie tussen de lijnen 1 en 4 te verzekeren.

IV. — De financiële vooruitzichten voor 1977.

De kredieten voorgesteld ten gunste van de N. M. V. B. en de stedelijke maatschappijen bedragen 9 980 miljoen, waarvan 3 705 miljoen voor de N. M. V. B. en 6 275 miljoen voor de stedelijke maatschappijen. Vergeleken met het dienstjaar 1976 stijgen deze kredieten respectievelijk met 6,9 % en 5,99 %.

importante vient d'avoir lieu : elle concerne la construction d'un tunnel double de 1 815 m de longueur sous la Turnhoutsebaan et la Herentalsebaan avec les stations Drink, Zegel, Foorplein et Morkhoven. Tous ces travaux sont exécutés selon des méthodes souterraines, en particulier celle du « bouclier ».

Le budget de 1977 prévoit l'adjudication du tronçon entre les deux chantiers précités, à savoir sous la Carnotstraat depuis l'Astridplein jusque la station Drink et l'antenne Carnotstraat-Kerkstraat, avec les stations Carnot et Willibrordus. Ces travaux seront également exécutés selon des méthodes souterraines.

La mise en service du 2^e axe, Frankrijklei - Gemeentestraat, Carnotstraat - Turnhoutsebaan et Herentalsebaan est prévue pour 1982, ainsi que l'antenne vers la Kerkstraat, jusqu'à la station Willibrordus y compris.

3) Liège.

En attendant la décision définitive de la Commission régionale pour l'étude et l'amélioration des transports en commun dans l'agglomération liégeoise au sujet du système de transport liégeois, le budget pour 1977 prévoit la construction d'un dépôt pour autobus à Grivegnée et quelques aménagements locaux destinés à faciliter la circulation des transports en commun.

L'étude des phases ultérieures d'aménagement de la Place St-Lambert sera poursuivie.

L'adjudication de premiers équipements de la Gare St-Lambert sera également lancée.

4) Charleroi.

Le programme de 1977 prévoit :

- l'adjudication du tunnel Beaux-Arts-Gare du Nord, qui constitue le dernier maillon de la demi-boucle Ouest, entre la gare du Sud et la gare du Nord. La mise en service de cette demi-boucle est prévue pour 1980, les deux premières stations — Gare du Sud et Villette étant déjà en service depuis le 21 juin 1976;

- l'adjudication de l'antenne en site propre allant de la gare du Nord vers la Place Albert I^{er} à Montignies;

- la poursuite des études des antennes en site propre de la gare du Nord respectivement vers Gilly et vers Lodelinsart;

- une série de travaux d'équipement et de parachèvement sur les ouvrages en cours de construction.

5) Gand.

Pour 1977, des améliorations locales du réseau actuel sont surtout prévues, telles que la prolongation de la ligne de tramway n° 1 jusqu'à Wondelgem et l'organisation d'une circulation à sens unique autour du Beffroi, la Place E. Braun et l'église St-Nicolas, avec aménagement de l'arrêt Marché-aux-Grains pour faciliter la circulation des trams et l'accès des voyageurs et permettre une correspondance aisée entre les lignes n°s 1 et 4.

IV. — Prévisions financières pour 1977.

Les crédits proposés pour la S. N. C. V. et les sociétés urbaines s'élèvent à 9 980 millions, dont 3 705 millions pour la S. N. C. V. et 6 275 millions pour les sociétés urbaines. Comparativement à l'exercice 1976, ces crédits augmentent respectivement de 6,9 % et 5,99 %.

Ten einde de exploitatiedeficits in de mate van het mogelijke binnen deze perken te houden, zullen de maatschappijen hun inspanningen op het vlak van de besparingen voortzetten. Bovendien wordt voor het jaar 1977 een tariefverhoging in het vooruitzicht gesteld.

2. Bespreking.

1. De financiële toestand.

Vraag :

Het exploitatieverlies van de stedelijke vervoermaatschappijen steeg in 1975 met 39,7 % ten overstaan van 1974.

Hoeveel wordt er spijs dat verlies nog aan de privé-aandeelhouders van de M. I. V.'s uitbetaald ?

Antwoord :

In 1975 werd conform de statuten van de M. I. V.'s uitbetaald :

— 1,0 % op de ontvangsten F	21 842 118
— 4,5 % interest op het kapitaal	79 415 073
	101 257 191

Het juiste bedrag voor 1976 is nog niet gekend.

Vraag :

In 1975 is het dekkingscoëfficiënt van de uitgaven van de M. I. V. en N. M. V. B. gedaald.

Werd terzake rekening gehouden met de investeringsuitgaven ?

Antwoord :

Bij het vaststellen van het coëfficiënt wordt geen rekening gehouden met de infrastructuurkosten. Men gaat uit van exploitatiekosten, met inbegrip van de lasten van de leningen aangegaan voor de aankoop van rijdend materieel en vaste installaties.

Vraag :

In verband met de leningscapaciteit toegekend aan de M. I. V.'s bij de wet van 9 juli 1976, wordt gevraagd hoeveel van de 7,5 miljard reeds werd vastgelegd.

Antwoord :

Op 31 december 1976 was een bedrag vastgelegd van 2,262 miljard F.

2. De geleverde inspanningen.

Vraag :

De Minister stelt in zijn inleiding dat sommige gemeenten onvoldoende meewerken aan de uitwerking van bepaalde voorstellen die ertoe strekken het openbaar vervoer in de steden vlotter te doen verlopen.

Les sociétés poursuivront leur effort sur le plan des économies en vue de contenir l'accroissement du déficit d'exploitation dans les limites précitées. De plus, il est envisagé une augmentation de tarifs qui interviendrait dans le courant de l'année 1977.

2. Discussion.

1. Situation financière.

Question :

Le déficit d'exploitation des sociétés de transports urbains a augmenté de 39,7 % en 1975 par rapport à 1974. Quel est le montant des dividendes qui, malgré ce déficit, continuent à être distribués aux actionnaires privés des S. T. I. ?

Réponse :

Conformément aux statuts des S. T. I., les dividendes suivants ont été distribués en 1975 :

— 1 % des recettes F	218 842 118
— 4,5 % d'intérêts de capitaux	79 415 073
	101 257 191

Le montant exact pour 1976 n'est pas encore connu.

Question :

Le coefficient de couverture des dépenses des S. T. I. et de la S. N. C. V. a baissé en 1975.

A-t-il été tenu compte à cet égard des dépenses d'investissements ?

Réponse :

Il n'est pas tenu compte des dépenses d'infrastructure lors de la fixation du coefficient. Les éléments de base sont les frais d'exploitation, y compris les charges des emprunts contractés en vue de financer l'achat du matériel roulant et des installations fixes.

Question :

A propos de la capacité d'emprunt octroyée aux S. T. I. par la loi du 9 juillet 1976, il est demandé quelle part des 7,5 milliards a déjà été engagée.

Réponse :

Il avait été engagé 2,262 milliards au 31 décembre 1976.

2. Efforts fournis.

Question :

Dans son exposé introductif, le Ministre prétend que certaines communes collaborent insuffisamment à l'élaboration de propositions tendant à faciliter les transports en commun urbains.

Moeten werkelijk alle gemeenten over één kam worden geschoren? Moet ook niet de vraag worden gesteld of de gemeenten wel voldoende steun krijgen van het departement?

Antwoord :

Er stellen zich regelmatig bepaalde problemen.

Men kan nochtans bezwaarlijk een lijst opmaken van de gemeenten volgens de graad van de medewerking die zij verlenen om het openbaar vervoer vlotter en regelmatig te doen verlopen, waartoe meer bepaald wat het bovengronds vervoer betreft, lokale politiematregelen of verkeersreglementen, in hoge mate kunnen bijdragen.

Elke plaatselijke overheid kan altijd op de steun rekenen van het departement voor initiatieven die tot een vlotter en regelmatig verloop van het openbaar vervoer kunnen leiden.

Vraag :

Terwijl de gemeenten zich heel wat inspanningen getroosten op het gebied van openbaar vervoer, stelt men vast dat de coördinatie tussen de departementen van Verkeerswezen en Openbare Werken vaak in gebreke blijft. Zo worden van overheidswege bushaltes verplaatst zonder dat rekening wordt gehouden met de door de gemeenten uitgeruste haltes.

Antwoord :

De coördinatie terzake is nodig. De Minister zal vastgestelde leemten pogen te verhelpen. Dit is trouwens een der opdrachten van de regionale commissies, opgericht bij koninklijk besluit van 1 december 1976.

3. Overdracht van de N. M. B. S.-autobusdiensten.

Vraag :

In het kader van de overdracht van de autobuslijnen van de N. M. B. S. aan de N. M. V. B. moet het thans bestaande evenwicht worden behouden tussen het aandeel van de exploitatie onder regie en het aandeel van de in concessie gegeven diensten.

Op 23 oktober 1976 heeft de Minister te Hasselt, tegenover de afgevaardigde van de Belgische Federatie van autobus- en autocarexploitanten verklaard dat het niet zijn bedoeling was af te zien van het systeem van de verpachting op grond van vooraf vastgestelde kostprijzen en dat het huidige systeem zal worden behouden derwijze dat het huidige aandeel van de particuliere ondernemingen in het openbaar vervoer ongewijzigd zal blijven.

Antwoord :

De beslissing van de Regering in verband met de reorganisatie van het gemeenschappelijk vervoer voorziet immers in een aantal overdrachten van autobuslijnen van de N. M. B. S. naar de N. M. V. B.

Die overname zal vanaf 22 mei 1977, wanneer de nieuwe uurregeling van het intercommunaal gemeenschappelijk vervoer van kracht wordt.

Er is uitdrukkelijk overeengekomen dat het systeem van de concessie zal worden behouden. De administratie heeft contact opgenomen met de N. M. V. B. ten einde de bijzonderheden van de overdracht te regelen en ervoor te zorgen dat de hierboven uiteengezette maatregelen vanaf het begin toegepast zullen worden.

Ce reproche peut-il raisonnablement être adressé à toutes les communes? Par ailleurs, les communes sont-elles vraiment suffisamment aidées par le département?

Réponse :

Certains problèmes se posent régulièrement.

Il serait toutefois difficile d'établir une liste des communes selon leur degré de collaboration en vue de rendre l'écoulement du transport public plus rapide et plus régulier, ce à quoi peuvent contribuer dans une large mesure, plus spécialement pour ce qui concerne le transport de surface, des mesures locales de police ou de circulation.

Les autorités locales peuvent toujours compter sur l'appui du département pour toute initiative qui serait de nature à rendre plus rapide et plus régulier l'écoulement du transport public.

Question :

Alors que les communes consentent pas mal d'efforts dans le domaine des transports publics, force est de constater que la coordination entre les départements des Communications et des Travaux publics laisse souvent à désirer. Ainsi les autorités déplacent-elles des arrêts d'autobus sans tenir compte des arrêts équipés par les communes.

Réponse :

Une coordination est nécessaire en cette matière. Le Ministre s'efforcera de remédier aux lacunes constatées. Ceci est une des missions dont sont chargées les commissions régionales instaurées par l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1976.

3. Transfert de services d'autobus de la S. N. C. B.

Question :

Dans le cadre de la cession des services d'autobus de la S. N. C. B. à la S. N. C. V., la nécessité s'impose de maintenir l'actuel équilibre existant, c'est-à-dire la part d'exploitation en régie et la part des services d'affermages.

Le 23 octobre 1976, à Hasselt, le Ministre a déclaré aux délégués de la Fédération belge des exploitants d'autobus et d'autocars, qu'il n'entrait pas dans ses intentions de supprimer le système d'affermage sur base des coûts préalablement établis, et qu'en principe le système actuel sera maintenu en ce sens que la part actuelle des entreprises privées dans le transport public restera inchangée.

Réponse :

La décision du Gouvernement quant à la réorganisation des transports en commun prévoit en effet le transfert des autobus de la S. N. C. B. à la S. N. C. V.

Cette reprise sera mise en exécution à partir du 22 mai prochain, date des nouveaux horaires des transports en commun interurbains.

Il a expressément été prévu que le système de l'affermage sera maintenu. L'administration a pris contact avec la S. N. C. V. en vue de mettre au point les modalités du transfert et de garantir, dès le départ, l'application des dispositions exposées ci-dessus.

Vraag :

Zal in het raam van de overdracht van de autobusdiensten van de N. M. B. S. aan de N. M. V. B. aandacht worden geschonken aan de prijsverschillen die thans tussen sommige netten bestaan ?

In Oostende bvb. wordt één wijk door de N. M. B. S.-bussen uitgebaat, de andere door de buurtspoorwegen. De inwoners van die ene wijk betalen een hogere vervoerprijs en worden bovendien geconfronteerd met tariefproblemen bij het overstappen op andere buslijnen.

Zal de geplande overdracht daadwerkelijk kunnen ingaan op 22 mei e.k.

Zal de algemene reisgids van de N. M. V. B. tijdig worden aangepast ?

Antwoord :

Alle stedelijke autobussen zullen rijden tegen eenzelfde tarief.

De nodige schikkingen werden getroffen om de overdracht op 22 mei daadwerkelijk te doen ingaan.

*4. De raadgevende commissies.**Vraag :*

Bij het koninklijk besluit van 1 december 1976 (*Belgisch Staatsblad* van 28 december 1976) werden raadgevende commissies voor het bevorderen en coördineren van het stedelijk en interstedelijk gemeenschappelijk vervoer opgericht.

Hoe worden de zetels tussen de lokale en de regionale overheden verdeeld. Wie zullen de betrokken ministers vertegenwoordigen. Waarom zetelen er geen vertegenwoordigers van de M. I. V. voor de provincies West-Vlaanderen en Limburg ?

Antwoord :

De door de Minister van Verkeerswezen aangewezen ambtenaren behoren tot het bestuur van het vervoer van het departement.

De regionale overheden worden ten getale van 2 aangeduid door de gewestelijke economische raden en ten getale van 4 door de regionale ministercomités. Voor de agglomeraties worden 2 leden door de gewestelijke economische raden en 4 door de gemeentebesturen aangeduid.

Voor de provincies Limburg en West-Vlaanderen, waar geen M. I. V.'s zijn, werden vertegenwoordigers van de federatie van Belgische autobus en autocaruitbaters in de commissies opgenomen.

*5. De tariefaanpassingen.**Vraag :*

Volgens welke parameters zullen de jaarlijkse tariefaanpassingen worden berekend ?

Antwoord :

De parameters werden nog niet vastgesteld. Er zal o.m. rekening gehouden worden met de loonkost en de prijs van de brandstof. De aanpassing zal nooit meer bedragen dan de stijging van de levensduurte.

Question :

Sera-t-il tenu compte des différences de tarifs existant actuellement entre certains réseaux lors du transfert des services d'autobus de la S. N. C. B. à la S. N. C. V. ?

A Ostende, par exemple, un quartier est desservi par le bus de la S. N. C. B., un autre par la S. N. C. V. Les habitants de ce quartier paient plus cher et ont, en outre, à faire face à des problèmes tarifaires lorsqu'ils passent sur d'autres lignes d'autobus.

Le transfert envisagé pourra-t-il réellement s'effectuer à partir du 22 mai prochain ?

Le guide général de la S. N. C. V. pourra-t-il être adapté à temps ?

Réponse :

Tous les autobus urbains pratiqueront le même tarif.

Les dispositions nécessaires sont prises afin que le transfert prenne effectivement cours le 22 mai.

*4. Commissions consultatives.**Question :*

L'arrêté royal du 1^{er} décembre 1976 (*Moniteur belge* du 28 décembre 1976) a créé des commissions consultatives pour la promotion et la coordination des transports en commun urbains et interurbains.

Quelle est la répartition des sièges entre les autorités locales et régionales ? Par qui les Ministres intéressés seront-ils représentés ? Pour quel motif n'y a-t-il pas de représentant des S. T. I. des provinces de Flandre occidentale et de Limbourg ?

Réponse :

Les fonctionnaires désignés par le Ministre des Communications appartiennent à l'administration des transports du département.

Les autorités régionales sont représentées à raison de 2 membres pour les Conseils économiques régionaux et de 4 pour les comités ministériels régionaux. Les représentants des agglomérations sont désignés à raison de 2 membres par les Conseils économiques régionaux et 4 par les administrations communales.

En ce qui concerne les provinces de Limbourg et de Flandre occidentale, où il n'y a pas de S. T. I., ce sont les représentants de la fédération belge des exploitants d'autobus et d'autocars qui siègent au sein des commissions.

*5. Adaptation des tarifs.**Question :*

Suivant quels paramètres les adaptations tarifaires annuelles sont-elles calculées ?

Réponse :

Les paramètres n'ont pas encore été fixés. Il sera tenu compte notamment du coût des salaires et du prix du carburant. L'adaptation ne dépassera jamais l'augmentation du coût de la vie.

6. De coördinatie inzake stedelijk vervoer.

Vraag :

De coördinatie van de uurregelingen en frekwenties van openbaar vervoer laat in verschillende stadscentra te wensen over.

Antwoord :

De aanpassing van de frekwenties aan de noden van de gebruikers gebeurt zo goed mogelijk, doch is beperkt wegens budgettaire imperatieven.

Vraag :

Verkeersopstoppen veroorzaakt door particuliere wagens die dikwijls slechts door één persoon zijn bezet, kunnen worden toegeschreven aan de afwezigheid van adequate openbare vervoermiddelen.

Bijkomende studies zouden moeten worden uitgevoerd om de netten te verbeteren.

Antwoord :

De organisatie van de openbare vervoersnetten beantwoordt over 't algemeen aan de vervoerbehoefden. Het openbaar vervoer kan evenwel, vooral in de steden en tijdens de spitsuren, zijn taak van regelmatig en snel vervoermiddel niet vervullen, daar het gehinderd wordt door het algemeen verkeer.

De gebruikers van de eigen wagen zullen slechts naar het openbaar vervoer overgaan en zodoende de verkeersdrukte verminderen, indien zij sneller hun bestemming kunnen bereiken.

Daartoe is het echter nodig het openbaar vervoer te scheiden van het privé vervoer, hetzij ondergronds, hetzij bovengronds. Vanzelfsprekend zijn bovengrondse oplossingen heel wat goedkoper dan ondergrondse, waarvan de infrastructuur- en de exploitatiekosten zeer hoog oplopen.

7. Het openbaar vervoer in de agglomeratie Gent.

Vraag :

In verband met het stedelijk vervoer te Gent vraagt een lid waar men nu aan toe is na de verschillende studies die aan dat probleem werden gewijd. Hij kan wel akkoord gaan met de koerswijziging van het departement dat nu, o.a. onder de druk van milieubeschermers, een vlot bovengronds openbaar vervoer verkiest boven de systematische uitbouw van een pre-metro en een metronet, doch de overheid zou moeten inzien dat, wat de Gentse stadskern betreft, slechts een ondergrondse formule voldoening kan geven.

De verbinding van het stadscentrum met de vroegere randgemeenten zou moeten verzekerd door openbaar vervoer met eigen bedding.

Antwoord :

De Minister wil het openbaar vervoer aantrekkelijk maken. De methodes om dit doel te bereiken kunnen verschillen. Ongewijfeld is de metro de meest aantrekkelijke formule die echter ook zeer duur uitvalt.

Daarom meent de Minister dat alle mogelijkheden grondig moeten bestudeerd worden en dat slechts tot de aanleg van een metro- of premetronet kan besloten worden indien blijkt dat geen andere oplossing voldoening kan schenken.

6. Coordination des transports urbains.

Question :

La coordination des horaires et des fréquences en matière de transports en commun laisse à désirer dans plusieurs centres urbains.

Réponse :

L'adaptation des fréquences aux besoins des usagers est réalisée le mieux possible; toutefois, elle est limitée par des impératifs budgétaires.

Question :

L'« engorgement » de la circulation par les voitures privées, souvent occupées par une seule personne, peut être attribué à l'absence de moyens de transport en commun adéquats.

Des études supplémentaires devraient être entreprises afin d'améliorer les réseaux.

Réponse :

L'organisation des réseaux de transports publics répond en général aux nécessités de transport. Toutefois, les transports publics ne peuvent, surtout dans les villes et aux heures de pointe, remplir leur rôle de transport régulier et rapide par suite de la gêne apportée par le trafic général.

Les personnes utilisant leur propre voiture ne prendront le transport public et de ce fait allègeront la densité de la circulation que si elles peuvent atteindre plus rapidement leur destination.

Pour atteindre ce but, il est indispensable de séparer le transport public de la circulation générale soit en surface, soit en sous-sol. Il va de soi que des solutions de surface sont plus économiques que celles en sous-sol, dont les frais d'infrastructure et d'exploitation sont très élevés.

7. Transports en commun dans l'agglomération gantoise.

Question :

En ce qui concerne les transports en commun à Gand, un membre demande comment se présente la situation à l'issue des diverses études qui ont été consacrées au problème. Il peut marquer son accord sur le changement de politique du département qui, cédant à la pression des défenseurs de l'environnement, opte pour un mode de transport public rapide en surface plutôt que pour le développement systématique d'un réseau de pré-métro et de métro. Les pouvoirs publics ne peuvent cependant ignorer que seule une formule de circulation en souterrain peut donner satisfaction dans le centre de Gand.

La liaison entre le centre urbain et les anciennes communes de la périphérie devrait être assurée par des transports publics en site propre.

Réponse :

Le Ministre souhaite rendre les transports en commun attractifs. Il existe diverses méthodes à cet effet. Le métro est sans conteste la formule la plus attractive, mais aussi la plus chère.

Aussi le Ministre estime-t-il que toutes les possibilités doivent faire l'objet d'un examen approfondi et que la construction d'un métro ou d'un semi-métro ne peut être décidée qu'au cas où aucune autre solution ne peut donner satisfaction.

De aanleg van eigen beddingen voor de tramsporen met eventueel plaatselijke tunnels biedt een mogelijke oplossing, op voorwaarde dat het autoverkeer kan aangepast worden.

Het probleem zal binnenkort grondig worden onderzocht met het nieuwe stadsbestuur en met de bevoegde regionale commissie.

8. Het openbaar vervoer in de agglomeratie Antwerpen.

Vraag :

Onlangs werd bij ministeriële beslissing de concessie van bepaalde autobusdiensten, verzekerd door de firma De Polder, verlengd.

Er wordt nochtans beweerd dat, indien de M. I. V. A. deze lijnen zelf zou uitgebaat hebben, dit een besparing van 60 miljoen zou hebben meegebracht.

Antwoord :

Er werd inderdaad beweerd dat de overname door de M. I. V. A. van de exploitatie van de lijnen die verpacht waren aan de P. V. B. A. « De Polder » een belangrijke besparing zou hebben meegebracht. Deze bewering steunde evenwel op een onvolledige aanrekening van de exploitatiekosten.

Zo geeft een berekening die uitsluitend rekening houdt met de marginale kosten eveneens een besparing in geval van exploitatie door de M. I. V. A. Een dergelijke werkwijze is echter niet aan te nemen. In dergelijk geval zou de M. I. V. A. een bijkomende prestatie moeten leveren die circa 26 % bedraagt van het huidige aantal autobus-km. Dit is onmogelijk met het huidige personeel en materieel en met de bestaande vaste installaties.

Bij de berekening van de werkelijke kostprijs zowel voor de P. V. B. A. « De Polder » als voor de M. I. V. A. werden verschillende hypothesen weerhouden. Steeds was de kostprijs hoger in geval van exploitatie door de M. I. V. A.

Als voorbeeld kan een berekening aangehaald worden die steunt op exacte boekhoudkundige gegevens. Voor de M. I. V. A. bedraagt de kostprijs over het eerste halfjaar 1975 iets meer dan 54 F per autobus-km. Voor « De Polder » werd over het ganse jaar 1975 iets minder dan 40 F per wagen-km betaald. Dit geeft een besparing van circa 19 miljoen F per jaar in geval van exploitatie door de firma « De Polder ».

Vraag :

De stad Antwerpen heeft de goedkeuring gevraagd voor het aanleggen van een eigen bedding voor het openbaar vervoer in de Lange Gasthuisstraat. Wanneer zal terzake een beslissing worden genomen ?

Antwoord :

Deze beslissing werd goedgekeurd. De M. I. V. A. zelf heeft het College van burgemeester en schepenen hiervan op de hoogte gesteld bij brief van 8 december 1976.

9. Het openbaar vervoer in de agglomeratie Charleroi.

Vraag :

Volgende leemten werden vastgesteld in het plan van het openbaar vervoer te Charleroi :

L'implantation de sites propres pour des voies de tram avec éventuellement des tunnels localisés peut constituer une solution pour autant que des dispositions soient prises pour adapter le trafic des véhicules privés.

Le problème va être réexaminé sous peu avec la nouvelle administration communale et la commission régionale compétente.

8. Transports en commun dans l'agglomération anversoise.

Question :

La concession de certaines lignes d'autobus, accordée à la firme De Polder, a été renouvelée récemment par décision ministérielle.

Il est cependant prétendu que l'exploitation de ces lignes par la M. I. V. A. aurait permis une économie de 60 millions.

Réponse :

Il a, en effet, été prétendu que la reprise par la M. I. V. A. de l'exploitation des lignes concédées à la S. P. R. L. « De Polder » aurait permis une importante économie. Cette assertion se fondait toutefois sur un décompte fragmentaire des frais d'exploitation.

C'est ainsi qu'un calcul tenant uniquement compte des frais marginaux indique également une économie en cas d'exploitation par la M. I. V. A. Un tel calcul ne constitue cependant pas une base valable. Dans cette hypothèse, la M. I. V. A. devrait effectuer une prestation supplémentaire de près de 26 % du nombre actuel de km par autobus, ce qui est irréalisable au moyen des actuels effectifs et matériels ainsi qu'au moyen des installations fixes existantes.

Plusieurs hypothèses ont été envisagées lors du calcul du prix de revient réel, tant de la S. P. R. L. « De Polder » que de la M. I. V. A. Le prix de revient de la M. I. V. A. était toujours supérieur.

On peut citer, à titre d'exemple un calcul basé sur des données comptables exactes : le prix de revient de la M. I. V. A. s'élève à 54 F par kilomètre-autobus pour le premier semestre de 1975. Il a été versé à « De Polder » un peu moins de 40 F par kilomètre-autobus pour l'ensemble de 1975. Ces chiffres révèlent que l'exploitation par la firme « De Polder » représente donc une économie annuelle d'environ 19 millions.

Question :

La ville d'Anvers a demandé d'approuver l'aménagement d'un site propre pour les transports publics dans la « Lange Gasthuisstraat ». Quand une décision interviendra-t-elle à ce sujet ?

Réponse :

Cette décision a été approuvée. La M. I. V. A. a elle-même signalé ce fait au collège des bourgmestre et échevins par sa lettre du 8 décembre 1976.

9. Les transports en commun dans l'agglomération de Charleroi.

Question :

Les lacunes suivantes ont été relevées dans le plan des transports en commun de Charleroi :

1° er zijn onvoldoende kredieten om de werken uit te voeren;

2° de inval- en ringwegen vanaf het station houden geen rekening met het zuiden en het zuid-westen van de Stad;

3° het openbaar vervoer naar de noordelijke industriezone is onvoldoende georganiseerd vanuit de grote intergewestelijke assen.

Zo kunnen de werknemers van het bedrijf Caterpillar, gelegen op nauwelijks vier kilometer van Fleurus, die gemeente niet altijd gemakkelijk bereiken rekening houdend met de uurregeling van het ploegwerk.

De rust- en werkcentra zouden beter moeten worden bediend.

Antwoord :

Het is niet mogelijk alles op hetzelfde ogenblik te verwezenlijken.

De vastleggingskredieten bestemd voor de verbetering van het openbaar vervoer te Charleroi overschrijden de twee miljard frank voor het geheel van de dienstjaren 1974, 1975 en 1976.

De werken die momenteel uitgevoerd worden of op het punt staan om vastgelegd te worden situeren zich op de halve lus « gare du Sud — Beaux-Arts — gare du Nord », op de vertakkingen vertrekkend van de gare du Nord respectievelijk naar Montignies, Gilly en Lodelinsart evenals op de vertakking Beaux-Arts-gare du Sud in de richting van Marchienne-au-Pont. Al deze secties moeten in dienst gesteld zijn in 1980.

Het komt de bevoegde Regionale Commissie toe, de voorstellen met betrekking tot de toekomstige werken alsook het bepalen van de prioriteiten aan de Minister voor te leggen.

10. Het openbaar vervoer in de Brusselse agglomeratie.

Vraag :

Er is zeker geen gebrek aan studie en informatie over het gemeenschappelijk vervoer te Brussel. Wel is er een gebrek aan coördinatie ingevolge het ongelooflijk aantal instanties die zich met die zaak moeten inlaten.

Echte coördinatie impliceert dat één enkele overheid de beslissing neemt, namelijk de gewestelijke overheid.

Antwoord :

Het is juist dat talrijke overheden tussenkomen.

Er is evenwel geen gemis aan organisatie in het nemen van beslissingen.

De Regionale Commissie doet aan de Minister de nodige voorstellen die over het algemeen goedgekeurd worden.

De beslissingen van de Minister worden via zijn departement overgemaakt aan de Bijzondere Studiedienst van de M. I. V. B., die belast is de uitvoering van deze beslissingen te coördineren (opstellen van de algemene plannen, controle op de studiebureaus, aanbestedingen, toezicht op de werken, aanvaarding van de werken).

Vraag :

De uitbouw van het Brusselse metronet heeft het privévervoer niet uit de slop kunnen halen.

Hiervoor zouden bij de metro-eindstations opvangparkings moeten uitgebouwd worden.

1° les crédits destinés à l'exécution des travaux sont insuffisants;

2° les axes de pénétration ou de contournement à partir de la gare négligent le sud et le sud-ouest de la ville;

3° les transports en commun vers la zone industrielle du nord sont insuffisamment organisés au départ des grands axes interrégionaux.

Il n'est, par exemple, pas toujours aisé pour les travailleurs de l'entreprise Carterpillar, située à 4 km à peine de Fleurus, de joindre commodément cette commune en fonction de l'horaire du travail en équipes.

Les centres de repos et de travail devraient donc être mieux desservis.

Réponse :

Il n'est pas possible de tout réaliser en même temps.

Les crédits d'engagements destinés à l'amélioration des transports en commun à Charleroi dépassent deux milliards de francs pour l'ensemble des exercices 1974, 1975 et 1976.

Les travaux actuellement en cours ou sur le point d'être engagés se localisent sur la demi-boucle « gare du Sud — Beaux-Arts — gare du Nord », sur les antennes partant de la gare du Nord, respectivement vers Montignies, Gilly et Lodelinsart, ainsi que sur l'antenne Beaux-Arts-gare du Sud en direction de Marchienne-au-Pont. Toutes ces sections doivent être mises en service en 1980.

Il appartient à la Commission régionale compétente de soumettre au Ministre des propositions relatives aux prochains travaux à entreprendre et aux priorités à établir.

10. Les transports en commun dans l'agglomération bruxelloise.

Question :

Il ne manque certes pas d'informations et d'études au sujet des transports en commun à Bruxelles. Ce qui manque c'est la coordination, car il existe un nombre incroyable d'instances compétentes en la matière.

Une véritable coordination impliquerait que la décision soit prise par une seule autorité, en l'occurrence les pouvoirs régionaux.

Réponse :

Il est exact qu'un grand nombre d'autorités interviennent.

Toutefois, il n'y a pas d'absence d'organisation dans la prise des décisions.

La Commission régionale présente au Ministre les propositions nécessaires, qui sont généralement approuvées.

Les décisions du Ministre sont transmises par son département au Service spécial d'Etudes de la S. T. I. B., qui est chargé de coordonner l'exécution de ces décisions (établissement des plans généraux, contrôle des bureaux d'études, adjudications, surveillance des chantiers, réception des travaux).

Question :

La mise en œuvre du métro bruxellois n'a pas résolu le problème du transport individuel.

Il s'indiquerait d'aménager à cet effet des parkings de dissuasion près des gares terminales du métro.

Antwoord :

Uit het succes van de opvangparking van het metrostation « Delta » blijkt de doeltreffendheid van gelijkaardige schakels tussen de vervoermiddelen.

Ter bevordering van zulke oplossingen zou de verlenging van een metrolijn kunnen afhankelijk gemaakt worden van het aanleggen van opvangparkings door de gemeentebesturen. Voor de Brusselse agglomeratie worden thans 8 opvangparkings voorzien, doch de meningen zijn verdeeld.

C. — HET WEGVERVOER EN DE VERKEERSVEILIGHEID.

1. Uiteenzetting van de Minister.

I. — Het vervoer van personen.

1. Taxi's.

Door de wet van 27 december 1974 werd de reglementering op het vervoer met taxi's fundamenteel gewijzigd. In 1975 werden de uitvoeringsbesluiten genomen. De incorporatie van de fooi in de prijs van de rit werd doorgevoerd op 1 januari 1976.

Bepaalde taxi-ondernemingen, die loontrekkend personeel tewerkstellen, ondervinden nochtans op dit ogenblik moeilijkheden op het vlak van de rendabiliteit.

Samen met de betrokken diensten en met alle geïnteresseerde departementen, worden de diverse aspecten van dit probleem onderzocht.

2. Bijzondere autobusdiensten.

Het werknemersvervoer dat rechtstreeks door de bedrijven wordt gefinancierd, werkt goed sinds de veralgemening van het Antwerps tarificatiesysteem over heel het land op 1 oktober 1975. Dit tarief werd overigens verhoogd met 15 % op 1 april 1976. Er is evenwel nog een probleem voor de diensten die uitsluitend via abonnementsgelden worden betaald. Hiertoe wordt overleg gepleegd met de betrokken middelen met het oog op het uitwerken van een nieuwe wet om deze aangelegenheid definitief te regelen.

Wat het leerlingenvervoer betreft, worden op dit ogenblik door de Ministers van Nationale Opvoeding nieuwe structuren uitgewerkt. Deze worden momenteel besproken met de diensten van het departement. Bovendien werden duidelijke afspraken gemaakt die er moeten toe leiden, daar waar het mogelijk is, prioriteit te verlenen aan het openbaar vervoer.

3. Autocars.

Op 1 augustus 1976 werd, in afwachting van de uitvoering van de Richtlijn van 12 november 1974 van de Europese Gemeenschappen, de toegang tot het beroep strenger reglementeerd. Op die manier wordt elke onverantwoorde uitbreiding geweerd en, door de erin vervatte leeftijdsgrens, wordt de verjonging in de autocarexploitatie in de hand gewerkt. Andere maatregelen zoals de invoering van een referentietarief, de bestrijding van sluikwerk en de instelling van een stersysteem worden in overleg met de beroepsmiddelen uitgewerkt.

II. — Het vervoer van goederen.

De Minister heeft in februari 1976 een wetsontwerp ingediend, waarbij de mogelijkheid tot tijdelijke stopzetting van de afgifte van vervoerbewijzen en -vergunningen in

Réponse :

Le succès que connaît le parking de dissuasion de la station de métro « Delta » démontre l'efficacité de tels relais de moyens de transport.

Afin de promouvoir ces solutions, on pourrait faire dépendre le prolongement d'une ligne de métro de la décision, par les autorités communales, de construire des parkings de dissuasion. Actuellement, huit parkings de dissuasion sont prévus pour l'agglomération bruxelloise, mais les avis sont contradictoires.

C. — LE TRANSPORT PAR ROUTE ET LA SECURITE ROUTIERE.

1. Exposé du Ministre.

I. — Le transport de personnes.

1. Taxis.

La loi du 27 décembre 1974 a modifié fondamentalement la réglementation sur les services de taxis. Les arrêtés d'exécution ont été pris en 1975. L'incorporation du pourboire dans le prix de la course a été instaurée à partir du 1^{er} janvier 1976.

Certaines entreprises de taxis, qui emploient du personnel salarié, éprouvent cependant, en ce moment, des difficultés sur le plan de la rentabilité.

Les services compétents examinent, avec tous les départements intéressés, les divers aspects de cette question.

2. Services spéciaux d'autobus.

Le transport d'ouvriers financé directement par les entreprises fonctionne d'une manière satisfaisante depuis la généralisation, au 1^{er} octobre 1975, du système anversoïse de tarification à tout le pays. Ce tarif a d'ailleurs été augmenté de 15 % au 1^{er} avril 1976. Un problème se pose cependant pour les services rémunérés exclusivement par des abonnements. Pour y remédier, une concertation a été engagée avec les milieux intéressés en vue d'élaborer une nouvelle loi réglant définitivement cette affaire.

En ce qui concerne le transport des écoliers, les Ministres de l'Education nationale élaborent de nouvelles structures. Les discussions à ce sujet sont en cours avec les services du département. En outre, il a été convenu expressément que, dans tous les cas où cela s'avérera possible, priorité sera donnée aux transports publics.

3. Autocars.

Le 1^{er} août 1976, l'accès à la profession a été réglementée d'une manière plus stricte, en attendant l'exécution de la directive du 12 novembre 1974 des Communautés européennes. De cette façon, chaque expansion non justifiée sera bloquée et, du fait des limites d'âges prévues, le rajeunissement des exploitations par autocars se trouvera favorisé. D'autres mesures, comme l'instauration d'un tarif de référence, la lutte contre le travail illégal et l'instauration d'un système de classification, sont élaborées en concertation avec les milieux professionnels.

II. — Le transport de marchandises.

En février 1976, le Ministre a introduit un projet de loi qui prévoit la possibilité d'une suspension temporaire de la délivrance des certificats et des autorisations de transport

geval van verstoring van de vervoermarkt wordt voorzien en dat ook de medeverantwoordelijkheid van de opdrachtgever bij niet-naleving van de prijzen en de voorwaarden van het vervoer regelt. Dit ontwerp werd door de Kamer aangenomen en zal weldra door de Senaat behandeld worden.

Daarnaast werd ook een nieuw voorontwerp van wet opgesteld dat zal leiden tot een fundamentele wijziging van de wet van 1 augustus 1960. Dit document werd voor advies aan de beroepsvereniging toegezonden.

Voorts moet, zoals voor het vervoer van personen, de Richtlijn van 12 november 1974 van de Europese Gemeenschappen inzake de toegang tot het beroep uitgevoerd worden. Een ontwerp van tekst werd opgesteld die op dit ogenblik met het departement van Middenstand wordt besproken.

Op internationaal vlak werd een nieuw bilateraal akkoord gesloten met Noorwegen. Dit akkoord is vrij gunstig omdat het vervoer tussen België en dat land aan geen enkele beperking inzake het aantal reizen onderworpen is.

De besprekingen met Iran en de Ierse republiek voor het afsluiten van bilaterale akkoorden worden verder gezet. Anderzijds kan nog vermeld worden dat op verzoek van de Turkse overheden het bestaande Belgisch-Turks akkoord werd gewijzigd. Het oorspronkelijk akkoord voorzag o.m. in een wederzijdse vrijstelling van alle belastingen op het vervoer. Wegens de enorme toename van het transitoverkeer door Turkije naar de olierijke landen van het Midden-Oosten, wensten de Turken dit regime te vervangen door een stelsel van belastingen op dat verkeer.

Onmiddellijk werd contact opgenomen met de bevoegde Turkse overheden met het oog op het afsluiten van een nieuw akkoord. Hierbij werd een voor België zo gunstig mogelijke regeling getroffen.

III. — De verkeersveiligheid.

Naast de talrijke maatregelen die in 1975 op het stuk van verkeersreglementering werden ingevoerd hebben de diensten van de Minister ook in 1976 belangrijke wettelijke en reglementaire bepalingen uitgewerkt.

De belangrijkste worden hieronder vermeld :

Het nieuw verkeersreglement, aangepast aan de internationale teksten is in werking getreden op 1 mei 1976.

Er werd een ruime voorlichtingscampagne voor de weggebruikers georganiseerd waaraan zowel de gespecialiseerde pers als de radio en de televisie doeltreffend hebben medegewerkt. Een brochure waarin de voornaamste nieuwigheden worden uitgelegd werd in alle brievenbussen van het land besteld.

Over het algemeen hebben de nieuwe bepalingen geen aanleiding gegeven tot moeilijkheden. Verschillende bepalingen zullen pas na een overgangperiode van kracht worden.

Een nieuw reglement dat de gemeenschappelijke regels bepaalt voor alle wegbeheerders werd op 14 oktober 1976 gepubliceerd. Het bepaalt eenvormige normen voor de verkeerstekens en de wegmarkeringen. Dit reglement zal er toe bijdragen de signalisatie te herwaarderden door het overvloedig gebruik van deze tekens te verhinderen; de snelheidsbeperkingen zullen tevens gerationaliseerd worden.

Een bijkomende omzendbrief zal praktische aanbevelingen en aangepaste richtlijnen geven.

De signalisatie van werken en hindernissen is zeer belangrijk voor de verkeersveiligheid. Een besluit zal binnenkort de

en cas de perturbation du marché des transports, ainsi que la coresponsabilité du commettant en cas de non-respect des prix et des conditions de transport. Ce projet, qui a été approuvé par la Chambre, sera bientôt examiné par le Sénat.

Un nouvel avant-projet de loi, rédigé parallèlement, entraînera une modification fondamentale de la loi du 1^{er} août 1960. Ce document est actuellement soumis à l'avis de l'organisation professionnelle.

De plus, comme pour le transport des personnes, la directive du 12 novembre 1974 des Communautés européennes concernant l'accès à la profession doit être rendue exécutoire. Un projet de texte a été établi et est en ce moment discuté avec le département des Classes moyennes.

Sur le plan international, un nouvel accord bilatéral a été conclu avec la Norvège. Cet accord est assez positif, car le transport entre la Belgique et la Norvège n'est plus soumis à aucune restriction concernant le nombre de voyages.

Les pourparlers avec l'Iran et la République d'Irlande se poursuivent afin de conclure des accords bilatéraux.

Il convient, d'autre part, de signaler qu'à la demande des autorités turques, l'accord belgo-turc préexistant a fait l'objet de modifications. L'accord initial prévoyait, entre autres, l'exonération réciproque de toutes taxes de transports. Etant donné l'énorme accroissement du nombre de voyages transitant par la Turquie à destination des pays pétroliers du Moyen-Orient, les Turcs souhaitaient remplacer ce régime par un régime de taxation du trafic transitaire.

Des contacts ont immédiatement été pris avec les autorités turques compétentes, en vue de conclure un nouvel accord qui offre à notre pays une solution aussi favorable que possible.

III. — La sécurité sociale.

Parallèlement aux nombreuses mesures qui ont été instaurées en 1975 sur le plan de la sécurité routière, les services du Ministre ont élaboré, en 1976 également, d'importantes dispositions légales ou réglementaires.

Les principales d'entre elles sont énumérées ci-après.

Le nouveau Code de la Route, adapté sur la base des dispositions internationales, est entré en vigueur au 1^{er} mai 1976.

Une large information a été organisée à l'intention des usagers, avec la collaboration efficace de la presse spécialisée, de la radio et de la télévision. Une brochure expliquant les principales innovations a été distribuée dans toutes les boîtes aux lettres du pays.

Dans l'ensemble, l'application des dispositions nouvelles n'a pas donné lieu à difficultés. Les diverses dispositions entreront en vigueur après une période transitoire.

Un nouveau règlement déterminant des règles communes à tous les gestionnaires de voiries a été publié le 14 octobre 1976. Il prévoit des normes uniformes relatives aux signaux routiers et aux marques au sol. Ce règlement contribuera à revaloriser la signalisation, en évitant la prolifération de ces signaux; les limitations de vitesses seront en même temps rationalisées.

Une circulaire complémentaire donnera des recommandations pratiques et des directives appropriées.

La signalisation des chantiers et des obstacles est très importante pour la sécurité routière. Un arrêté déterminera pro-

normen bepalen waaraan de beschermingsinrichtingen moeten voldoen om zowel de veiligheid van de weggebruikers als van de arbeiders die op de openbare weg werken, te verzekeren.

Het plaatsen van gehomologeerde achtermistlichten op voertuigen werd verplicht gesteld volgens een gespreide kalender; momenteel is reeds een groot gedeelte van het voertuigenpark met een achtermistlicht uitgerust.

Het technisch reglement werd herzien. Het legt de constructeurs normen op overeenkomstig de Europese richtlijnen. Voortaan is dit reglement volledig gescheiden van het verkeersreglement.

De tachograaf werd vanaf 1 juli 1976 verplicht gesteld voor alle bedrijfsvoertuigen. Dit toestel zal het mogelijk maken de snelheid en de rusttijden te controleren.

Ook het vervoer van gevaarlijke goederen werd vanaf 1 juli 1976 zowel voor het nationaal als voor het internationaal vervoer streng gereguleerd.

Deze reglementering legt de aanduiding op van het vervoerde produkt en bepaalt de maatregelen die bij ongeval moeten genomen worden.

Spijkerbanden werden verboden alhoewel het gebruik ervan gedurende een bepaalde periode onder bepaalde voorwaarden wordt toegestaan, om zowel de verkeersveiligheid te verzekeren als de beschadiging van het wegdek te voorkomen.

Het dragen van de valhelm is vanaf 1 oktober 1976 verplicht voor de bromfietzers, behalve voor bestuurders van bromfietsen die door constructie de snelheid van 25 km/u. niet kunnen overschrijden.

De nieuwe wet van 9 juli 1976 regelt de hervorming van het rijbewijs. Zij zal in werking treden op 14 februari 1977.

Vanaf die datum zullen alle kandidaten-bestuurders een praktisch examen moeten afleggen in een officieel examen-centrum alvorens het rijbewijs te bekomen.

Deze maatregel is conform de internationale richtlijnen die, voor de wederzijdse erkenning van rijbewijzen, bekwaamheidseisen stellen aan de bestuurders.

Bovendien zal de leervergunning worden afgeschaft.

De wet wijzigt ook het systeem van de examens voor de van het recht tot sturen vervallen verklaarde bestuurders. De rechter zal voortaan zelf bepalen welke proeven de vervallen verklaarde bestuurder moet afleggen.

De uitvoeringsbesluiten van deze wet zijn praktisch klaar en de praktische modaliteiten werden besproken met alle betrokken partijen.

De examencentra zullen begin 1977 operationeel zijn en de toekomstige examinatoren die werden aangeworven krijgen momenteel de passende opleiding.

De evolutie betreffende de verkeersongevallen.

De invoering in juni 1975 van een aantal maatregelen (verplicht dragen van de veiligheidsgordel, verbod om kinderen vooraan in het voertuig te laten plaatsnemen, verhoging van de boetes voor zware overtredingen, verlaging van het strafbaar alcoholgehalte) heeft een gevoelige daling van het aantal verkeersslachtoffers megebracht.

Voor de periode van 1 juni 1975 tot en met 31 mei 1976, kan het onmiddellijk effect van deze maatregelen afgeleid worden uit de daling van het aantal slachtoffers met 10 915. Dit zeer gunstig resultaat slaat vooral op de bestuurders en passagiers van voertuigen.

Voor de 4 maanden van juni tot september 1976, waren de resultaten minder gunstig, als gevolg van de uitzonderlijke klimatologische omstandigheden van deze zomer, die een weerslag hebben gehad op de intensiteit van het verkeer en inzonderheid van het nachtelijk verkeer (+ 17 %).

chainement les normes relatives aux dispositifs de protection assurant la sécurité des usagers et des ouvriers travaillant sur la voie publique.

Le placement de feux arrières antibrouillard homologués sur les véhicules a été rendu obligatoire selon un calendrier échelonné; actuellement, une grosse partie du parc automobile en est déjà équipé.

La revision de la réglementation technique a été réalisée; elle impose aux constructeurs des normes conformes aux directives européennes. Désormais, cette réglementation est tout à fait distincte du Code de la Route.

Le tachygraphe, qui doit permettre de contrôler la vitesse et les temps de repos, a été rendu obligatoire pour tous les véhicules utilitaires à partir du 1^{er} juillet 1976.

Depuis cette même date, le transport des marchandises dangereuses est strictement réglementé, en circulation nationale comme en circulation internationale.

Cette réglementation impose l'identification du produit transporté et prévoit les mesures à prendre en cas d'accident.

Les pneus à clous ont été interdits; toutefois, leur emploi pendant une période déterminée reste autorisé à certaines conditions, tant pour sauvegarder la sécurité que pour prévenir la détérioration de la voirie.

Le port du casque de protection a été rendu obligatoire pour les cyclomotoristes à partir du 1^{er} octobre 1976; toutefois, cette mesure ne s'applique pas aux cyclomotoristes dont l'engin est construit pour ne pas dépasser 25 km/h.

La réforme du permis de conduire a fait l'objet de la loi du 9 juillet 1976, qui entrera en vigueur le 14 février 1977.

A partir de cette date, tous les candidats au permis de conduire seront tenus de réussir un examen pratique organisé dans des centres officiels d'examen.

Cette mesure est conforme aux directives internationales qui prévoient, pour la reconnaissance réciproque des permis de conduire, des garanties en ce qui concerne les capacités du conducteur.

En outre, la licence d'apprentissage sera supprimée.

La même loi modifie également le système des examens imposés aux personnes déchues du droit de conduire, en ce sens que le juge déterminera désormais lui-même quels sont les examens que ces personnes devront subir.

Les arrêtés d'exécution de cette loi sont pratiquement prêts: ils ont été préparés en collaboration avec toutes les parties intéressées.

Les centres d'examen seront opérationnels au début de 1977, et les futurs examinateurs recrutés suivent actuellement une formation appropriée.

L'évolution des accidents de roulage.

L'instauration, en juin 1975, d'une série de mesures (port obligatoire de la ceinture de sécurité, interdiction de placer les enfants à l'avant des véhicules, augmentation des pénalités pour infractions graves, abaissement du taux d'alcoolémie punissable) a permis d'enregistrer une diminution sensible du nombre de victimes d'accidents.

Pour la période du 1^{er} juin 1975 au 31 mai 1976, l'effet immédiat de ces mesures peut être inféré de la diminution du nombre de victimes, laquelle se chiffre à 10 915 unités. Ce résultat très favorable porte surtout sur les conducteurs et les passagers de véhicules.

Pour les 4 mois allant de juin à septembre 1976, les résultats ont été moins favorables, par suite des conditions climatiques exceptionnelles de cet été, lesquelles ont eu une répercussion sur l'intensité du trafic, et plus particulièrement du trafic nocturne (+ 17 %).

Voor deze 4 maanden waren er in totaal 29 956 slachtoffers, wat 8,4 % meer is dan voor de overeenstemmende periode van 1975, doch 9 % minder dan voor dezelfde periode van 1974.

Voor de 9 eerste maanden van 1976, bedraagt het totaal aantal slachtoffers (beschikbare cijfers) 62 428, wat vergeleken met dezelfde periode van 1975, 1974 en 1973, een respectievelijke vermindering is van 1 %, 5 % en 18 %.

Hierbij dient vanzelfsprekend rekening gehouden met de toename van het voertuigpark in 1976 met ongeveer 100 000 voertuigen.

Wat in het bijzonder voor deze zomer moet genoteerd worden is de zeer gevoelige toename van het aantal slachtoffers bij de bestuurders van tweewielige motorvoertuigen: 11,5 % voor de bromfietzers en 26,4 % voor de motorfietzers. Deze kwestie wordt verder behandeld.

Om het slijtage-effect van de ingevoerde maatregelen te voorkomen, werden de Rijkswacht en de politie verzocht het verkeerstoezicht op te voeren. De Rijkswacht heeft dan ook met ingang van 1 november 1976 een reeks bijkomende radartoestellen in dienst genomen.

Het probleem van de veiligheid van de tweewielers vergt onze bijzondere aandacht. Momenteel wordt op Benelux-vlak overleg gepleegd om de wederzijdse ervaringen uit te wisselen ten einde begin 1977 gemeenschappelijk afdoende maatregelen te kunnen voorstellen.

Voor de onmiddellijke toekomst bereiden de technische diensten een akte voor ter verscherping van de controle op de gelijkvormigheid van de voertuigen die in de handel worden gebracht en voor de verbetering van de reglementaire bepalingen betreffende het meten van het geluid van deze voertuigen. Op dit ogenblik worden te Brussel proeven gedaan met de medewerking van de studiediensten van de politie.

Het verplicht dragen van de valhelm voor bromfietzers zal zeker bijdragen tot de verhoging van de veiligheid van deze bestuurders.

Het programma voor de aanleg en de verbetering van de fietspaden zal actief worden voortgezet. Ten slotte zal gedurende gans het tweede semester 1977 een informatiecampaignede gewijd worden aan het probleem van de tweewielers.

De veiligheid van de landbouwvoertuigen staat eveneens op het programma: aan een werkgroep waaraan afgevaardigden van de landbouworganisaties deelnemen, werd opdracht gegeven de werkzaamheden actief voort te zetten.

Ten einde de minder-valide bestuurders te helpen hun voertuigen in goede veiligheidsvoorwaarden te gebruiken, wordt gewerkt aan de oprichting van een experimenteel centrum; geneesheren en technici zullen de minder-validen helpen bij de aanpassing van hun voertuig. De scholing van minder-valide kandidaat-bestuurders zal van nabij gevolgd worden.

Op het vlak van de verkeersinformatie en -propaganda zullen de acties worden voortgezet met het oog op de verbetering van de veiligheid van de kinderen. Belangrijke brochures werden verspreid of zullen nog verspreid worden, voor de kinderen die gebruik maken van het openbaar vervoer en eveneens om het onderwijzend personeel en de ouders nog meer te sensibiliseren.

In het programma 1977 worden volgende campagnes gepland:

- einde 1976-begin 1977: bestrijding van de dronkenschap achter het stuur;
- 1st trimester: technische staat van de voertuigen;
- 2^e trimester: veiligheid van de zware voertuigen;
- 3^e en 4^e trimester: veiligheid van de tweewielers.

Pour ces 4 mois, il y a eu 29 956 victimes au total, soit 8,4 % de plus que pour la période correspondante de 1975, mais 9 % de moins que pour la même période de 1974.

Pour les 9 premiers mois de 1976, le nombre total des victimes (chiffres disponibles) s'élève à 62 428, soit une diminution respective de 1 %, 5 % et 18 % par rapport à la période correspondante de 1975, 1974 et 1973.

Il est évident qu'il y a lieu, dans ces comparaisons, de tenir compte de l'augmentation du parc automobile, laquelle a atteint quelque 100 000 unités en 1976.

Il y a lieu de noter spécialement, durant les mois de cet été, la hausse très sensible du nombre de victimes parmi les conducteurs d'engins motorisés à 2 roues: 11,5 % pour les cyclomotoristes et 26,4 % pour les motocyclistes. Cette question est abordée dans la suite du présent rapport.

Pour prévenir un effet d'usure des mesures instaurées (port de la ceinture, limitation de la vitesse, lutte contre l'ivresse au volant), les services de contrôle et de surveillance du trafic routier ont été invités à ne pas relâcher leur vigilance. En particulier, la gendarmerie met en œuvre, à partir du 1^{er} novembre, des appareils supplémentaires pour garantir en tout temps le respect de la discipline sur les routes.

Le problème de la sécurité des deux roues exige une attention particulière. Une concertation a lieu actuellement au sein du Benelux pour confronter les expériences et dégager des mesures appropriées dès le début de 1977.

Dans l'immédiat, les services techniques préparent une action visant à renforcer les contrôles de conformité des engins mis dans le commerce et à améliorer les prescriptions réglementaires concernant la mesure du bruit de ces engins. Des tests sont actuellement effectués à Bruxelles, avec la participation des services d'études de la police.

Le port obligatoire du casque de protection par les cyclomotoristes contribuera à renforcer la sécurité de ces conducteurs.

Le programme de création et d'amélioration des pistes cyclables sera poursuivi activement. Enfin, une campagne d'information et d'éducation sera consacrée au problème des deux roues durant tout le second semestre de 1977.

La sécurité des véhicules agricoles est également inscrite au programme: un groupe de travail, auquel participent des délégués des organisations professionnelles d'agriculteurs, a été chargé de mener activement les travaux.

Afin d'aider les conducteurs handicapés à utiliser leurs véhicules dans de bonnes conditions de sécurité, un centre expérimental est en voie de création; des médecins et des techniciens aideront les handicapés dans l'adaptation de leur véhicule. L'écologie des candidats conducteurs handicapés sera suivie tout particulièrement.

Sur le plan de l'information et de la propagande routières, les actions seront poursuivies en vue de renforcer la sécurité des enfants. Un important matériel est distribué ou en voie de l'être, à l'intention des enfants qui utilisent les transports en commun, et également pour sensibiliser encore davantage les maîtres et les parents.

Le programme pour 1977 prévoit les campagnes suivantes:

- fin 1976 et début 1977: lutte contre l'ivresse au volant;
- 1^{er} trimestre: état technique des véhicules;
- 2^e trimestre: sécurité des poids lourds;
- 3^e et 4^e trimestres: sécurité des deux roues.

2. Bespreking.

1. Taxi's.

Vraag :

Bij het uitwerken van de taxireglementering werden wel de betrokken kringen geraadpleegd, maar wat de grote agglomeraties betreft, schijnt men enkel met de Brusselse rekening te hebben gehouden.

Andere agglomeraties hebben problemen met die reglementering. In de Antwerpse agglomeratie bvb. nam de A. T. M. een belangrijke plaats in. Sedert de nieuwe reglementering zijn er een belangrijk aantal vrije taxaatschappijen bijgekomen, met het gevolg dat de ontvangst per taxi snel is gedaald.

Antwoord :

De problemen in verband met de uitbating van de taxi's zullen worden onderzocht.

Vraag :

In bepaalde taxibedrijven wordt aanvullend personeel op het einde van de week zonder onderbreking van vrijdagavonds tot maandagmorgen tewerkgesteld.

Antwoord :

De taxibedrijven zijn onderworpen aan de reglementering betreffende de arbeidsduur en de dienst van de Arbeidsinspectie is bevoegd om overtredingen te constateren.

2. Bijzondere autobusdiensten : werknemersvervoer en leerlingenvervoer.

Vraag :

Er wordt geconstateerd dat de bedrijfsvoertuigen voor werknemersvervoer geregeld overbelast zijn.

Antwoord :

Het personenvervoer is streng gereguleerd.

Vraag :

Hoever staat men inzake de coördinatie van het leerlingenvervoer ? Kan de « busing » niet worden veralgemeend om een einde te maken aan de concurrentie tussen de verschillende onderwijsnetten ? Door een coördinatie zou men tevens vermijden dat de kinderen door een te lang bustraject reeds vermoeid op school aankomen.

Antwoord :

De Minister is het eens met de noodzaak over te gaan tot een rationalisatie. Experimenten zijn aan de gang in bepaalde streken en lijken zeer positief uit te vallen. In verband met de duur van de trajecten zal de Minister de departementen van Nationale Opvoeding raadplegen.

2. Discussion.

1. Taxis.

Question :

Les milieux intéressés ont effectivement été consultés lors de l'élaboration de la réglementation applicable aux taxis, cependant il semble qu'en ce qui concerne les grandes agglomérations il n'ait été tenu compte que de celle de Bruxelles.

Cette réglementation pose des problèmes à d'autres agglomérations. Dans celle d'Anvers, par exemple, l'« A. T. M. » occupait une place importante. Depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation un nombre important de compagnies de taxis indépendantes s'y sont ajoutées, si bien que les recettes par voiture ont subi une baisse rapide.

Réponse :

Les problèmes que pose l'exploitation des taxis seront soumis à un examen.

Question :

Certaines entreprises de taxis occupent du personnel supplémentaire en fin de semaine, sans interruption du vendredi soit au lundi matin.

Réponse :

Les entreprises de taxis sont soumises à la réglementation sur la durée du travail et le service inspection du travail est compétent pour relever les infractions.

2. Services spéciaux d'autobus : transport des travailleurs et transports scolaires.

Question :

On constate une surcharge régulière des véhicules des entreprises affectés au transport des travailleurs.

Réponse :

Le transport de personnes est strictement réglementé.

Question :

Où en est la coordination des transports scolaires ? Le système du « busing » ne peut-il être généralisé dans le but de mettre un terme à la concurrence entre les différents réseaux d'enseignement ?

Cette coordination permettrait également d'éviter que, lorsqu'ils arrivent à l'école, les enfants ne soient déjà fatigués par de trop longs trajets en autobus.

Réponse :

Le Ministre admet la nécessité de procéder à une rationalisation. Des expériences sont en cours dans certaines régions et il semble qu'elles donnent des résultats très positifs. Le Ministre consultera les départements de l'Education nationale au sujet de la durée des trajets.

3. Autocars.

Vraag :

In het toeristisch seizoen ondernemen de toeristencarbestuurders de ene reis na de andere.

Bestaat er een reglementering terzake ? Zou voor hen ook geen reisboekje moeten verplicht gesteld worden waarin de werk- en rusttijden worden vermeld ?

Antwoord :

De werktijd van de bestuurders is gereguleerd. Ook wordt hen opgelegd de werk- en rusttijden bij te houden.

4. Het goederenvervoer.

Vraag :

Fundamentele wijzigingen zullen worden aangebracht in de wetgeving betreffende het goederenvervoer. Welke zullen de krachtlijnen zijn van de nieuwe reglementering ? Het voorontwerp van wet terzake werd voor advies aan de beroepsverenigingen toegezonden.

Worden onder beroepsverenigingen zowel de verenigingen van vervoerders als de vakverenigingen bedoeld ?

Antwoord :

Het onderscheid tussen de grote en de kleine vergunningen zal wegvallen. Bij de uitwerking van de reglementering zal rekening worden gehouden met de capaciteit en de vakbekwaamheid. Wat de raadplegingen betreft zullen alle nodige contacten gelegd worden.

Vraag :

Een lid wijst er op hoe moeilijk het is voor een kandidaat-goederenvervoerder om in het beroep te starten. Naast het nodige beginkapitaal voor de oprichting van een vennootschap moet nog zwart geld worden neergestreken voor de overdracht van vervoervergunningen alsmede om de medewerking te bekomen van de houders van de nodige vakbekwaamheidsattesten.

Kan aan dergelijke praktijken geen einde worden gemaakt door een meer sluitende reglementering uit te vaardigen ?

Antwoord :

Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen het verhandelen van een vervoervergunning en het verhandelen van een handelsfonds met een vervoervergunning. Slechts in het eerste geval is er wetsovertreding.

Vraag :

In verband met het goederenvervoer door het Midden-Oosten wordt gevraagd of de nodige aandacht wordt geschonken aan de veiligheid van onze vervoerders die meer dan eens voor lange periodes gevangen worden gezet.

3. Autocars.

Question :

Pendant la saison touristique les conducteurs d'autocars de tourisme font l'un voyage après l'autre.

N'y a-t-il aucune réglementation en ce domaine ? Ne faudrait-il pas prévoir en ce qui les concerne l'obligation de tenir un carnet de route où seraient mentionnées les périodes de travail et de repos ?

Réponse :

La durée du travail des conducteurs est réglementée. L'obligation leur est également imposée de tenir à jour le relevé de leurs périodes de travail et de repos.

4. Transport de marchandises.

Question :

Des modifications fondamentales vont être apportées à la législation relative au transport de marchandises. Quels seront les traits essentiels de la nouvelle réglementation ? L'avant-projet de loi y afférent a été transmis pour avis aux associations professionnelles intéressées.

L'expression « associations professionnelles » vise-t-elle aussi bien les associations de transporteurs que les associations syndicales ?

Réponse :

La distinction entre grandes et petites licences sera supprimée. La réglementation tiendra compte de la capacité et de l'aptitude professionnelle. En ce qui concerne les consultations, tous les contacts requis seront pris.

Question :

Un membre signale combien il est difficile pour un candidat transporteur de marchandises de se lancer dans la profession. Outre le capital initial qu'exige la constitution d'une société, des dessous de table doivent encore être payés pour la cession de licences de transport, ainsi que pour obtenir la collaboration des titulaires des attestations requises d'aptitude professionnelle.

N'y aurait-il pas moyen de mettre fin à de telles pratiques en édictant une réglementation plus adéquate ?

Réponse :

Il y a lieu d'opérer une distinction entre la cession d'une licence de transport et la cession d'un fonds de commerce comprenant une licence de transport. Il n'y a infraction à la loi que dans le premier cas.

Question :

En ce qui concerne le transport de marchandises via le Moyen-Orient, il est demandé si l'attention requise est accordée à la sécurité de nos transporteurs qui, plus d'une fois, se trouvent emprisonnés pour des longues périodes.

Antwoord :

Wanneer er aanwijzingen zijn dat Belgische vervoerders het slachtoffer zijn van discriminatie, inzonderheid wanneer de plaatselijke geldende vervolgingsprocedure wordt overtreden, wordt langs diplomatieke weg opgetreden.

5. De verkeersveiligheid.

Vraag :

Door het nieuwe verkeersreglement wordt de verkeersveiligheid wel verhoogd maar de gemeenten worden erdoor verplicht praktisch per straat een signalisatiebesluit te nemen. Zij moeten bovendien de kosten dragen die uit de wijzigingen voortvloeien.

Was het de bedoeling die last op de gemeenten te laten drukken ?

Antwoord :

De Minister wijst er op dat de last die daadwerkelijk op de gemeenten wordt gelegd gespreid werd over 10 jaar.

Bepaalde nieuwe regels laten evenwel toe de kosten te beperken.

Dit is bv. het geval wat betreft het alternatief stationeren : wanneer dit een algemene regel wordt is het voldoende dit aan de rand van de gemeente aan te duiden en dienen geen verkeersborden in alle straten te worden aangebracht.

Vraag :

In uitvoering van de nieuwe wet van 9 juli 1976 worden nieuwe besluiten uitgewerkt i.v.m. de examens voor het verkrijgen van het rijbewijs.

Hoeveel zullen de bestuurders moeten betalen voor het bekomen van het rijbewijs in het nieuwe systeem, naargelang zij al dan niet de lessen van een erkende rijsschool volgen ?

Antwoord :

Zoals voorheen hangen de scholingskosten af van de tarieven die door de erkende autorijscholen vrij worden bepaald. Momenteel vragen de rijsscholen $\pm$ 1 500 F voor de cursus theorie en tussen 500 F en 750 F per lesuur praktijk (totaal : 4 500 F tot 5 000 F).

De enige weerslag van de hervorming is de bijkomende vergoeding voor de officiële theoretische (280 F) en praktische (680 F) examens, waarvoor samen 960 F moet betaald worden.

De vergoeding voor de afgifte van het rijbewijs (250 F) of het document met het oog op de scholing (100 F) wordt niet gewijzigd.

Vraag :

Sedert de hervorming van de reglementering inzake het rijbewijs wordt het tijdelijk ingetrokken rijbewijs slechts teruggegeven na het afleggen van een examen van rijvaardigheid.

Voor oudere bestuurders brengt dit wel moeilijkheden mee zodat voor omkoping kan worden gevreesd. Anderzijds brengt dit systeem hoge kosten mee. Moet die regeling niet worden herzien ?

Réponse :

Lorsque des éléments indiquent que les transporteurs belges font l'objet d'une discrimination et, en particulier, lorsque la procédure judiciaire en vigueur sur place n'est pas respectée, une intervention a lieu par la voie diplomatique.

5. Sécurité routière.

Question :

Le nouveau règlement de roulage a certes accru la sécurité routière, mais il oblige les communes à prendre un arrêté de signalisation pratiquement pour chaque rue. En outre, les communes doivent supporter les charges qui découlent des modifications.

L'intention était-elle de faire supporter ces charges par les communes ?

Réponse :

Le Ministre souligne que les charges qui frappent effectivement les communes ont été étalées sur 10 ans.

Certaines règles nouvelles permettent cependant de limiter les frais.

Tel est le cas, par exemple, en ce qui concerne le stationnement alternatif : lorsqu'il devient une règle générale, il suffit de l'indiquer à la limite de la commune, sans devoir placer des panneaux de signalisation dans toutes les rues.

Question :

En exécution de la loi du 27 juillet 1976, de nouveaux arrêtés sont en préparation en ce qui concerne les examens d'obtention du permis de conduire.

Combien les conducteurs devront-ils payer pour obtenir un permis de conduire dans le nouveau régime, selon qu'ils ont ou non suivi les cours d'une école de conduite agréée ?

Réponse :

Comme auparavant, les frais d'écologie dépendent des tarifs qui sont fixés librement par les écoles de conduite automobile agréées. Actuellement, ces écoles demandent 1 500 F environ pour les cours théoriques et de 500 à 750 F par heure de cours pratique (total : de 4 500 à 5 000 F).

La seule incidence de la réforme réside dans le supplément d'honoraires pour les examens officiels théoriques (280 F) et pratiques (680 F), qui coûteront 960 F au total.

La redevance due pour la délivrance du permis de conduire (250 F) ou du document relatif à l'écologie (100 F) n'est pas modifiée.

Question :

Depuis la réforme de la réglementation en matière de permis de conduire, le permis retiré temporairement ne peut être restitué qu'après la réussite d'un examen d'aptitude.

Pour des conducteurs plus âgés, ce système entraîne effectivement des difficultés de sorte qu'il y a lieu de redouter un phénomène de corruption. Le système est, d'autre part, fort coûteux. N'y a-t-il pas lieu de le réviser ?

Antwoord :

Ongeveer 50 % van de bestuurders met rijverbod slagen in de examens voor het terugkrijgen van hun rijbewijs. De gezakten mogen het examen telkens opnieuw afleggen. De Minister meent dat men in de toekomst verder streng moet optreden tegen wegpiraten.

Vraag :

Het publiek is er niet steeds bewust van dat campagnes inzake verkeersveiligheid worden gevoerd. Dit kan te wijten zijn aan het feit dat uitsluitend officiële instellingen hierbij worden betrokken. Is het niet wenselijk dat ook privé-instellingen aan die campagnes zouden meewerken ?

Antwoord :

Elke campagne gaat gepaard met een belangrijke publiciteit. De Minister is graag bereid te laten onderzoeken in welke mate de privé-instellingen bij deze campagnes kunnen betrokken worden.

Vraag :

Wordt het vervoer van gevaarlijke goederen wel op voldoende wijze gesignaleerd aan de weggebruikers ?

Antwoord :

Voertuigen die geladen zijn met gevaarlijke goederen moeten in België voorzien zijn van de waarschuwingstekens als bepaald in de bijlage van het Europees Verdrag betreffende het Internationaal Vervoer van gevaarlijke goederen.

De reglementaire bepalingen terzake werden gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 13 december 1974 en van 3 juni 1975.

Bedoelde voertuigen moeten voorzien zijn van twee rechthoekige retroflecterende oranje schilden (één aan de voorzijde en één aan de achterzijde). Op deze oranje schilden moeten de identificatienummers voorkomen, volgens een code die beschreven wordt in voornoemde publicaties.

Deze aanduidingen zijn noodzakelijk voor de hulpdiensten die in geval van ongeluk moeten weten met welke gevaarlijke goederen zij te maken hebben, zodat snel en passend kan optreden worden.

Voorbeeld : de letter « X » die een codenummer voorafgaat, betekent dat het volstrekt verboden is het produkt in kwestie met water te behandelen.

Wij zullen hier geen verdere details verstrekken over deze reglementering; de betrokken vervoerders hebben terzake alle nuttige inlichtingen ontvangen.

Vraag :

De aanduiding van werken op autosnelwegen die tot de bevoegdheid behoort van het departement van Openbare Werken laat dikwijls te wensen over.

Antwoord :

Een hervorming van de reglementering betreffende het signaleren van werken en verkeersbelemmeringen op de openbare weg wordt op dit ogenblik voorbereid.

Réponse :

A peu près la moitié des conducteurs déchus du droit de conduire réussissent les examens pour rentrer en possession de leurs permis. Ceux qui ont échoué sont admis chaque fois à se représenter à cet examen. Le Ministre estime qu'à l'avenir il convient de poursuivre une répression sévère à l'égard des pirates de la route.

Question :

Le public n'est pas toujours conscient des campagnes menées en faveur de la sécurité routière. Cela peut être dû au fait que seules des institutions officielles sont associées à ces campagnes. Ne serait-il pas souhaitable d'y faire coopérer également des organismes privés ?

Réponse :

Chaque campagne donne lieu à une publicité importante. Le Ministre marque son accord pour faire examiner la possibilité de faire participer des organismes privés à ces campagnes.

Question :

Le transport de marchandises dangereuses est-il vraiment signalé d'une manière suffisamment claire aux usagers de la route ?

Réponse :

En Belgique les véhicules chargés de marchandises dangereuses doivent être pourvus des signaux routiers prévus à l'annexe de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route.

Les dispositions réglementaires ont été publiées au *Moniteur belge* des 13 décembre 1974 et 3 juin 1975.

Ces véhicules doivent être pourvus de deux panneaux rectangulaires de couleur orange réfléchissante (l'un à l'avant et l'autre à l'arrière). Ces panneaux oranges doivent porter les numéros d'identification selon les modalités décrites dans les publications susmentionnées.

Ces indications sont indispensables aux services de secours qui, en cas d'accident, doivent savoir à quelles marchandises dangereuses ils ont à faire pour pouvoir agir rapidement et d'une manière adéquate.

A titre d'exemple, la lettre « X » précédant un numéro de code indique l'interdiction absolue de mettre de l'eau sur le produit en question.

Nous ne nous étendons pas davantage sur cette réglementation; les transporteurs intéressés ont reçu toutes les informations utiles.

Question :

La signalisation des travaux sur les autoroutes, qui dépend du département des travaux publics, laisse souvent à désirer.

Réponse :

Une réforme de la réglementation relative à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique est actuellement en voie d'élaboration.

Vraag :

De grote vrachtwagens zouden beter moeten worden gesignaleerd bv. door een vermeerdering van het aantal lichtpunten.

Antwoord :

De Minister is het ermee eens dat die vrachtwagens beter zouden moeten worden verlicht. Zo zouden bijvoorbeeld bijkomende lichten op het dak kunnen worden aangebracht. Hiervoor worden nieuwe maatregelen uitgewerkt die op 1 januari 1978 in werking zullen treden.

Vraag :

Is het toegelaten grint of suikerbieten te vervoeren zonder afdekking ?

Antwoord :

Het verkeersreglement verplicht elke lading zodanig te schikken dat ze niet op de openbare weg kan slepen of vallen en aldus een gevaar voor de andere weggebruikers zou uitmaken.

Vraag :

De landbouwvoertuigen zijn groter en talrijker geworden. Dit schept een probleem i.v.m. de densiteit en de op de weg ingenomen ruimte. Zou in overleg met het departement van Landbouw de standardisatie van de op de openbare weg toegelaten landbouwvoertuigen niet moeten worden besproken ?

Ook de specifieke kentekens voor landbouwvoertuigen zouden zichtbaarder moeten worden gemaakt.

Antwoord :

Inzake de reglementering van de landbouwvoertuigen is er permanent contact met de landbouworganisaties. Er bestaat een reglementering o.a. inzake de breedte van de voertuigen, de snelheidsbeperking en de signalisatie.

De Minister zal aan de betrokken commissie suggesties vragen om de signalisatie te verbeteren.

Vraag :

Kunnen de dagbladverkopers die per motorfiets hun ronde doen niet vrijgesteld worden van het dragen van een valhelm.

Antwoord :

De reglementering terzake beoogt de bescherming van de bestuurders en moet dan ook behouden blijven.

De Minister wijst er op dat voor het rijden met snorfietsen, die geschikt zijn voor huis aan huis bestellingen, geen valhelm verplicht is.

Question :

Il conviendrait de mieux signaler les gros camions, par exemple en augmentant le nombre de points lumineux.

Réponse :

Le Ministre est d'accord pour reconnaître que les camions devraient être mieux éclairés. Des points lumineux supplémentaires pourraient, par exemple, être montés sur le toit. De nouvelles mesures sont préparées à ce sujet qui rentreront en vigueur au 1^{er} janvier 1978.

Question :

Le transport de graviers ou de betteraves sucrières non couverts est-il autorisé ?

Réponse :

Le Code de la route oblige à disposer tout chargement de manière qu'il ne puisse trainer ou tomber sur la voie publique et constituer un danger pour les autres usagers.

Question :

Les véhicules agricoles sont devenus plus grands et plus nombreux. Il en résulte un problème en ce qui concerne la densité du trafic et l'encombrement de la route. La standardisation des véhicules agricoles admis à circuler sur la voie publique ne devrait-elle pas être examinée de concert avec le département de l'Agriculture ?

Les signaux distinctifs des véhicules agricoles devraient également être rendus plus visibles.

Réponse :

En ce qui concerne la réglementation des véhicules agricoles, il existe des contacts permanents avec les organisations agricoles. Cette réglementation porte notamment sur la largeur des véhicules, la limitation de vitesse et la signalisation.

Le Ministre demandera à la Commission compétente de lui soumettre des suggestions en vue d'améliorer la signalisation.

Question :

Les vendeurs de journaux qui font leur tournée avec un vélomoteur ne pourraient-ils être exemptés du port du casque ?

Réponse :

La réglementation en la matière tend à protéger le conducteur et doit donc être maintenue. Une exemption serait d'ailleurs contraire à la réglementation internationale.

Le Ministre signale que le port du casque n'est pas obligatoire pour les conducteurs de vélomoteurs très légers qui se prêtent excellemment aux livraisons de porte-à-porte.

Vraag :

De veiligheidscampagnes hebben alleen zin wanneer de veiligheid er werkelijk op verbetert. Dat is inzonderheid waar voor fietsers en bestuurders van bromfietsen en motorfietsen.

Hoe kan men hun veiligheid verbeteren indien men niet begint met de ouders bewust te maken van het gevaar die hun jonge kinderen met dergelijke motorvoertuigen lopen? Zou men voorts niet in andere straffen dan de gewone berisping door de ouders moeten voorzien wanneer die jonge fietsers een overtreding begaan?

Antwoord :

De Minister aanvaardt de suggestie om de ouders meer bewust te maken van hun verantwoordelijkheid. De veiligheidscampagnes inzake tweewielige voertuigen zouden ook in samenwerking met de ouderverenigingen kunnen worden gevoerd. Inzake de door de jonge fietsers begane overtredingen meent de Minister dat de gemeentelijke overheid een belangrijke rol dient te spelen.

Vraag :

a) Hoeveel verkeersongevallen werden de vijf laatste jaren geregistreerd?

Welke is, voor dezelfde periode, de verhouding van het aantal verkeersongevallen tot het aantal in gebruik zijnde :

- auto's;
- motorfietsen;
- bromfietsen;
- fietsen.

b) Hoeveel verkeersslachtoffers met een bestendige invaliditeit (meer dan 20 %) waren er gedurende de laatste vijf jaren?

Antwoord :

a) De vergelijking van de cijfers van de vastgestelde ongevallen leert ons niet veel omdat voor de ongevallen zonder lichamelijk letsel de minnelijke schikking meer en meer de vaststelling door de politie vervangt.

Wij geven hier dus enkel de cijfers betreffende de slachtoffers.

Het totaal aantal slachtoffers (doden, zwaar- en lichtgewonden) bedraagt :

- 106 538 in 1972;
- 97 660 in 1973;
- 90 470 in 1974;
- 83 720 in 1975.

De voorlopige cijfers voor 1976 zijn slechts voor de eerste tien maanden gekend; de eerste vijf maanden zijn een periode waarin de evolutie van het aantal slachtoffers nog gunstig is geweest, terwijl een gevoelige stijging werd vastgesteld vanaf de maand juni.

Hierbij, voor de vier bedoelde categorieën, de verhouding tussen het voertuigenpark en het aantal slachtoffers :

Question :

Les campagnes de sécurité n'ont de sens que si la sécurité est effectivement augmentée. C'est particulièrement vrai pour les cyclistes et conducteurs de vélomoteurs et motocyclettes.

Comment augmenter leur sécurité si l'on ne commence pas par rendre les parents conscients du danger que courent leurs jeunes enfants en conduisant de tels engins motorisés? D'autre part, en cas d'infraction dans le chef de jeunes cyclistes, n'y aurait-il pas lieu de prévoir d'autres sanctions que la simple réprimande par les parents?

Réponse :

Le Ministre retient la suggestion de rendre les parents conscients de leurs responsabilités. Les campagnes de sécurité pour les moyens de locomotion à deux roues pourraient également être menées avec le concours des associations de parents. En ce qui concerne les infractions commises par les jeunes cyclistes, le Ministre estime que les autorités communales pourraient avoir un important rôle à jouer.

Question :

a) Quel est le nombre d'accidents de la circulation enregistrés les cinq dernières années?

Quelle est, pour la même période, la proportion entre le nombre d'accidents de la circulation et le nombre

- d'autos;
- de motocyclettes;
- de vélomoteurs;
- de bicyclettes en circulation?

b) Quel a été, au cours des cinq dernières années, le nombre de victimes de la circulation ayant encouru une invalidité permanente (de plus de 20 %) ?

Réponse :

a) La comparaison des chiffres des accidents constatés ne nous enseigne pas grand-chose, étant donné que l'arrangement à l'amiable remplace de plus en plus le constat de la police en ce qui concerne les accidents sans blessés.

Nous ne reproduisons donc ici que les chiffres concernant les victimes.

Le nombre total des victimes (morts, blessés graves et légers) s'élève à :

- 106 538, en 1972;
- 97 660, en 1973;
- 90 470, en 1974;
- 83 720, en 1975.

Les chiffres provisoires pour 1976 ne sont connus que pour les dix premiers mois; les cinq premiers mois constituent une période pendant laquelle l'évolution du nombre de victimes s'est encore faite dans un sens favorable, alors qu'une sensible augmentation est constatée depuis le mois de juin.

Pour les quatre catégories visées, le rapport entre le parc de véhicules et le nombre de victimes est le suivant :

	Park	Slacht-offers	Aantal slachtoffers per 10 000 voertuigen
1. Personenauto's :			
1973	2 389 544 (1)	58 934	247
1974	2 502 158 (1)	51 482	206
1975	2 613 835 (1)	46 796	179
2. Rijwielen :			
1973	2 930 650 (2)	8 885	30
1974	3 049 251 (2)	8 361	27
1975	2 947 925 (2)	8 235	28
3. Bromfietsen :			
1973	439 943 (2)	11 527	262
1974	493 003 (2)	12 900	262
1975	532 330 (2)	12 722	239
4. Motorfietsen :			
1973	90 773 (1)	4 520	498
1974	94 386 (1)	4 623	490
1975	94 824 (1)	4 466	471

Bron : N. I. S.

Park (1) toestand op 1 augustus.

(2) toestand op 31 december.

Voor het jaar 1972 kunnen de cijfers die betrekking hebben op de bromfietzers en motorfietzers niet vergeleken worden, zonder het risico te lopen vergissingen te begaan, omdat de veranderingen van categorie nog aan de gang waren als gevolg van de wijzigingen betreffende de begripsomschrijving en de inschrijving.

b) Het aantal gekwetsten bij verkeersongevallen die een invaliditeit van meer dan 20 % oplepen is niet gekend. De invaliditeit als gevolg van een ongeval varieert gewoonlijk en kan in vele gevallen slechts zeer lange tijd na het ongeval definitief vastgesteld worden.

Vraag :

Het aantal verkeersongevallen met bestuurders van tweewielige voertuigen is sterk gestegen.

Kan de Minister daarover cijfers verstrekken ?

Antwoord :

De definitieve cijfers betreffende de verkeersongevallen zijn voor 1976 nog niet bekend. Toch kan men op grond van de voorlopige gegevens van het Ministerie van Binnenlandse Zaken (cijfers verstrekt door de Rijkswacht en de politie) een zeer belangrijke verhoging vaststellen van het aantal slachtoffers bij de personen die zich met tweewielers verplaatsen.

Voor de periode van juni tot oktober is het aantal slachtoffers gevoelig gestegen :

— fietzers : in 1976 een stijging van ongeveer 7,9 % ten overstaan van 1975 en ongeveer 16,5 % ten overstaan van 1974.

— bromfietzers : in 1976 een stijging van ongeveer 11 % ten overstaan van 1975 en ongeveer 16 % ten overstaan van 1974.

— motorfietzers : in 1976 een stijging van ongeveer 24,5 % ten overstaan van 1975 en ongeveer 27 % ten overstaan van 1974.

	Parc	Vic-times	Nombre de victimes par 10 000 véhicules
1. Voitures :			
1973	2 389 544 (1)	58 934	247
1974	2 502 158 (1)	51 482	206
1975	2 613 835 (1)	46 796	179
2. Bicyclettes :			
1973	2 930 650 (2)	8 885	30
1974	3 049 251 (2)	8 361	27
1975	2 947 925 (2)	8 235	28
3. Cyclomoteurs :			
1973	439 943 (2)	11 527	262
1974	493 003 (2)	12 900	262
1975	532 330 (2)	12 722	239
4. Motocyclettes :			
1973	90 773 (1)	4 520	498
1974	94 386 (1)	4 623	490
1975	94 824 (1)	4 466	471

Source : I. N. S.

Parc (1) situation au 1^{er} août.

(2) situation au 31 décembre.

Pour l'année 1972, les chiffres relatifs aux cyclomoteuristes et aux motocyclistes ne peuvent pas être comparés sans risque d'erreur, étant donné que les changements de catégorie étaient encore en cours par suite de modifications dans la définition de la notion ainsi qu'en matière d'inscription.

b) Le nombre de victimes d'accidents de la route ayant encouru une invalidité supérieure à 20 % n'est pas connu. L'invalidité occasionnée par un accident varie habituellement et ne peut, dans beaucoup de cas, être déterminée définitivement que longtemps après l'accident.

Question :

Le nombre d'accidents de la circulation dans lesquels sont impliqués des conducteurs de véhicules à deux roues va croissant.

Le Ministre peut-il fournir des chiffres à ce propos ?

Réponse :

Si les chiffres définitifs relatifs aux accidents de la circulation survenus en 1976 ne sont pas encore connus, les données provisoires du Ministère de l'Intérieur (chiffres fournis par la gendarmerie et la police) permettent de constater une hausse très considérable du nombre de victimes parmi les personnes se déplaçant en véhicules à deux roues.

Pour la période de juin à octobre, le nombre de victimes est en nette hausse :

— cyclistes : en 1976, une hausse d'environ 7,9 % par rapport à 1975 et d'environ 16,5 % par rapport à 1974.

— cyclomoteuristes : en 1976, une hausse d'environ 11 % par rapport à 1975 et d'environ 16 % par rapport à 1974.

— motocyclistes : en 1976, une hausse d'environ 24,5 % par rapport à 1975 et d'environ 27 % par rapport à 1974.

In 1975 steeg voor deze categorieën het aantal slachtoffers terwijl het totaal aantal slachtoffers daalde.

Vraag :

Is er een verband tussen de verhoging van het aantal zware en dodelijke verkeersongevallen en de vermindering van het toezicht door de Rijkswacht ?

Antwoord :

Men stelt inderdaad een opvallende stijging vast sinds de maand juni. De reden zou de slijtage zijn op de getroffen maatregelen, en wellicht ook een afgezwakte controle. Het is nodig regelmatig nieuwe instructies uit te vaardigen. Wat bv. de drankrijders betreft werden instructies verstrekt om strenger op te treden.

Vraag :

De Rijksweg Asse-Edingen werd hernieuwd. Hierbij verdwenen fietspaden op een druk bereden weg (ruim 3 000 wagens per uur). Een snelheidsbeperking dringt zich hier op alsmede de bescherming van de fietsers.

Antwoord :

Wat betreft de bescherming van de fietsers betreurt de Minister het gebrek aan aandacht vanwege de overheid : hij heeft bij het departement van Openbare Werken aangedrongen om het fietspadennet uit te breiden.

Voor het probleem van de baan Asse-Edingen zal hij tussenkomen bij het Departement van Openbare Werken.

Vraag :

De algemene snelheidsbeperking zou moeten kenbaar gemaakt worden aan de Rijksgrenzen, des te meer omdat geregeld hogere snelheden worden toegelaten.

Antwoord :

Dit gebeurt.

Vraag :

De autofabrieken zouden de voorzieningen die zij bij de verschillende automodellen treffen om de veiligheid van de inzittenden te verbeteren, kenbaar moeten maken.

Kan men hen niet verplichten om aan iedere koper van een auto een brochure te bezorgen waarin de in het gekozen model aangebrachte veiligheidsmaatregelen in detail worden opgesomd ?

Antwoord :

Inzake veiligheid van de auto's bestaan Europese criteria en op dit gebied hebben de fabrikanten niet te verwaarlozen inspanningen gedaan.

In de reclame wordt thans trouwens meer gewag gemaakt van veiligheidsvoorzieningen dan van andere kwaliteiten van de auto's.

En 1975, le nombre des victimes de ces catégories a augmenté, alors que le nombre total des victimes a baissé.

Question :

L'augmentation du nombre d'accidents mortels de la circulation résulte-t-elle d'un relâchement de la vigilance de la gendarmerie ?

Réponse :

Une forte augmentation du nombre de ces accidents est, en effet, constatée depuis le mois de juin. Elle serait due à « l'usure » des mesures prises et, sans doute également, au relâchement du contrôle. Il importe d'édicter régulièrement de nouvelles instructions. C'est ainsi qu'il a été recommandé d'intervenir plus sévèrement à l'égard des conducteurs en état d'ivresse.

Question :

Il a été procédé à la réfection de la route de l'Etat Asse-Enghien. Cette réfection a entraîné la disparition des pistes cyclables sur cette route à grand trafic (plus de 3 000 véhicules à l'heure). Une limitation de vitesse s'impose, ainsi que la protection des cyclistes.

Réponse :

Le Ministre déplore le manque d'attention des autorités quant à la protection des cyclistes : il a insisté auprès du département des Travaux publics en vue de l'extension du réseau des pistes cyclables.

En ce qui concerne la route Asse-Enghien, il interviendra auprès du département des Travaux publics.

Question :

La limitation généralisée de la vitesse devrait être indiquée aux frontières du pays, d'autant plus que des vitesses supérieures sont régulièrement permises.

Réponse :

C'est fait.

Question :

Les constructeurs d'automobiles devraient faire état des mesures prises pour les différents modèles de voitures en vue d'améliorer la sécurité des passagers.

Ne pourrait-on leur imposer de fournir à chaque acheteur d'une voiture une brochure détaillant les mesures de sécurité prises pour le modèle choisi ?

Réponse :

En matière de sécurité automobile il existe des critères européens et les constructeurs ont fait des efforts non négligeables en cette matière.

La publicité fait d'ailleurs actuellement davantage état des dispositions de sécurité que d'autres qualités des voitures.

Vraag :

Spijkerbanden zijn verboden op de hoofdwegen en de autosnelwegen, zonder dat rekening is gehouden met de behoeften van sommige gewesten. Het bestaande verbod zou in het zuidoosten van het land moeten worden opgeheven.

Antwoord :

Bedoelde maatregelen werden genomen op verzoek van de Minister van Openbare Werken wegens de schade die aan de wegen wordt aangebracht ingevolge het gebruik van spijkerbanden en wegens het gevaar dat die banden opleveren op droge wegen en bij regen (aquaplaning). De toepassing van die maatregelen werd versoepeld, zodat spijkerbanden in het zuidoosten van het land onder sommige voorwaarden geoorloofd zijn.

Nieuwe modellen van spijkerbanden werden uitgevonden, die een meer veralgemeend gebruik ervan mogelijk maken. Het probleem wordt verder bestudeerd.

Vraag :

Inzake milieuhinder wordt het geval aangehaald van de busbestuurders die bij haltes de motor laten draaien.

Antwoord :

Tezake werden richtlijnen verstrekt.

D. — DE LUCHTVAART.**1. Uiteenzetting van de Minister.****I. — Het bestuur der Luchtvaart.***Verkeersrechten.*

Op het stuk van het internationaal geregeld luchtvervoer, streeft het Bestuur er naar nieuwe verkeersrechten te krijgen door het afsluiten van bilaterale luchtvaartakkoorden of door het organiseren van luchtvaartconsultaties. Regelmatig moeten de vroeger verworven rechten verdedigd worden zoals wij hebben moeten doen tegen de Verenigde Staten en, onlangs nog, tegen Indonesië.

In de loop van de jaren 1975 en 1976 werden luchtvaartakkoorden ondertekend met China, Zuid-Korea, Cuba en Irak. Nieuwe consultaties zijn thans reeds voorzien met andere landen.

Wat het internationaal niet-geregeld luchtvervoer betreft tracht het Bestuur zoveel mogelijk de belangen van de transatlantische verbinding van de Sabena te beschermen tegen de Amerikaanse chartermaatschappijen die op deze verbinding zeer bedrijvig zijn. Deze bezorgdheid wordt gedeeld door de andere Europese landen waarvan de geregelde vervoerders op dezelfde route vliegen.

Op 5 juni 1976 werd door de autoriteiten van de burgerlijke luchtvaart van de Lid-Staten van de Europese luchtvaartcommissie (C. E. A. C.) een memorandum ondertekend betreffende de Noord-Atlantische bevrachtingen, waarbij de Amerikaanse chartervluchten die op Europa vliegen aan dezelfde eisen worden onderworpen als deze die toepasselijk zijn op de Europese chartervluchten naar de Verenigde Staten en Canada.

Question :

Les pneus à clous ont été interdits sur les routes axiales et les autoroutes, sans tenir compte des nécessités régionales. Cette interdiction devrait être levée pour le sud-est du pays.

Réponse :

Les mesures prises en cette matière l'ont été à la demande du Ministre des Travaux publics en raison de la dégradation des routes que provoquent les pneus à clous et des dangers qu'ils font courir sur les routes sèches et en cas de pluie (aquaplaning). Les mesures ont été assouplies de telle sorte que dans le sud-est du pays ces pneus sont autorisés sous certaines conditions.

De nouveaux modèles de pneus à clous ont été créés, qui permettraient un emploi plus généralisé. L'étude du problème se poursuit.

Question :

En ce qui concerne les atteintes à l'environnement, on fait état de cas où des chauffeurs d'autobus laissent tourner leur moteur aux arrêts.

Réponse :

Des instructions ont été données à ce sujet.

D. — L'AERONAUTIQUE.**1. — Exposé du Ministre.****I. — L'administration de l'aéronautique.***Droits de trafic.*

Dans le domaine du transport international régulier, l'Administration s'efforce, par la conclusion d'accords aériens ou par des consultations bilatérales, d'obtenir de nouveaux droits de trafic. Les droits acquis antérieurement doivent être défendus régulièrement, ainsi que nous avons dû le faire vis-à-vis des Etats-Unis et, plus récemment encore, de l'Indonésie.

Au cours des années 1975 et 1976, des accords aériens ont été signés avec la Chine, la Corée du Sud, Cuba et l'Irak. D'ores et déjà, de nouvelles consultations sont prévues avec plusieurs pays.

Dans le domaine du transport aérien international non régulier, l'Administration s'efforce, autant que faire se peut, de protéger les intérêts de la liaison transatlantique de la Sabena face au développement des charters américains qui sont très actifs sur cette liaison. Ce souci est partagé par les autres pays européens dont les compagnies régulières opèrent sur la même route.

Le 5 juin 1976, les autorités de l'aviation civile des Etats-membres de la Commission européenne de l'aviation civile (C. E. A. C.) ont signé une Entente sur les affrètements nord-atlantiques, subordonnant les vols affrétés américains opérant sur l'Europe aux mêmes conditions que celles qui régissent les vols affrétés européens à destination des Etats-Unis et du Canada.

Dit Europees initiatief getuigt van een zekere eensgezindheid over het in het werk stellen van de middelen om de geregelde diensten tegen de mededinging van de niet-geregelde maatschappijen te beveiligen.

Op nationaal vlak dient het bestaan te worden vermeld, naast de nationale maatschappij Sabena, van meerdere private luchtvaartmaatschappijen die zich in het bijzonder toelagen op het los vervoer van passagiers en vracht.

Dit naast elkaar bestaan doet problemen rijzen vooral dan wanneer de chartermaatschappijen belang stellen in landingsplaatsen die reeds worden aangevlogen door de nationale maatschappij.

Anderzijds moet vermeden worden dat bepaalde maatregelen zouden genomen worden waardoor de normale expansie van de maatschappijen voor niet-geregeld vervoer zou worden belemmerd.

Het is duidelijk dat deze twee vervoerswijzen elk hun specifieke karakteristieken hebben en dat de te treffen beslissingen noodzakelijkerwijze hierop moeten steunen.

Veiligheid.

De diensten van het Bestuur zijn verantwoordelijk voor de veiligheid van het luchtverkeer. Dit toezicht maakt deel uit van een geheel van bepalingen die tot doel hebben de technische voorwaarden waaronder de nationale vervoerders hun bedrijvigheid uitoefenen van zeer nabij te volgen.

Luchtvaart.

De luchtvaart waarover het Bestuur qua luchtwaardigheid en exploitatie toezicht uitoefent is samengesteld als volgt :

Cette initiative européenne apporte le témoignage d'une certaine communauté de vues quant aux moyens mis en œuvre pour protéger les services réguliers contre la concurrence des compagnies non régulières.

Sur le plan national, il convient de signaler l'existence, à côté de la compagnie nationale Sabena, de plusieurs compagnies privées qui se sont spécialisées dans le transport à la demande de personnes et de fret.

Cette coexistence pose des problèmes surtout lorsque des compagnies charter font choix d'escalas déjà desservies par la compagnie régulière.

Par ailleurs, il s'agit de ne pas prendre des mesures qui soient préjudiciables au développement de nos entreprises de transport à la demande.

Il est évident que ces deux modes de transport ont chacun leurs caractéristiques spécifiques et que les décisions à prendre doivent nécessairement s'en inspirer.

Sécurité.

Les services administratifs sont également responsables de la sécurité aérienne. Ce contrôle s'insère dans un ensemble de règles ayant pour but de suivre de très près les conditions techniques dans lesquelles les transporteurs nationaux assurent leurs exploitations.

Flotte aérienne.

La flotte aérienne sur laquelle l'Administration exerce sa surveillance est composée comme suit :

Vliegtuigtypes	Immatriculatie — Immatriculations		Totaal — Total		Types d'avions
	van 1.1.75 tot 31.12.75	van 1.1.76 tot 15.10.76	Aantal roestellen op 15.10.76	Algemeen totaal	
	du 1.1.75 au 31.12.75	du 1.1.76 au 15.10.76	Total existant au 15.10.76	Total général	
Vliegtuigen uitgerust met zuigermotoren :					Avions munis de moteurs à pistons :
Eenmotorige van minder dan 5 700 kg	42	50	649	708	Monomoteurs de moins de 5 700 kg.
Tweemotorige van minder dan 5 700 kg	11	9	51		Bimoteurs de moins de 5 700 kg.
Viermotorige van meer dan 5 700 kg	1	—	8		Quadmoteurs de plus de 5 700 kg.
Vliegtuigen uitgerust met turbinestraalmotoren :					Avions munis de turbopropulseurs :
Tweemotorige van minder dan 5 700 kg	—	2	4	14	Bimoteurs de moins de 5 700 kg.
Tweemotorige van meer dan 5 700 kg	—	1	2		Bimoteurs de plus de 5 700 kg.
Viermotorige van meer dan 5 700 kg	3	6	8		Quadmoteurs de plus de 5 700 kg.
Vliegtuigen uitgerust met straalmotoren :					Avions munis de turboréacteurs :
Tweereactiemotorige van minder dan 5 700 kg	1	—	—	43	Biréacteurs de moins de 5 700 kg.
Tweereactiemotorige van meer dan 5 700 kg	10	1	22		Biréacteurs de plus de 5 700 kg.
Driereactiemotorige van meer dan 5 700 kg	1	—	3		Triréacteurs de plus de 5 700 kg.
Vierereactiemotorige van meer dan 5 700 kg	—	—	18		Quadriréacteurs de plus de 5 700 kg.
Helikopters	2	3	21	21	Hélicoptères.
Zweefvliegtuigen	20	16	268	268	Planeurs.
Totaal	91	88	1 054	1 054	Total.

Geluidshinder.

Aangezien sedert 1975 alleen de straalvliegtuigen die beantwoorden aan de geluidsnormen in het luchtvaartuigregister worden ingeschreven, heeft dit qua geluidshinder een geleidelijke verbetering van de Belgische vloot voor gevolg gehad.

Op dit ogenblik beantwoorden 56 % van de vliegtuigen aan deze normen.

Aangezien onze luchthavens evenwel ook voor buitenlandse luchtvaartuigen open staan (meer dan 40 % van de bewegingen te Brussel-Nationaal), is het noodzakelijk op internationaal plan een steeds verder doorgevoerde éénvormigheid na te streven.

De C. E. A. C. heeft ten andere aan de Lid-Staten een aanbeveling gestuurd waarbij voorgesteld wordt de vliegtuigen die na 30 juni 1979 nieuw ingeschreven zijn en niet beantwoorden aan de internationale geluidsnormen, niet meer voor internationale vluchten toe te laten.

De hiervoren aangegeven maatregelen alsmede de spreiding van het verkeer over verschillende vliegbanen, de beperking van de nachtvluchten, het opleggen van vliegprocedures met minder lawaai bij het starten en het landen, en de beperking en de spreiding van de oefenvluchten hebben er ontegensprekelijk toe bijgedragen, de geluidshinder van de vliegtuigen zoveel mogelijk te beperken. De inspanningen op dit stuk worden onverminderd voortgezet.

Luchthavenbeleid.

In oktober 1975 werd een studieopdracht toegewezen met het doel de werken voor een optimale luchthaveninfrastructuur ten behoeve van het luchtverkeer uit en naar België, voor de volgende jaren uit te stippelen.

Het eerste gedeelte van de studie betreffende de vooruitzichten inzake het luchtverkeer (passagiers en vracht) kon begin 1976 afgewerkt worden. Hieruit blijkt dat het gezamenlijke luchtverkeer voor België in 1990, 10,4 miljoen passagiers zou kunnen bereiken, waarvan 7,2 miljoen voor geregelde diensten en 3,2 miljoen voor charterbedrijvigheid. Procentueel gezien bedraagt de globale jaarlijkse gemiddelde groei zowat 5,5 % terwijl de geregelde diensten zowat 4,7 % vertegenwoordigen en de charterbedrijvigheid 7,4 %. Wat de luchtvracht betreft geven de vooruitzichten voor dezelfde datum ongeveer 300 000 ton met een jaarlijkse gemiddelde stijging van 5,6 %.

Het tweede gedeelte van de studie die einde 1976 wordt ingewacht handelt over de behoeften aan intercontinentale luchthavens. Hierbij wordt ook nagegaan welke de meest optimale vestigingsplaats zou zijn, rekening houdend met de kostprijs en de voordelen voor de gebruikers, de uitbaters en de overheid, zonder daarbij het ecologisch aspect uit het oog te verliezen.

Men evalueert ook de capaciteit van de thans beschikbare luchthaveninfrastructuur. In de studie wordt eveneens het probleem van de regionale luchthavens, hun bestaansreden en hun eventuele economische rechtvaardiging behandeld.

Veiligheidsmaatregelen.

Het Nationaal Comité voor de veiligheid van de burgerluchtvaart, opgericht bij koninklijk besluit van 20 juli 1971, heeft regelmatig alle problemen betreffende de veiligheid op onze luchthavens bestudeerd. Talrijke maatregelen werden getroffen om onze luchthaveninstallaties en de luchtvaartuigen zoveel mogelijk veilig te stellen.

Nuisances acoustiques.

Etant donné que depuis 1975, seuls les avions à réaction satisfaisant aux normes acoustiques peuvent être inscrits sur le registre matricule aéronautique, il s'ensuit en matière de nuisances acoustiques une amélioration progressive de la flotte belge.

Celle-ci comporte actuellement 56 % d'avions répondant à ces normes.

Cependant, comme nos aéroports sont également ouverts aux aéronefs étrangers (plus de 40 % des mouvements à Bruxelles-National), il s'impose de rechercher sur le plan international une uniformisation toujours plus poussée.

Le C. E. A. C. vient notamment de recommander aux Etats membres de ne plus permettre d'utilisation pour les vols internationaux, des avions qui seraient nouvellement inscrits sur leur registre matricule après le 30 juin 1979 et ne répondraient pas aux normes acoustiques internationales.

Les mesures citées ci-dessus, la répartition du trafic sur plusieurs routes aériennes, la limitation des vols de nuit, l'imposition de procédures de vol comportant un minimum de bruit à l'atterrissage et au décollage, la limitation et la répartition des vols d'entraînement ont incontestablement contribué à réduire dans la mesure du possible les nuisances acoustiques dues aux avions. Les efforts en ce domaine seront poursuivis.

Politique en matière d'aéroports.

Un bureau spécialisé a été chargé en 1975 de procéder à une étude ayant pour but de déterminer les travaux à exécuter dans les années à venir en vue de réaliser une infrastructure aéroportuaire optimale qui faciliterait le trafic aérien en provenance ou à destination de la Belgique.

La première partie de l'étude, qui concerne les prévisions en matière de trafic aérien (passagers et fret), a été terminée au début de l'année 1976. Elle fait apparaître qu'en 1990 le trafic aérien total de la Belgique pourrait atteindre 10,4 millions de passagers, dont 7,2 millions en trafic régulier et 3,2 millions en trafic charter; le taux de croissance moyen annuel global serait de quelque 5,5 %, alors qu'il s'élèverait à environ 4,7 % pour le trafic régulier et 7,4 % pour le trafic charter. Pour le fret aérien, les prévisions donnent, pour la même date, un tonnage d'environ 300 000 tonnes et une croissance moyenne annuelle de 5,6 %.

La seconde partie de l'étude, qui est attendue pour la fin de l'année 1976, porte sur les besoins en matière d'aéroports intercontinentaux. Elle détermine également les meilleurs emplacements possibles compte tenu des coûts et des avantages pour les usagers, les exploitants, les pouvoirs publics, sans perdre de vue l'aspect écologique.

La capacité de l'infrastructure aéroportuaire actuellement disponible est également évaluée. L'étude aborde encore le problème des aérodromes régionaux, de leur nécessité et de leur justification éventuelle sur le plan économique.

Mesures de sûreté.

Le Comité national de sûreté de l'aviation civile, qui a été créé par l'arrêté royal du 20 juillet 1971, a étudié régulièrement tous les problèmes de sûreté dans nos aéroports. De nombreuses mesures ont été prises pour assurer dans la mesure du possible la sécurité de nos installations aéroportuaires et de nos aéronefs.

Bij wet van 20 juli 1976 werd de Overeenkomst van Montreal van 23 september 1971 betreffende het optreden tegen strafbare daden begaan tegen de veiligheid van de burgerlijke luchtvaart bekrachtigd. Zij handelt over de bestrafing van handelingen die de veiligheid van luchtvaartuigen tijdens de vlucht of in dienst kunnen in het gedrang brengen.

Luchtverkeersbeveiliging — Eurocontrol.

Zoals bekend werd het Agentschap Eurocontrol door 7 Europese landen, waaronder België, belast met de luchtverkeersbeveiliging in het hogere luchtruim. In de loop van 1976 hebben de hogere instanties van dit Agentschap hun besprekingen voortgezet in verband met de taken die het zou moeten opnemen na 1983, tijdstip waarop het Internationaal verdrag voor samenwerking inzake veiligheid van de luchtvaart « Eurocontrol », goedgekeurd door de Belgische wet van 15 maart 1962, zou kunnen ophouden te bestaan.

Deze besprekingen worden gehouden op basis van een werkdocument dat door de voorzitter van de Vaste Commissie aan de vertegenwoordigers van de 7 Lid-Staten werd voorgelegd.

Wat betreft de toekomst van het Eurocontrolcentrum te Maastricht, dat de luchtverkeersleiding in ons hoger luchtruim verzekert, zijn eveneens besprekingen aan de gang tussen België, Nederland, Luxemburg en de Duitse Bondsrepubliek.

België heeft er alle belang bij dat deze studies zo vlug mogelijk met goed gevolg besloten worden opdat ons land, ten aanzien van het waarborgen van de toekomst van de luchtverkeersbeveiliging in ons hoger luchtruim, de nodige beslissingen zou kunnen treffen.

Dank zij een gemeenschappelijke akte van de landen die het Verdrag van 1960 hebben ondertekend, werd de stijging van de investerings- en uitbatingskosten van het Agentschap binnen redelijke grenzen gehouden.

Het is eveneens bekend dat het Agentschap gelast werd met het innen van de « en route » vergoedingen voor rekening van de Staten. Deze vergoedingen bedragen momenteel 60 % van de uitgaven die voortvloeien uit de werking van de controlediensten van de betrokken landen.

Ze zijn ten laste van de luchtvervoerders die het Eurocontrol-luchtruim gebruiken. De Belgische vertegenwoordigers die in de organen van het Agentschap zitting hebben trachten, in de mate van de mogelijkheden, de belangen van de vervoerders en van de controlediensten met elkaar te verzoenen.

Luchtvaartonderwijs.

Tijdens de laatste twee jaren ondervonden de vliegtuigbestuurders die in de Burgerlijke Luchtvaartschool waren opgeleid, ernstige moeilijkheden om een betrekking te vinden. In deze toestand is onlangs verbetering gekomen ten gevolge van nieuwe aanwervingen in onze luchtvervoerondernemingen.

Hierbij dient te worden vermeld dat de overeenkomst tussen de Belgische Staat en Sabena, waarbij de werkingsvoorwaarden van de Burgerlijke Luchtvaartschool te Grimbergen worden geregeld, op 31 december 1976 ten einde loopt. Het Bestuur onderzoekt het probleem van de verlenging van deze overeenkomst, rekening houdend met de aanwervingen die voor de volgende jaren in het vooruitzicht liggen. Het is immers belangrijk dat de afflossing van de vliegtuigbestuurders, inzonderheid bij de Sabena, zou kunnen voortgaan.

La Convention de Montréal du 23 septembre 1971 pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile a été ratifiée par la loi du 20 juillet 1976. Elle porte sur la répression des actes qui sont de nature à compromettre la sécurité des aéronefs en vol ou en service.

Contrôle aérien — Eurocontrol.

Le contrôle aérien dans l'espace supérieur a été confié à l'Agence Eurocontrol par sept pays européens, dont la Belgique. Dans le courant de l'année 1976, les instances supérieures de cette Agence ont poursuivi leurs pourparlers au sujet des tâches qu'elle aurait à assumer après 1983, date à laquelle il pourrait être mis fin à la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « Eurocontrol », ratifiée par la loi belge du 15 mars 1962.

Ces pourparlers sont menés sur la base d'un document de travail soumis par le président de la Commission permanente aux représentants des sept Etats membres.

En ce qui concerne l'avenir du Centre Eurocontrol de Maastricht, qui contrôle le trafic aérien dans notre espace supérieur, des discussions sont également en cours entre la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg et l'Allemagne fédérale.

La Belgique a tout intérêt à ce que les études en cours soient menées à bonne fin le plus rapidement possible, afin de pouvoir prendre les décisions qui s'imposent pour sauvegarder l'avenir du contrôle du trafic aérien dans notre espace supérieur.

Grâce à une action conjointe des pays signataires de la Convention de 1960, la progression des dépenses d'investissement et d'exploitation de l'Agence a pu être contenue dans des limites raisonnables.

Comme on le sait, l'Agence a été chargée de percevoir les redevances « en route » pour le compte des Etats. Ces redevances correspondent en ce moment à 60 % du montant des dépenses résultant de la mise en œuvre des services de contrôle des pays concernés.

Elles sont à charge des transporteurs aériens utilisant l'espace d'Eurocontrol. Les représentants belges siégeant dans les organes de l'Agence s'efforcent de concilier autant que possible les intérêts des transporteurs et ceux des services de contrôle.

Enseignement aéronautique.

Au cours des deux dernières années, les pilotes formés par l'Ecole d'aviation civile ont éprouvé de sérieuses difficultés à trouver un emploi. Cette situation s'est améliorée récemment par suite de nouveaux recrutements dans nos entreprises de transport aérien.

Il convient de signaler que la Convention entre l'Etat belge et la Sabena réglant les conditions de fonctionnement de l'Ecole d'aviation civile de Grimbergen prend fin le 31 décembre 1976. L'Administration étudie le problème de la prolongation de cette Convention, compte tenu des recrutements qui sont envisagés au cours des prochaines années. Il est important, en effet, de pouvoir assurer la relève des navigants, en particulier à la Sabena.

Tenslotte kan nog worden vermeld dat de leeftijdsgrens voor piloten met ingang van 20 januari 1978 op 60 jaar werd bepaald. Deze bepaling maakte het voorwerp uit van het koninklijk besluit van 3 mei 1976 en is in overeenstemming met de door de I. C. A. O. (Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie) uitgevaardigde normen.

II. — *De Régie der Luchtwegen.*

Ondanks de vrij ongunstige economische toestand steeg het verkeer op de nationale luchthaven in 1975 t.o.v. 1974 met 4,2 % voor de passagiers en met 7 % voor de vracht.

1. *Nationale luchthaven.*

a) *Passagiers.*

In 1975 werden meer dan 4 miljoen aankomende en vertrekkende passagiers geregistreerd op de nationale luchthaven.

Voor het eerst konden deze passagiers tijdens de zomerperiode gebruik maken van de vernieuwde installaties die op 18 juni van dat jaar werden ingehuldigd. Alles laat voorzien dat het laatste gedeelte zal klaarkomen in oktober 1977. Op dat ogenblik zal onze nationale luchthaven beschikken over ruime en moderne inrichtingen. Ongeveer gelijktijdig met de indienststelling van de nieuwe lokalen voor passagiers werden eveneens de bars en restaurants volledig gemoderniseerd. Aldus werd een einde gemaakt aan de gewettigde klachten van passagiers en bezoekers.

Het imago van de nationale luchthaven werd door deze modernisatiewerken gevoelig verbeterd. Het vertraagde groeirite dat werd vastgesteld sedert 1974 maakt het echter noodzakelijk de investeringen progressief aan te passen aan de behoeften.

b) *Vracht.*

In 1977 zal het volledig nieuwe terminalgebouw in dienst worden genomen. Tijdens dat jaar zal er ook een eerste bouwactiviteit zijn in de nieuwe vrachtzone, die gelegen is in het noordelijk gedeelte van de luchthaven.

De werken i.v.m. het aanleggen van het stationeerplatform voor vlieggruigen zijn nu reeds volop aan de gang en de constructie van de vrachtgebouwen ten behoeve van Sabena en van de andere maatschappijen werd einde 1976 in aanbesteding gegeven.

In 1977 zal eveneens een tunnel worden gebouwd onder de hoofdstartbaan waardoor het mogelijk wordt, in een minimum van tijd, de vracht te verplaatsen tussen het vrachtplatform en de inschepingsvloer voor passagiers. Het is immers zo dat nog steeds het meeste vrachtvervoer gebeurt met passagiersvliegtuigen. Indien de werken volgens de vooruitzichten verlopen zal het nieuwe areaal einde 1979 volledig operationeel zijn.

Door haar ideale ligging in West-Europa, haar moderne uitrusting en haar soepele administratieve regeling is de nieuwe vrachtzone geroepen tot een grote ontwikkeling.

Het huidige vrachtgebouw is zeer geschikt om te worden omgebouwd tot een terminalgebouw voor charterverkeer.

Met deze laatste verbouwing zal gestart worden zohast de nieuwe vrachtzone operationeel zal zijn.

Tijdens het jaar 1977 zal ook worden begonnen met het optrekken van een parkeergebouw waardoor het aantal beschikbare parkeerplaatsen gevoelig zal worden vermeerderd.

Il y a lieu de signaler encore que la limite d'âge pour les pilotes a été fixée à 60 ans, à partir du 20 janvier 1978. Cette mesure, qui a fait l'objet de l'arrêté royal du 3 mai 1976, est conforme aux normes édictées par l'O. A. C. I. (Organisation de l'aviation civile internationale).

II. — *Régie des Voies aériennes.*

Malgré la situation économique assez défavorable, le trafic de l'aéroport national a augmenté en 1975 de 4,2 % par rapport à 1974 pour ce qui concerne les passagers et de 7 % pour le fret.

1. *Aéroport national.*

a) *Passagers.*

En 1975, plus de 4 millions de passagers ont été enregistrés à l'aéroport national (départ et arrivée).

Au cours de l'été, les passagers ont pu utiliser pour la première fois les nouvelles installations inaugurées le 18 juin. Tout laisse prévoir que la dernière partie de celle-ci sera mise en service en octobre 1977. Notre aéroport national disposera ainsi d'installations vastes et modernes. La mise en service des nouveaux locaux pour passagers a coïncidé avec la modernisation totale des bars et restaurants, de façon à mettre un terme aux plaintes justifiées des passagers et des visiteurs.

Ces travaux de modernisation ont fortement contribué à relever l'image de marque de l'aéroport national. Le ralentissement de la croissance, constaté depuis 1974, nécessite toutefois une adaptation progressive des investissements aux besoins.

b) *Fret.*

La totalité des installations terminales sera mise en service en 1977. D'importants travaux de construction seront également entamés au cours de cette même année dans la nouvelle zone de fret située dans la partie nord de l'aéroport.

Les travaux de construction de l'aire de stationnement pour avions sont en cours et la construction des bâtiments pour le traitement du fret aérien à l'usage de la Sabena et des autres compagnies a été adjugée vers la fin de l'année 1976.

En 1977, un tunnel sera également creusé en dessous de la piste principale. Cet ouvrage permettra de transporter en un minimum de temps le fret de l'aire de fret à l'aire d'embarquement des passagers. En effet, la part la plus importante du fret aérien continue à être transportée par les avions pour passagers. Si les travaux se déroulent suivant les prévisions, l'ensemble de la zone du fret pourra être mise en service vers la fin de 1979.

Grâce à leur situation idéale dans l'Europe de l'Ouest, à leur équipement moderne et à l'adoption d'un règlement administratif très souple, ces installations nouvelles destinées au fret aérien sont appelées à un grand avenir.

Le bâtiment actuel du fret aérien est aisément transformable en bâtiment destiné au trafic charter.

Ces travaux de transformation seront entrepris après la mise en service des nouvelles installations dans la zone nord.

La construction d'un bâtiment de parcage, qui permettra d'augmenter sensiblement le nombre d'emplacement disponibles, sera également entamée en 1977.

Na het beëindigen van dit programma zal de nationale luchthaven voldoende zijn uitgerust om, tot het einde van de eeuw, het steeds toenemend verkeer op te vangen.

Verder dient nog te worden aangestipt dat de huidige startbaan 02/20 dringend moet gemoderniseerd worden.

2. De regionale luchthavens.

Ondanks het moderniseringsprogramma voor de nationale luchthaven werden reeds in 1976 vrij belangrijke verbeteringswerken uitgevoerd op bepaalde regionale luchthavens. De installaties te Liège-Bierset en Charleroi-Gosselies werden uitgebreid met nieuwe gebouwen.

Ook voor 1977 worden moderniseringswerken gepland voor de regionale luchthavens o.a. een vrachtgebouw en nieuwe kantoren te Liège-Bierset en een nieuw gebouw voor de brandweer te Charleroi-Gosselies. De luchthaven van Oostende is thans, met zijn verlengde startbaan, voldoende ingericht voor het intercontinentaal verkeer.

Voor Antwerpen-Deurne worden het overlagen van de startbaan evenals de oprichting van een garagegebouw gepland.

Wat de investeringen in gebouwen betreft, dient ten slotte te worden vermeld dat aan het Comité tot aankoop van onroerende goederen voor rekening van de Staat zal worden gevraagd een gebouw aan te kopen te Brussel ten behoeve van het hoofdbestuur van de Regie der Luchtwezen. Thans zijn de diensten van dit bestuur verspreid over twee afzonderlijke en gehuurde gebouwen, met alle nadelen vanden voor een zuinig en rationeel beheer. Het samenbrengen van deze diensten onder één zelfde dak lijkt dan ook verantwoord.

In 1977 zal de R. L. W. ook overgaan tot de installatie van de bestelde radarapparatuur die het op dit ogenblik niet bestreken gebied der Ardennen onder verkeerscontrole zal moeten brengen. Reeds in 1976 werden diverse toebehoren voor deze installatie besteld. De uitrusting voor de transmissie van de informatie wordt ook in 1977 aangebesteld.

Het ligt eveneens in de bedoeling de radaruitrusting te Charleroi te verbeteren. In het totaal en gespreid over twee jaren zal de Regie een half miljard hebben besteed aan de verbetering van de radarinfrastructuur.

In het kader van het zogeheten BRUFIR-plan zal een aanvang worden gemaakt met de noodzakelijke reorganisatie van de verkeersleidingsdiensten. De automatisering en de invoering van computertechnieken in de algemene verkeersleiding maken het nodig voor 1977 de oprichting te voorzien van een nieuw gebouw voor deze diensten en voor de opleiding van het personeel.

Op het sociale vlak werden de nodige maatregelen getroffen om zo spoedig mogelijk alle bepalingen van de laatste sociale programmatie toe te passen. Aldus werd een ontwerp van personeelsstatuut bijgewerkt en mag men zich in de loop van het jaar 1977 verwachten aan de beëindiging van een studie inzake de structuurhervorming die de R. L. W. moet toelaten het hoofd te bieden aan een in voortdurende ontwikkeling zijnde luchtvaart.

III. — Sabena.

1. Principes en doelstellingen.

Vorig jaar was de financiële toestand van de Sabena bepaald zorgwekkend.

Lorsque ce programme de travaux sera terminé, l'aéroport national sera suffisamment équipé pour faire face jusqu'à la fin de ce siècle aux besoins d'un trafic croissant.

Il faut encore noter que la piste 02/20 devra être modernisée d'urgence.

2. Aéroports régionaux.

Le programme de modernisation de l'aéroport national n'a pas empêché d'entreprendre des travaux d'amélioration assez importants sur certains aéroports régionaux. La capacité des installations de Liège-Bierset et de Charleroi-Gosselies a été fortement augmentée par la construction de nouveaux bâtiments.

En 1977 également, d'autres travaux de modernisation sont prévus pour les aéroports régionaux, notamment la construction d'un bâtiment de fret et de nouveaux bureaux à Liège-Bierset, ainsi que celle d'un bâtiment destiné aux services d'incendie, à l'aéroport de Charleroi-Gosselies. L'aéroport d'Oostende, grâce à sa piste allongée, est actuellement complètement équipé en vue d'assumer le rôle d'aéroport intercontinental.

À l'aéroport d'Anvers-Deurne enfin, le rechargement de la piste d'atterrissage et la construction d'un bâtiment de garage sont prévus.

Quant aux investissements relatifs aux bâtiments, il sera demandé au Comité d'acquisition de biens immobiliers pour le compte de l'Etat d'acquiescer un bâtiment à Bruxelles pour y installer les services de l'administration centrale de la Régie des Voies aériennes. Ces services sont actuellement logés dans deux bâtiments séparés, qui sont pris en location, avec tous les inconvénients que présente un tel état de choses pour une gestion économe et rationnelle. Il semble donc raisonnable de regrouper ces services sous un même toit.

En 1977, la Régie procédera à l'installation des appareils de radar qui ont été commandés et permettront d'organiser le contrôle aérien dans la région des Ardennes, qui n'est pas encore couverte. La Régie a déjà acquis en 1976 divers accessoires pour cette installation. L'équipement de transmission de l'information sera mis en adjudication en 1977.

Il entre également dans les intentions de la Régie d'améliorer l'équipement en radars de l'aéroport de Charleroi. Au total, la Régie aura consacré en deux ans un demi-milliard à l'amélioration de l'infrastructure radar.

Dans le cadre du plan dit « BRUFIR », la réorganisation nécessaire des services de contrôle du trafic aérien sera entamée. L'introduction de l'automatisation et des ordinateurs dans le contrôle général du trafic aérien rend nécessaire la construction en 1977 d'un nouveau bâtiment pour ces services et pour la formation du personnel.

Sur le plan social, les mesures nécessaires ont été prises pour appliquer aussi rapidement que possible toutes les dispositions de la dernière programmation sociale. Un projet de statut du personnel a ainsi été mis au point et il est également permis d'escompter, pour 1977, l'achèvement d'une étude sur la réforme des structures, qui doit permettre à la R. V. A. de faire face au développement continu du trafic aérien.

III. — Sabena.

1. Principes et objectifs.

L'année passée, la situation financière de la Sabena était très préoccupante.

Rond het midden van het jaar wees alles er reeds op dat de ongunstige evolutie van de situatie, reeds bezwaard door vroegere deficitaire resultaten, bleef aanhouden.

Het luchtvervoer was weliswaar in een algemene diepe crisis verwickeld maar onze nationale maatschappij had meer in het bijzonder te kampen :

— op het vlak van de uitgaven, met de weerslag van de kostenverhoging o.a. van de lasten die gekoppeld zijn aan de evolutie van lonen en prijzen in België;

— op het vlak van de ontvangsten, met de gevolgen van de economische recessie en haar invloed op het verkeer.

Teneinde beter ingelicht te zijn over deze problemen en tevens over de mogelijkheden om deze evolutie te verhelpen, nam de Regering een zeker aantal beslissingen :

1° een zendingsgelastigde werd bij de onderneming aangesteld;

2° een studie over de boekhoudkundige procedures en de interne controle werd aan een gespecialiseerde onderneming toevertrouwd;

3° een andere studie werd eveneens op verzoek van de Regering aan een privémaatschappij opgedragen en had betrekking op het onderzoek van de mogelijkheden van internationale samenwerking tussen de luchtvaartmaatschappijen van de Benelux-landen.

Terzelder tijd keurde de Raad van Beheer van de Sabena een urgentieplan op korte termijn goed dat de basis vormde van de begroting voor 1976; de getroffen maatregelen leidden tot een verbetering van de vooruitzichten met minstens 1 miljard F t.o.v. het jaar 1975.

De twee hogervermelde studies werden in volle samenwerking met de diensten van de Sabena tot een goed einde gebracht.

De hierin vooropgestelde conclusies worden thans onderzocht :

— wat de studie van de boekhoudkundige procedures en de interne controle betreft heeft de Raad van Beheer, in overleg met de algemene directie van de Sabena, een zeker aantal suggesties in overweging genomen die er toe strekken het boekhoudkundig beheer van de onderneming te verbeteren; een tijdschema voor de verwezenlijking werd uitgewerkt;

— wat de samenwerkingsmogelijkheden op het internationale vlak betreft worden de geformuleerde voorstellen thans bestudeerd; de Raad van Beheer evenals de ondernemingsraad van de Sabena zullen de Minister binnenkort hun standpunt terzake laten kennen.

Ten slotte kan gezegd worden dat de uitvoering van de begroting voor het jaar 1976 tot nog toe verloopt zoals voorzien; het blijkt dat de thans reeds gekende resultaten, t.t.z. deze tot einde augustus 1976, in de lijn van de begrotingsramingen liggen.

Sedert verscheidene jaren baart de financiële structuur van de Sabena eveneens veel zorgen.

Teneinde opnieuw een betere verhouding tot stand te brengen tussen enerzijds het maatschappelijk kapitaal van de Sabena (750 miljoen F) en anderzijds haar belangrijke vastliggende middelen (12,8 miljard F einde 1975) en haar zakencijfer (16 miljard F voor 1975) zal de Regering bij het Parlement een wetsontwerp indienen tot verhoging van het kapitaal van de onderneming; dit kapitaal zou op zijn minst op 5 miljard moeten worden gebracht.

Au milieu de cet exercice, tout indiquait que l'évolution défavorable d'une situation déjà obérée par les déficits des années antérieures allait se poursuivre.

Le transport aérien en général traversait en effet une crise profonde, mais notre société nationale devait plus particulièrement faire face :

— en matière de dépenses, à l'incidence de la hausse des coûts, notamment des charges liées à l'évolution des salaires et des prix en Belgique;

— en matière de recettes, aux effets de la récession économique et à incidence de celle-ci sur le trafic.

Dans le but d'être mieux éclairé sur ces problèmes et sur les possibilités de remédier à cette évolution, le Gouvernement a pris un certain nombre de décisions :

1° un chargé de mission a été désigné auprès de la société;

2° une étude sur les procédures comptables et sur le contrôle interne a été confiée à une entreprise spécialisée;

3° une autre étude par une firme privée a été également entreprise à la demande du Gouvernement sur les possibilités d'une collaboration au plan international entre les sociétés de transport aérien des pays du Benelux.

Parallèlement, le Conseil d'administration de la Sabena a approuvé un plan d'urgence à court terme qui a servi de base à l'élaboration du budget de la société pour 1976; les mesures décidées ont abouti à un redressement des prévisions d'au moins un milliard de F par rapport à l'année 1975.

Les deux études précitées ont été menées à leur terme en pleine collaboration avec les services de la Sabena.

Leurs conclusions de ces études sont actuellement à l'examen :

— en ce qui concerne l'étude sur les procédures comptables et sur le contrôle interne, le Conseil d'administration, en accord avec la direction générale de la Sabena, a retenu un certain nombre de suggestions tendant à améliorer la gestion comptable de l'entreprise; un calendrier des réalisations a été mis au point;

— en ce qui concerne les possibilités de collaboration sur le plan international, les propositions formulées sont actuellement en cours d'examen; le Conseil d'administration et le Conseil d'entreprise de la société feront prochainement connaître leur avis au Ministre.

Enfin, l'exécution du budget pour l'exercice 1976 se déroule jusqu'à présent comme il était prévu; il apparaît que les résultats déjà connus (c'est-à-dire ceux jusqu'à la fin du mois d'août 1976) s'inscrivent dans la ligne générale des prévisions budgétaires.

La structure financière de la Sabena est également très préoccupante depuis plusieurs années.

Dans le but de rétablir un rapport plus juste entre, d'une part, le capital social de la Sabena (750 millions de F) et, d'autre part, ses importants actifs immobilisés (12,8 milliards de F à la fin de 1975) et son chiffre d'affaires (16 milliards de F pour l'exercice 1975), le Gouvernement déposera au Parlement un projet de loi relatif à l'augmentation du capital de la Sabena; celui-ci devrait être porté au moins à 5 milliards de F.

Deze kapitaalverhoging zou in meerdere schijven door de Staat onderschreven worden :

1° aanwending van een in 1971 toegekend terugvorderbaar voorschot van 850 miljoen F (beslissing van de Ministerraad d.d. 13 juli 1975);

2° storting van een bedrag van 1 400 miljoen F in 1976, (beslissing van de Ministerraad dd. 17 juli 1976);

3° storting van 1 miljard F in 1977 en nogmaals 1 miljard F in 1978.

2. Dienstjaar 1975.

Het jaar 1975 viel voor de Sabena niet bepaald gunstig uit.

Het werd immers afgesloten met een verlies van 2 473 miljoen F. In toepassing van artikel 33 van de maatschappelijke statuten bedroeg de tussenkomst van de Staat in de afschrijvingen 1 151 miljoen F. Het netto-verlies voor het jaar 1975 bedraagt aldus 1 322 miljoen BF; dit bedrag dient gevoegd bij het op het einde van december 1974 overgedragen verlies van 1 212 miljoen F. Dientengevolge bedraagt het op het einde van 1975 over te dragen verlies 2 534 miljoen F.

De achteruitgang van het resultaat van 1975 met 600 miljoen F ten opzichte van 1974, waarvan wij de hoofdoorzaken hebben vermeld, is vooral te wijten aan een sterke toename van de exploitatielasten en aan een gelijklopende achteruitgang van het verkeer.

De uitgaven stegen van 15 248 miljoen F in 1974 tot 18 185 miljoen F in 1975, wat een verhoging betekent van 19,2 %.

Deze ongunstige ontwikkeling kam er, ondanks de besparingsmaatregelen die de Sabena in de loop van het dienstjaar had getroffen, meer bepaald op het vlak van :

- de produktie waarbij 140 miljoen ton-kilometer (A. T. K.) minder werden aangeboden dan in het oorspronkelijke ontwerp was voorzien;

- de tewerkstelling : ten overstaan van de oorspronkelijke begroting werd het personeelsbestand met 200 eenheden verminderd.

Over dezelfde periode vermeerderden de globale ontvangsten van de onderneming slechts met 17,2 % : van 13 373 miljoen F in 1974 tot 15 667 miljoen F in 1975.

De transportontvangsten bedroegen in 1975 12 518 miljoen F en vertegenwoordigden dus ongeveer 80 % van de totale ontvangsten. Zij stegen slechts met 9,9 % of, in absolute cijfers, met 1 110 miljoen F t.o.v. 1975. Deze ontwikkeling was weliswaar trager dan deze van de globale ontvangsten maar zij was slechts mogelijk dank zij de inspanningen die gericht waren op de verbetering van het verkeer en de door de I. A. T. A. besliste tariefverhogingen. Beide akties werden ondernomen in een moeilijke kontekst van vermindering van het verkeer.

Indedaad, uitgedrukt in termen van vervoer stemmen de hierboven aangehaalde transportontvangsten voor het jaar 1975 overeen met 635 miljoen tonkilometer (V. T. K.) wat 3,68 % beneden het niveau van het voorgaande jaar ligt.

Terzelfder tijd steeg het aanbod ten gevolge van besparingsmaatregelen op zeer korte termijn slechts met 2,7 % tegenover de oorspronkelijke in het vooruitzicht gestelde 15,5 % wat de achteruitgang van de beladingsgraad beperkte tot 3,7 punt en hem op 57,1 % bracht.

‘ette augmentation de capital serait souscrite par l’Etat en plusieurs tranches, à savoir :

1° par l’utilisation d’une avance récupérable accordée en 1971, d’un montant de 850 millions de F (délibération du Conseil des Ministres du 13 juillet 1975);

2° par le versement d’un montant de 1 400 millions de F en 1976 (délibération du Conseil des Ministre du 17 juillet 1976);

3° par le versement d’un milliard de F pour chacune des années 1977 et 1978.

2. Exercice 1975.

L’année 1975 n’a pas particulièrement été favorable à la Sabena.

Cet exercice s’est en effet soldé par un déficit de 2 473 millions de F. En application de l’article 33 des statuts sociaux, l’intervention de l’Etat au titre des amortissements s’est élevée à 1 151 millions de F. La perte nette pour l’année 1975 atteint ainsi 1 322 millions de F, montant qui vient s’ajouter à la perte de 1 212 millions de F reportée à la fin de décembre 1974. En conséquence, la perte à reporter s’élevait à la fin de 1975 à 2 534 millions de F.

La diminution des résultats de 600 millions de F en 1975 par rapport à 1974, dont les causes principales ont été signalées, provient principalement de la forte aggravation des charges d’exploitation et de la régression parallèle du trafic.

Les dépenses sont passées de 15 248 millions de F en 1974 à 18 185 millions de F en 1975, ce qui représente un accroissement de 19,2 %.

Malgré les mesures d’économie prises en cours d’exercice par la Sabena, cette évolution défavorable a été enregistrée principalement sur le plan de :

- la production, le nombre de T. K. O. (tonnes kilométriques offertes) ayant été inférieur de quelque 140 millions d’unités par rapport aux prévisions initiales;

- l’emploi, les effectifs ayant été réduits d’environ 200 agents par rapport au budget initial.

Au cours de la même période, les recettes totales n’ont augmenté que de quelque 17,2 %, passant de 13 373 millions de F en 1974 à 15 667 millions de F en 1975.

Les recettes de transport se sont élevées en 1975 à 12 518 millions de F et représentent donc environ 80 % des recettes totales. Elles ne se sont accrues que de 9,9 %, soit de 1 110 millions de F, en chiffres absolus par rapport à 1975. Cette évolution, certes plus lente que celle des recettes globales, n’a été rendue possible que grâce à des efforts d’amélioration du trafic et grâce aux relèvements de tarifs décidés par l’I. A. T. A. (International Air Transport Association). Ces deux actions se sont situées dans un contexte difficile de régression du trafic.

En effet, exprimées en termes de trafic, les recettes de transport précitées correspondent pour l’année 1975 à quelque 635 millions de tonnes kilométriques transportées (T. K. T.), chiffre en retrait de 3,68 % par rapport à celui de l’année précédente.

Dans le même temps, et par suite des mesures d’économie à très court terme, l’offre n’augmentait que de 2,7 % comparativement aux 15,5 % prévus à l’origine, ce qui a limité la détérioration du coefficient de chargement à 3,7 points pour le situer à 57,1 %.

3. Dienstjaar 1976.

Eind 1975 keurde de raad van beheer van de Sabena de begroting van de onderneming voor het dienstjaar 1976 goed. Deze begroting stemt overeen met een exploitatieresultaat van — 1 337 miljoen F zijnde een verbetering van ongeveer 1 200 miljoen F ten opzichte van de verwezenlijkingen van 1975.

De geraamde uitgaven voor het lopende jaar bedragen inderdaad 19 216 miljoen F, wat een stijging betekent van 5,7 % ten opzichte van 1975, terwijl de in de begroting geraamde ontvangsten oplopen tot 17 879 miljoen F wat een stijging betekent van 14,1 % ten opzichte van het voorgaande jaar.

Deze gegevens steunen op een zeer matige toename van het aanbod in geregelde diensten, meer bepaald met 4,7 % ten opzichte van 1975, en op een verwachte toename van het overeenstemmende verkeer met 8,8 %. De beladingsgraad zou, hierop voortgaande, ongeveer 2,5 punt hoger komen te liggen dan in 1975.

Ten einde een zekere nivellering van het produktieniveau in geregelde diensten te compenseren, voorzag de begroting tevens een bijkomende aanwending van de beschikbare middelen in niet geregelde diensten.

Eind augustus 1976 liggen zowel het aanbod, uitgedrukt in aangeboden tonkilometer, als de vraag, uitgedrukt in vervoerde tonkilometer, lichtjes achter op de begrotingsramingen (respectievelijk 2,9 % en 3,4 %).

Het financiële resultaat vertoont na acht maanden uitbating een lichte negatieve afwijking ten opzichte van de ramingen, namelijk 55 miljoen F of 4,6 % van het bedrag van de omzet. Deze afwijking is trouwens uitsluitend te wijten aan de lage ontvangsten die 0,6 % beneden het voorziene peil bleven terwijl de lasten op 0,1 % na overeenstemmen met de begrotingsramingen.

Op basis van de resultaten per eind augustus 1976 stelt men dus een gevoelig herstel vast dat op weinig na overeenstemt met de vooruitzichten voor 1976.

De geleverde inspanningen zullen voortgezet worden, zowel binnen de Sabena als op het niveau van het departement, ten einde de nationale maatschappij toe te laten binnen afzienbare tijd terug tot een evenwichtstoestand te komen.

De modernisering van de vloot werd verder gezet, ten einde de onderneming toe te laten op economische basis haar lijnennet uit te baten. Thans vliegt de Sabena met volgende vliegtuigtypes :

- 2 B. 747;
- 3 DC. 10;
- 10 B 707 en
- 15 B 737.

De beheersorganen van de onderneming zullen verder scherp toezicht uitoefenen op de uitgaven ten einde hun toename binnen de grenzen van de voorziene ontwikkeling van de ontvangsten te houden.

Blijft nog het probleem van de aanvulling van de portefeuille van de verkeersrechten van de onderneming. Het departement verleent zijn volle medewerking aan dit fundamenteel aspect van de uitbating, meer bepaald om voor onze nationale maatschappij die rechten in Brazilië alsmede rechten voor een tweede landingsplaats in de Verenigde Staten en in Canada te bekomen. Worden eveneens nagestreefd een verruiming van het aantal landingsplaatsen in het Midden-Oosten en een herstel van de commerciële mogelijkheden in Indonesië en in Japan.

3. Exercice 1976.

A la fin de 1975, le conseil d'administration de la Sabena approuvait le budget de l'entreprise pour l'exercice 1976. Celui-ci correspondait à un résultat d'exploitation de — 1 337 millions de F, soit une amélioration d'environ 1 200 millions de F par rapport aux réalisations de 1975.

Les estimations de dépenses pour l'année en cours s'élèvent en effet à 19 216 millions de F, ce qui représente une augmentation de 5,7 % par rapport à 1975, tandis que les estimations budgétaires des recettes sont de l'ordre de 17 879 millions de F, c'est-à-dire supérieures de 14,1 % à celles de l'année précédente.

Ces données se fondent sur une progression fort modérée de l'offre en services réguliers, de 4,7 % par rapport à 1975, et sur une perspective d'augmentation de 8,8 % du trafic correspondant. Le coefficient de chargement serait, sur ces bases, en amélioration de quelque 2,5 points par rapport à 1975.

Pour compenser un certain palier de production en lignes régulières, une utilisation complémentaire des moyens disponibles en services non réguliers a, en outre, été prévue au budget.

A la fin du mois d'août 1976, l'offre exprimée en tonnes kilométriques offertes (T. K. O), aussi bien que la demande exprimée en tonnes kilométriques transportées (T. K. T.) sont en léger retrait (respectivement de 2,9 % et de 3,4 %) par rapport à la prévision budgétaire.

Le résultat financier accuse, après huit mois d'exploitation, un léger écart négatif par rapport à la prévision : 55 millions de F, ou 4,6 % du montant des recettes. Il s'impute exclusivement à la faiblesse des recettes, qui sont inférieures de 0,6 % au niveau prévu, alors que les charges correspondent à 0,1 % près aux prévisions budgétaires.

Sur base des résultats à la fin du mois d'août 1976, on constate un redressement sensible qui suit à peu de chose près les prévisions pour 1976.

Les efforts fournis seront poursuivis, tant à l'intérieur de la Sabena qu'au niveau du département, afin de permettre à la compagnie nationale de parvenir, à bref délai, à une situation d'équilibre.

La modernisation de la flotte de la Sabena s'est poursuivie en vue de permettre une exploitation économique de son réseau. La Sabena utilise actuellement les types d'avion suivants :

- 2 Bo. 747;
- 3 DC. 10;
- 10 Bo. 707 et
- 15 Bo. 737.

Les organes de gestion de l'entreprise continueront d'exercer un contrôle sévère des dépenses afin d'en contenir la progression dans les limites des perspectives de développement des recettes.

Il restera à enrichir le portefeuille des droits de trafic de l'entreprise. Le département apporte son entière collaboration à cet aspect fondamental de l'exploitation, visant en particulier à ce que notre compagnie nationale obtienne des droits de trafic au Brésil et ceux d'une deuxième escale aux Etats-Unis et au Canada. Un autre objectif est l'augmentation du nombre d'escales au Moyen-Orient et un rétablissement des possibilités commerciales normales en Indonésie et au Japon.

2. Bespreking.

1. — *Het Bestuur van de Luchtvaart.*

1. Verkeersrechten.

Vraag :

Verleden jaar werden door de Minister besprekingen gevoerd met de Verenigde Staten met het oog op het bekomen van bijkomende landingsrechten in de U. S. A. Werden rentabiliteitsstudies gemaakt alvorens Atlanta werd vooropgesteld i.p.v. Chicago? Hoever staat men terzake?

Antwoord :

Op middellange termijn worden gunstige resultaten verwacht van de gevoerde besprekingen. Wat de landingsplaats betreft, is de koerswijziging gerechtvaardigd. Atlanta wordt thans boven Chicago verkozen omdat in deze laatste stad de concurrentie te sterk wordt en omdat men er aan denkt vanuit Atlanta eventueel de lijn door te trekken tot Mexico.

Het is juist dat België uit rendabiliteitsoverwegingen met klem aandringt op een tweede landingsplaats, waardoor een einde zou komen aan de ongelijke behandeling van ons land ten opzichte van de andere Europese landen.

Vraag :

Nog steeds verzet de Sabena zich er tegen dat aan nieuwe luchtvaartmaatschappijen verkeersrechten worden toegekend, ongeacht of het daarbij gaat om vrachtvervoer of chartermaatschappijen voor personenvervoer met een min of meer regelmatige dienstregeling.

Moet men dat vraagstuk blijven zien uit het oogpunt van de belangen van onze nationale luchtvaartmaatschappij, op gevaar af dat ons land nieuwe afzet- en exploitatiemogelijkheden ten voordele van onze concurrenten blijft verliezen?

Antwoord :

Bij het onderzoek over het toekennen van chartertrafierechten wordt met de volgende factoren rekening gehouden :

1° het belang van onze nationale maatschappij. Men moet immers oog hebben voor de concurrentie zoals de andere landen dit doen. Het zou onredelijk zijn de Sabena rechtstreekse concurrentie aan te doen en zo het deficit van de maatschappij te verhogen;

2° het aantrekken van verkeer wanneer de uit te baten lijnen en die van de Sabena complementair zijn i.p.v. concurrentieel;

3° het gunstig beïnvloeden van onze economie (ook van onze gewestelijke economie) en de arbeidsmarkt;

4° het belang voor de ontwikkeling van regionale havens waar de chartervluchten zouden doorgaan.

Sinds kort hebben de gewesten terzake ook inspraak. Dit gebeurde m.b.t. de luchthaven van Oostende.

2. De coördinatie tussen België en Luxemburg.

Vraag :

De Minister van Buitenlandse Zaken heeft in antwoord op een parlementaire vraag van volksvertegenwoordiger

2. Discussion.

1. — *L'administration de l'aéronautique.*

1. Droits de trafic.

Question :

L'année dernière, le Ministre a mené des négociations avec les Etats-Unis en vue de l'obtention d'un supplément de droits d'atterrissage aux U. S. A. Des études de rentabilité ont-elles été entreprises avant de proposer la ville d'Atlanta au lieu de Chicago? Où en est-on actuellement?

Réponse :

Des résultats positifs sont escomptés à moyen terme des négociations qui ont été menées. En ce qui concerne le lieu d'atterrissage, le changement de cap est justifié. A présent, on préfère Atlanta à Chicago, parce que la concurrence devient déjà trop forte dans cette dernière ville et qu'une éventuelle prolongation de la ligne au départ d'Atlanta jusqu'au Mexique est envisagée.

Il est vrai que, pour des raisons de rentabilité, la Belgique insiste énergiquement pour obtenir une deuxième escale aux U. S. A., qui mettrait fin au traitement discriminatoire de notre pays par rapport aux autres pays européens.

Question :

La Sabena s'oppose encore toujours à l'octroi de droits de trafic à de nouvelles sociétés de transport aérien, qu'il s'agisse de transport de fret ou de « charters » affectés au transport de personnes et ayant un horaire plus ou moins régulier.

Doit-on continuer à traiter ce problème du seul point de vue des intérêts de notre compagnie aérienne nationale, quitte à ce que le pays continue à perdre des marchés et de nouvelles possibilités d'exploitation au bénéfice de nos concurrents?

Réponse :

Lors de l'examen de l'octroi des droits de trafic « charters », il est tenu compte des facteurs suivants :

1° l'intérêt de notre compagnie aérienne nationale. En effet, nous devons, tout comme les autres pays, tenir compte de notre position concurrentielle. Il serait irrationnel de faire à la Sabena une concurrence directe, de sorte que son déficit s'en trouve accru;

2° chercher à attirer une partie du trafic lorsque les lignes à exploiter et celles de la Sabena sont complémentaires plutôt que concurrentielles;

3° influencer positivement notre économie (y compris l'économie régionale), ainsi que le marché de l'emploi;

4° l'intérêt du développement des aéroports régionaux, qui accueilleraient les vols « charters ».

Depuis peu, les régions ont également leur mot à dire en cette matière. Il en a déjà été ainsi en ce qui concerne l'aéroport d'Oostende.

2. Coordination entre la Belgique et le Luxembourg.

Question :

En réponse à une question parlementaire du Député Baudson (Bulletin des Questions et Réponses du 14 décem-

Baudson (Bulletin van Vragen en Antwoorden van 14 december 1976) medegedeeld dat er op het gebied van de luchtvaart en in het kader van de Europese Commissie van Burgerluchtvaart en coördinatie bestaat tussen de regeringen van België en Luxemburg.

Hoe komt het dan dat sommige landgenoten regelmatig naar Luxemburg worden gevoerd om daar een chartervliegtuig te nemen voor bestemmingen die eveneens door de Sabena worden aangevlogen? Dit schijnt er op te wijzen dat er geen coördinatie is.

Antwoord :

Tussen België en Luxemburg, evenals tussen België en andere landen, zijn er contacten meer bepaald in de schoot van de Europese Commissie voor Burgerluchtvaart.

Deze contacten, waarbij men zich meer bepaald inspannt om tot een harmonisering te komen van de regels die van toepassing zijn op het charterverkeer (duur van het verblijf, minimum verkoopprijzen, controlemaatregelen), betekenen gezinsdins dat de landen of maatschappijen zich ertoe zouden verbinden om onderling geen mededinging te voeren.

Het is onmogelijk de Belgen te verbieden gebruik te maken van regelmatige of niet-regelmatige vluchten met vertrek uit Luxemburg of elders, zonder maatregelen te treffen die veel verder gaan dan een eenvoudige coördinatie.

Het is duidelijk dat dergelijke maatregelen, die alleen tot gevolg zouden kunnen hebben de mededinging te verhinderen, vooralsnog in Europa uitgesloten zijn.

3. De samenwerking met Zaïre.

Vraag :

Wat kan men op het vlak van het verkeer en inzonderheid op luchtvaartgebied verwachten van de besprekingen die geleid hebben tot de normalisering van onze betrekkingen met de Zaïrese Republiek en tot een nauwere samenwerking met dat land?

Antwoord :

Op het gebied van de luchtvaart werd beslist opnieuw nauw te gaan samenwerken met Air Zaïre. In een eerste stadium zou de opleiding van de technici van die maatschappij worden verzorgd door ons land. Hierna wordt een verder doorgedreven integratie overwogen, in die zin dat de maatschappij in haar beheer zou worden bijgestaan. Ook voor de spoorwegen, de havens en de binnenscheepvaart wordt een samenwerking met Zaïre in uitzicht gesteld.

4. De geluidshinder.

Vraag :

Sedert 1975 worden enkel de straalvliegtuigen die beantwoorden aan de geluidnormen in het luchtvaartuigregister ingeschreven. Op dit ogenblik beantwoorden 56 % van deze vliegtuigen aan deze normen.

Wordt er volgens een vast plan gewerkt aan de verbetering van de Belgische vloot op het gebied van geluidshinder en welke termijn wordt voorzien om de ganse vloot aan de normen te doen beantwoorden?

Antwoord :

Artikel 1 van het ministerieel besluit van 2 mei 1975 bepaalt dat voor een subsonisch vliegtuig met straalaandrijving

bre 1976), le Ministre des Affaires étrangères a signalé que, dans le cadre de la Commission européenne de l'aviation civile, il existe une coordination entre les gouvernements belge et luxembourgeois dans le domaine de l'aviation civile.

Comment se fait-il que certains de nos compatriotes soient régulièrement transportés à Luxembourg pour y être embarqués dans un avion « charter » vers des destinations qui sont également desservies par la Sabena? Il semble qu'il s'agit là d'un manque de coordination.

Réponse :

Il existe des contacts entre la Belgique et le Luxembourg, de même qu'entre la Belgique et d'autres pays, notamment au sein de la Commission européenne de l'aviation civile.

Ces contacts, à l'occasion desquels des efforts sont plus particulièrement faits en vue de parvenir à une harmonisation des règles applicables au transport par avion « charter » (durée de séjour, prix de vente minimal, mesures de contrôle) ne signifient nullement que les pays ou les compagnies s'engagent à ne pas se faire la concurrence.

Il est impossible d'interdire aux Belges de recourir aux vols réguliers ou non réguliers au départ de Luxembourg ou d'autres aéroports sans prendre des mesures allant bien au-delà d'une simple coordination.

Il est évident que de telles mesures, qui auraient pour seul effet l'élimination de la concurrence, sont encore exclues en Europe.

3. Collaboration avec le Zaïre.

Question :

Que peut-on attendre, sur le plan des communications et plus spécialement de la coopération aérienne, des discussions qui ont mené à une normalisation des relations et à une plus large collaboration avec la République du Zaïre?

Réponse :

En ce qui concerne le transport aérien, il a été décidé de collaborer à nouveau plus étroitement avec Air Zaïre. Dans un premier stade la formation des techniciens de cette société serait assurée par notre pays. On envisage ensuite une intégration plus poussée, dans le sens d'une gestion assistée de la société. Pour les chemins de fer, les ports et la navigation intérieure, une collaboration avec le Zaïre est également envisagée.

4. Nuisances acoustiques.

Question :

Depuis 1975, seuls les avions à réaction qui satisfont aux normes acoustiques sont inscrits au registre des aéronefs. A l'heure actuelle, 56 % de ces avions satisfont aux normes imposées.

Existe-t-il une planification pour améliorer la flotte aérienne belge au point de vue de la lutte contre les nuisances acoustiques et quel est le délai prévu pour faire en sorte que l'ensemble de la flotte satisfasse aux normes?

Réponse :

L'article 1 de l'arrêté ministériel du 2 mai 1975 dispose qu'il est procédé à la délivrance d'un premier certificat belge

ving een eerste Belgisch bewijs van luchtwaardigheid slechts wordt uitgereikt wanneer het beantwoordt aan de in het besluit vastgestelde geluidsnormen.

Dit artikel is onmiddellijk in werking getreden.

Wat de verdere evolutie betreft, dient te worden aangestipt dat hetzelfde ministerieel besluit (art. 12) bepaalt dat vanaf 1 januari 1980 geen enkel Belgisch luchtwaardigheidsbewijs meer zal uitgereikt of vernieuwd worden voor subsonische vliegtuigen met straalaandrijving die niet beantwoorden aan de in het besluit vastgestelde normen.

Bovendien bepaalt artikel 11 van hetzelfde ministerieel besluit dat eventueel speciale exploitatievoorwaarden kunnen opgelegd worden voor vliegtuigen die niet beantwoorden aan de normen en die reeds in dienst waren vóór de inwerkingtreding van het ministerieel besluit.

5. Eurocontrol.

Vraag :

De door Eurocontrol aan België terugbetaalde vergoedingen maken slechts een gedeeltelijke terugbetaling uit van de door de Regie der Luchtwegen geleverde prestaties.

Hoe werkt het betalingsmechanisme van Eurocontrol ?

Antwoord :

Voor het gebruik van het hogere luchtruim, t.t.z. boven 6 000 m, worden door Eurocontrol « en route » heffingen ten laste gelegd van de gebruikers t.t.z. de luchtvaartmaatschappijen. De deelnemende landen beogen door dit systeem de kosten van de luchtverkeersveiligheid te doen betalen.

De Ministers van Verkeerswezen van de verschillende landen bepalen het percentage van de kosten dat moet worden betaald via de « en route » heffingen. Dit percentage liep geleidelijk op van 15 % voor de periode 1971-1973 tot de huidige 60 %.

Er wordt vooropgezet dat in de toekomst trapsgewijze zal worden overgedaan tot het aanrekenen van 100 % van de kosten.

Overeenkomstig de aanbevelingen van de O. A. C. I., de internationale organisatie voor Burgerluchtvaart, kunnen de kosten van de installaties en diensten die voor de « en route » luchtverkeersbeveiliging gebruikt worden (maar alleen voor zover zij voorzien zijn in het regionaal plan van de O. A. C. I. en voor zover zij operationeel waren tijdens het refertejaar) aldus verhaald worden.

Van de onkosten worden nog bepaalde inkomsten afgetrokken o.a. die van de vrijgestelde militaire vluchten.

Wat België betreft worden in de onkosten opgenomen :

- 1° de kosten gedragen door de Regie der Luchtwegen voor het verzekeren van de verkeersveiligheid;
- 2° de kosten die door Eurocontrol worden gedragen wat betreft het Belgisch luchtruim;
- 3° de kosten gedragen door het Bestuur der Luchtvaart.

Aangezien de heffing zowel de onkosten moet dekken van de Regie der Luchtwegen als die van de Belgische Staat (Eurocontrol + Bestuur der Luchtwegen) werd beslist het aandeel van de Regie in de opbrengst te bepalen in verhouding tot het aandeel van haar onkosten in de globale Belgische onkosten.

de navigabiliteit pour un avion à réaction subsonique, s'il satisfait aux normes acoustiques fixées par cet arrêté.

Cet article est immédiatement entré en vigueur.

En ce qui concerne l'évolution ultérieure, il convient de signaler que le même arrêté ministériel dispose, en son article 12, qu'à partir du 1^{er} janvier 1980, aucun certificat belge de navigabilité ne sera plus délivré ou renouvelé pour des avions à réaction subsoniques qui ne satisferaient pas aux normes acoustiques fixées par cet arrêté.

En outre, l'article 11 du même arrêté ministériel prévoit que des conditions d'exploitation appropriées peuvent éventuellement être imposées aux avions qui ne satisfont pas aux normes, tout en étant déjà en service avant l'entrée en vigueur dudit arrêté ministériel.

5. Eurocontrol.

Question :

Les redevances remboursées à la Belgique par Eurocontrol ne constituent que des remboursements partiels de services rendus par la Régie des Voies aériennes.

Comment fonctionne le mécanisme de paiement d'Eurocontrol ?

Réponse :

Des droits sont prélevés « en route » par Eurocontrol à charge des usagers, c'est-à-dire des compagnies aériennes utilisant l'espace aérien supérieur, c'est-à-dire au-dessus de 6 000 mètres. En appliquant ce système, les pays participants entendent se faire rembourser des frais qu'ils ont à supporter pour assurer la sécurité du transport aérien.

Les Ministres des Communications des divers pays fixent le pourcentage des frais à payer par le biais des droits prélevés « en route ». Ce pourcentage est passé progressivement de 15 % pour la période 1971-1973 à 60 % à l'heure présente.

Il est prévu qu'à l'avenir il sera procédé graduellement à l'imputation des frais à 100 %.

Conformément aux recommandations de l'O. A. C. I., l'Organisation internationale de l'aviation civile, les frais occasionnés par les installations et les services nécessaires pour assurer la sécurité « en route » du transport aérien peuvent ainsi être récupérés (mais uniquement pour autant qu'ils soient prévus au plan régional de l'O. A. C. I. et qu'ils aient été opérationnels au cours de l'année de référence).

De ces frais sont encore déduites certaines recettes, notamment celles qui se rapportent aux vols militaires exemptés.

En ce qui concerne la Belgique, les frais comportent :

- 1° les frais supportés par la Régie des Voies aériennes en vue d'assurer la sécurité du trafic;
- 2° les frais supportés par Eurocontrol en ce qui concerne l'espace aérien belge;
- 3° les frais supportés par l'Administration de l'Aéronautique.

Etant donné que les droits doivent couvrir aussi bien les frais de la Régie des Voies aériennes que ceux de l'Etat belge (Eurocontrol + Administration de l'Aéronautique), il a été décidé de fixer la quote-part de la Régie dans les recettes au prorata de sa participation aux frais globaux exposés par la Belgique.

Vraag :

Het verder bestaan van Eurocontrol wordt in vraag gesteld. Werden de gevolgen hiervan m.b.t. het statuut van het personeel voor ogen genomen ?

Antwoord :

Ons land pleit voor een uitbreiding van de bevoegdheden van Eurocontrol. Andere Lid-Staten (o.a. Ierland, Frankrijk en Groot-Brittannië) houden er echter een volkomen andere mening op na, zodat kan gevreesd worden dat het verdrag waarbij Eurocontrol werd opgericht, op 1 maart 1983 wellicht niet zal hernieuwd worden. De kwestie van het personeelsstatuut is thans echter voorbarig.

6. Het luchtvaartonderwijs.

Vraag :

De overeenkomst tussen de Staat en de Sabena betreffende de werkingsvoorwaarden van de Burgerlijke Luchtvaart-school te Grimbergen liep op 31 december 1976 ten einde. Welke beslissing werd terzake door het Departement genomen ?

Antwoord :

Bedoelde overeenkomst werd tot einde 1977 verlengd zodat het lopende studiejaar zijn normaal verloop kan krijgen.

Vraag :

Hoeveel kost de opleiding van een piloot ?

Antwoord :

Per piloot kost de opleiding ongeveer 3,5 miljoen. Voor de opleiding van 15 à 20 piloten geeft de Staat ruim 50 miljoen uit.

II. — De Regie der Luchtweegen.

1. Financiën.

Vraag :

In vergelijking met 1975 steeg het tekort van de Regie in 1976 met 800 miljoen. Toch is er geen staatssussenkomst voorzien. Hoe zal het verlies worden aangezuiverd ?

Antwoord :

Er is geen sprake van een verhoging van het deficit met 800 miljoen in 1976.

De resultatenrekeningen over de voorbije jaren alsook de geprefigureerde resultatenrekening over 1977 wijzen noch winst noch verlies uit. Het evenwicht van de resultatenrekening kan in de loop van de laatste jaren enkel worden verwezenlijkt door de gedeeltelijke aanwending van de jaarlijkse kapitaaloverdrachten die krachtens artikel 15 van de basiswet van de Regie der Luchtweegen naar die Regie worden overgeheveld.

Stricto sensu kan hier tegen bezwaar rijzen vermits kapitaaloverdrachten om het speciaal fonds te stijven uitsluitend bestemd zijn tot financiering van investeringsuitgaven welke

Question :

L'existence future d'Eurocontrol est mise en question. Est-il tenu compte des conséquences de la suppression éventuelle de cet organisme en ce qui concerne le statut du personnel ?

Réponse :

La Belgique préconise une extension des compétences d'« Eurocontrol ». D'autres Etats membres (notamment l'Irlande, la France et la Grande-Bretagne) ont un point de vue tout à fait différent, de sorte qu'il est permis de craindre que le traité instituant « Eurocontrol » ne soit sans doute pas renouvelé le 1^{er} mars 1983. La question du statut du personnel est toutefois prématurée à l'heure actuelle.

6. Enseignement aéronautique.

Question :

La convention entre l'Etat et la Sabena concernant les conditions de fonctionnement de l'Ecole d'aviation civile de Grimbergen est venue à expiration le 31 décembre 1976. Quelle décision le département a-t-il prise à ce sujet ?

Réponse :

La convention précitée a été prorogée jusqu'à la fin de 1977, de sorte que l'année d'étude en cours pourra se dérouler normalement.

Question :

Combien coûte la formation d'un pilote ?

Réponse :

La formation d'un pilote coûte environ 3,5 millions. Pour la formation de 15 à 20 pilotes, l'Etat dépense plus de 50 millions.

II. — La Régie des Voies Aériennes.

1. Financement.

Question :

Par rapport à 1975, le déficit de la Régie a augmenté, en 1976, de 800 millions. Aucune intervention n'est cependant prévue de la part de l'Etat. Comment ce déficit sera-t-il apuré ?

Réponse :

Il n'est pas question d'un accroissement de 800 millions du déficit en 1976.

Les comptes des résultats des années écoulées, ainsi que les comptes préfigurés des résultats de 1977 n'indiquent ni perte, ni bénéfice. L'équilibre des comptes des résultats n'a pu être obtenu au cours des dernières années que par l'utilisation partielle des transferts annuels de capital effectués au profit de la Régie des Voies aériennes en vertu de l'article 15 de la loi organique de cette Régie.

Stricto sensu, cette procédure peut soulever des objections étant donné que les transferts de capital en vue d'alimenter le fonds spécial sont destinés exclusivement au financement

verschillend zijn van de uitgaven waarvan de financiering statutair dient te gebeuren door middel van het vernieuwings- en afschrijvingsfonds.

Er wordt onderzocht hoe ten spoedigste kan worden gekomen tot een financiering die volkomen in overeenstemming is met niet alleen de geest, doch ook de letter van het statutaire voorschrift.

2. De Nationale luchthaven.

Vraag :

Onze nationale luchthaven werd gemoderniseerd. Wat de afwerking betreft zou nog aandacht moeten geschonken worden aan :

- het overal duidelijk hoorbaar maken van de geluidsinstallatie;
- de verruiming van de parkeerzones;
- de verbetering van de bagageservice o.m. door het aantal ter beschikking van de reizigers gestelde wagentjes te verhogen.

Het imago van onze luchthaven zou eveneens kunnen verbeterd worden door een nog hoffelijker optreden van de dienstdoende rijkswachters.

Antwoord :

Met het oog op de verruiming van de parkeermogelijkheden wordt op de luchthaven een nieuw gebouw opgetrokken.

Wat betreft de bagageservice worden zowel het aantal kruiers als het aantal wagentjes gevoelig verhoogd. Ook met de andere opmerkingen zal rekening worden gehouden.

Vraag :

De oprichting van een toeristische dienst in de Nationale Luchthaven zou zonder voorbehoud kunnen worden toegejuicht indien die dienst niet in handen was van het Commissariaat-generaal voor toerisme die al te veel gericht is op het Brusselse Toerisme. Het is dan ook nodig de andere gewesten bij die dienst te betrekken.

Antwoord :

De toeristische dienst op de Nationale Luchthaven werd opgericht door de Toeristische Federatie Brabant in samenwerking met het Commissariat-Generaal. Deze dienst verstrekt toeristische informatie over het ganse land en beschikt over een uitvoerige documentatie over alle provincies, de toeristische centra en de grote steden.

Vraag :

Het huidige vrachtgebouw van de nationale luchthaven zal in een terminalgebouw voor charterverkeer worden omgebouwd. Dit is volkomen in strijd met de meermaals geuite wens van de parlementaire commissies — en de voorganger van de Minister was het hiermede eens — dat het charterverkeer regionaal zou worden gespreid. In Zaventem is de toestand toch niet zo gunstig voor het charterverkeer. Meestal gebeurt het vertrek en de aankomst 's nachts zodat er geen aansluiting meer is op het openbaar vervoer.

Hoe ziet de Minister het charterverkeer in het kader van de regionalisering ?

de dépenses d'investissement différentes des dépenses qui doivent statutairement être financées par le fonds de renouvellement et d'amortissement.

On examine la manière d'obtenir le plus rapidement possible un mode de financement parfaitement conforme, non seulement à l'esprit, mais aussi à la lettre des dispositions statutaires.

2. Aéroport national.

Question :

Notre aéroport national a été modernisé. Lors du parachèvement, il conviendrait encore de veiller :

- à ce que l'installation sonore soit clairement audible partout;
- à l'agrandissement des parcs de stationnement;
- à l'amélioration du service des bagages, notamment en augmentant le nombre des chariots mis à la disposition des voyageurs.

L'image de marque de notre aéroport pourrait également être améliorée en rendant plus courtoise encore l'intervention des gendarmes qui y sont en service.

Réponse :

En vue d'accroître les possibilités de stationnement, un nouveau bâtiment sera construit sur les terrains de l'aéroport.

En ce qui concerne le service des bagages, le nombre de porteurs ainsi que le nombre des chariots seront sensiblement augmentés. Il sera également tenu compte des autres remarques du membre.

Question :

Il serait possible d'applaudir sans réserve à la création d'un service touristique à l'aéroport national, si ce service n'était aux mains du Commissariat général au tourisme, par trop axé sur le tourisme bruxellois. Il y aurait donc lieu d'associer les autres régions à ce service.

Réponse :

Le service touristique à l'aéroport national a été créé par la Fédération touristique du Brabant en collaboration avec le Commissariat général. Ce service dispense des informations touristiques relatives à l'ensemble du pays et dispose d'une documentation détaillée sur toutes les provinces, les centres touristiques et les grandes villes.

Question :

L'actuel bâtiment destiné au fret à l'aéroport national sera transformé en un « terminal » pour le trafic « charter ». Cette mesure est tout à fait contraire au vœu émis à plusieurs reprises par les Commissions parlementaires — auquel le prédécesseur du Ministre s'était d'ailleurs rallié — demandant que le trafic « charter » soit réparti sur une base régionale. A Zaventem, la situation n'est pas tellement favorable pour ce trafic. En général, les départs et les arrivées s'effectuent la nuit, de sorte qu'il n'y a plus de correspondance possible avec les transports publics.

Comment le Ministre envisage-t-il le trafic « charter » dans le cadre de la régionalisation ?

Antwoord :

Ingevolge zijn centrale ligging en het autowegennet dat er naartoe leidt, trekt de nationale luchthaven heel wat meer luchtvervoerondernemingen aan dan de gewestelijke luchthavens. Rekening houdend met de vraag kan de Minister alle charterverkeer niet uit Zaventem weren.

Hij verklaart voorstander te zijn van een zekere decentralisatie van dergelijk verkeer. Het vraagstuk ligt thans ter studie. Nochtans constateert hij dat die formule slechts weinig succes vanwege de vervoerondernemingen en de « toeroperators » kent.

*3. De regionale luchthavens.**Vraag.*

In het Rapport Dixon-Speas wordt gehandeld over de regionale luchthavens.

Sommige kranten hebben ten andere hierover allerlei berichten verspreid.

Is dit Rapport definitief ingeleid en welke opties zal de Minister nemen op basis van dit verslag ?

Antwoord :

De Minister verklaart nog niet in het bezit te zijn van het Rapport Dixon-Speas. Hij betreurt de indiscreties die werden begaan en die slechts na raadpleging van werkdokumenten konden worden verspreid.

Het verslag Dixon-Speas moet in feite als een advies worden beschouwd en het komt de Minister toe op grond hiervan de aangewezen beslissingen te nemen.

Vraag :

In het kader van de regionalisatie zouden regionale luchthavens meer moeten gecommmercialiseerd worden.

De Regie der Luchtwezen zou moeten worden gemachtigd financieel bij te dragen tot de uitbouw van die luchthavens.

Antwoord :

De Regie stelt alles in het werk om, in samenwerking met lokale en regionale promotiegroepen, de commercialisatie van de regionale luchthavens te verbeteren.

Vraag :

Zouden voor de gewestelijke luchthavens geen andere beheer- en exploitatievormen wenselijk zijn om de plaatselijke en gewestelijke organen daarbij te kunnen betrekken ?

Antwoord :

De Minister wenst de lokale en regionale instanties bij de commerciële exploitatie van de regionale luchthavens te betrekken.

Er bestaan ten andere reeds bepaalde vormen van samenwerking op de luchthaven Charleroi-Gosselies.

*III. — Sabena.**1. De structuurwijzigingen.**Vraag :*

Wat gebeurt er met de volgende in het eerste kwartaal van 1976 ingediende rapporten :

Réponse :

Par sa situation centrale et le réseau autoroutier qui le dessert, notre aéroport national attire bien plus les entreprises de transport aérien que nos aéroports régionaux. Tenant compte de la demande, le Ministre n'entend pas exclure de Zaventem tout trafic « charter ».

Il se déclare favorable à une certaine décentralisation de ce trafic. Le problème est à l'étude. Cependant, il constate que cette formule ne rencontre que peu de succès auprès des entreprises de transport et des « tour-operators ».

*3. Aéroports régionaux.**Question :*

Dans le Rapport Dixon-Speas, il est traité des aéroports régionaux.

Certaines informations ont d'ailleurs été divulguées dans la presse.

Le rapport a-t-il été déposé et quelles sont les options que le Ministre prendra sur base de ce rapport ?

Réponse :

Le Ministre déclare que le Rapport Dixon-Speas ne lui a pas encore été remis. Il déplore les indiscretions commises, celles-ci n'ayant été possibles qu'après consultation des documents de travail.

Le Rapport en question doit en fait être considéré comme un avis et il incombe au Ministre de prendre, sur base de ce rapport, toutes les décisions qui s'imposent.

Question :

Il conviendrait de pousser la commercialisation des aéroports régionaux dans le cadre de la régionalisation.

La Régie des Voies aériennes devrait être autorisée à participer financièrement au développement de ces aéroports.

Réponse :

La Régie met tout en œuvre en collaboration avec les instances régionales et locales à l'effet d'améliorer la commercialisation des aéroports régionaux.

Question :

N'y a-t-il pas lieu de prévoir, en ce qui concerne les aéroports régionaux des formes de gestion et d'exploitation autres, permettant d'associer des organes locaux et régionaux ?

Réponse :

Le Ministre désire intéresser effectivement les instances régionales et locales à l'exploitation commerciale des aéroports régionaux.

Il existe d'ailleurs déjà une certaine forme de coopération à l'aéroport de Charleroi-Gosselies.

*III. — Sabena.**1. Réformes de structure.**Question :*

Qu'advient-il des rapports ci-après qui ont été déposés dans le courant du premier trimestre de 1976 ?

1° het Mc Kinsey-rapport over de economische en sociale evaluatie van mogelijkheden tot samenwerking tussen de drie Benelux-luchtvaartmaatschappijen;

2° het Arthur Andersen-rapport over het nazicht van de procedures en de interne controle van de Sabena ?

Antwoord :

Het McKinsey-rapport wordt bestudeerd door de statutaire organen van de drie luchtvaartmaatschappijen. De ondernemingsraden en vakverenigingen van de drie landen bespreken de weerslag ervan op sociaal gebied. In afwachting worden op ministerieel niveau geen initiatieven genomen. Wel worden enkele punten reeds toegepast waar dit nuttig kan zijn.

Het Andersen-rapport wordt verder door de Sabena onderzocht. Van de in dat verslag gedane suggesties worden er nu twee toegepast o.a. die m.b.t. de invordering van schulden.

Vraag :

Volgens voornoemd Mc. Kinsey-rapport zou de volledige integratie van de activiteiten van de luchtvaartmaatschappijen Sabena, K. L. M. en Luxair het beste middel zijn om de economische resultaten te verbeteren en de machtspositie te versterken.

De fundamentele vraag is of een dergelijke integratie haalbaar is dan wel of wij naar een oplossing gaan waarbij de maatschappijen autonoom blijven. In dit laatste geval kan men zich afvragen of wij voldoende rekening houden met het voortbestaan van de Sabena als autonome maatschappij, waarvoor het maatschappelijk kapitaal van de maatschappij dan zou moeten worden verhoogd tot 7 miljard volgens het Mc.Kinsey-rapport, terwijl de Regering slechts 5 miljard in het vooruitzicht stelt.

Ook moet de vraag worden gesteld of de Staat, ingeval de Sabena autonoom zou blijven, geen verantwoordelijkheid zou moeten opnemen — hierbij kan de N. M. B. S. als voorbeeld dienen — o.m. door de eigendom van de vloot van de Sabena over te nemen.

De privatisering van allerlei winstgevendende activiteiten zoals de frettax, de vroegere Sabena-autobussen, de bevoorrading van vreemde toestellen (catering en handling) moet dan ook in vraag worden gesteld.

Ook de Regie der Luchtwegen zou de positie van de Sabena kunnen versterken, door deze laatste van landingsrechten — ongeveer 500 miljoen per jaar — vrij te stellen zoals dit te Schiphol voor de K. L. M. het geval is.

Antwoord :

1. Vooraleer in het Parlement een debat te houden over het al dan niet samengaan van de Benelux-luchtvaartmaatschappijen moeten eerst de hogervermelde besprekingen afgelopen zijn. Slechts in 1978 of begin 1979 zal een beslissing moeten vallen wanneer het probleem van de verlenging, na een 30-jarig bestaan van de Sabena, ter sprake zal komen. De Minister wijst er op dat het verslag op dat ogenblik zeker niet zal voorbijgestreefd zijn.

2. Wat de Sabenavloot betreft, deze behoort aan de N. V. Sabena waarvan de aandelen die het kapitaal vertegenwoordigd voor 90 % in handen van de Staat zijn. In feite zou een eigendomsoverdracht van de vloot aan de Staat niet veel zin hebben.

1° le rapport Mc Kinsey concernant l'évaluation économique et sociale des possibilités de coopération entre les trois compagnies aériennes du Benelux;

2° le rapport Arthur Andersen concernant la vérification des procédures et le contrôle interne de la Sabena ?

Réponse :

Le rapport Mc Kinsey fait l'objet d'une étude par les organes statutaires des trois compagnies aériennes. Les conseils d'entreprise et les organisations syndicales des trois pays discutent de son incidence sociale. En attendant, aucune initiative n'est prise au niveau ministériel. Quelques points sont toutefois déjà appliqués là où ils peuvent être utiles.

Le rapport McKinsey continue à être étudié par la Sabena. Deux des suggestions de ce rapport sont actuellement appliquées, notamment celle concernant la récupération des créances.

Question :

D'après le rapport Mac Kinsey précité, l'intégration complète des activités des compagnies aériennes Sabena, K. L. M. et Luxair serait le meilleur moyen d'améliorer leurs résultats d'exploitation et de renforcer leur position sur le marché.

La question fondamentale est de savoir si une telle intégration est réalisable ou si nous nous orientons vers une solution qui préserverait l'autonomie des compagnies intéressées. Dans ce dernier cas, il est permis de se demander si nous avons suffisamment tenu compte de l'hypothèse de l'existence ultérieure de la Sabena comme compagnie autonome dont le capital social devrait, selon le rapport Mc Kinsey, être porté à 7 milliards, tandis que le Gouvernement n'envisage que de le porter à 5 milliards.

Il faut également se demander si l'Etat, au cas où la Sabena resterait autonome, ne devrait pas — la S. N. C. B. pourrait constituer l'exemple — assumer sa responsabilité, notamment en reprenant à son compte la propriété de la flotte de la Sabena.

Il convient donc de remettre en question la « privatisation » d'activités lucratives de toute nature, telles que la « zone franche », les anciens autobus de la Sabena, le ravitaillement des appareils étrangers (« catering » et « handling »).

La Régie des voies aériennes pourrait, elle aussi, renforcer la position de la Sabena en exemptant celle-ci de la taxe d'atterrissage — quelque 500 millions de francs par an — comme c'est le cas pour la K. L. M. à Schiphol.

Réponse :

1. Avant d'entamer au Parlement un débat sur l'intégration ou non des compagnies aériennes du Benelux, il importe que les négociations précitées soient terminées. La décision ne devra être prise qu'en 1978 ou au début de 1979 lorsque se posera le problème de la reconduction de la Sabena. Le Ministre signale que le rapport ne sera certainement pas dépassé à ce moment.

2. Quant à la flotte de la Sabena, celle-ci appartient à la S. A. Sabena dont l'Etat détient 90 % des parts représentatives du capital. Un transfert de propriété de la flotte à l'Etat n'aurait donc guère de sens.

3. In verband met de kapitaalsverhoging zij er op gewezen dat de structuur- en rendabiliteitsproblemen primordiaal zijn en dat zij niet rechtstreeks door kapitaalsverhoging zullen worden verbeterd.

4. In verband met de activiteiten die in privé handen zijn, verstrekt de Minister de volgende uitleg :

a) de freetax is een aangelegenheid die niet de Sabena maar de Regie der Luchtwegen betreft. Op uitdrukkelijk verzoek van het Rekenhof heeft de Minister besloten de freetax-inkomsten aan de Regie over te maken.

De grote lijnen van de terzake gesloten akkoorden kunnen als volgt worden onderschreven :

— De exploitatie van deze winkels wordt geregeld enerzijds door de clausules van de concessieovereenkomst, waarvan de inhoud grosso modo overeenstemt met het gebruikelijk lastenkohier dat de R. L. W. toepast op haar handelsconcessies en anderzijds door de voorschriften van het Ministerie van Financiën.

— Het departement van Financiën geeft aan de concessionaris de nodige verkoopstoelating, bepaalt de goederen die taksvrij mogen worden verkocht, alsmede de wijze waarop deze verkoop mag geschieden.

Tenslotte stelt dit departement eveneens de voorwaarden vast waaraan de lokalen, waarin taksvrije goederen verkocht en opgeslagen worden, moeten voldoen.

— De aan de R. L. W. te betalen concessievergoedingen worden berekend op basis van percentages die verschillen volgens de aard van de artikelen en de verwezenlijkte omzetcijfers.

De inkomsten van de Regie, voortvloeiend uit deze concessie, worden gewoonlijk gepubliceerd in de jaarverslagen van de Regie der Luchtwegen. Voor 1975 bedroegen zij 125 743 219 F en voor 1976 ongeveer 152 miljoen F.

b) De exploitatie van autobuslijnen die vroeger in eigen beheer door de Sabena geëxploiteerd werden, werd na oproep tot mededinging, toevertrouwd aan private vervoermaatschappijen.

De exploitatiebalans voor 1976 van de verschillende lijnen evenals de planning voor de toekomst zijn de volgende :

Antwerpen — Nationale luchthaven :

Exploitatiebalans 1976 :

Inkomsten : 10,6 miljoen F.
Uitgaven onderaanneming : 8,6 miljoen F.
Vervoerde passagiers : 118 477.

Planning :

Behoud van de dienst (17 ritten per dag).
Vooruitzichten balans 1977 : Inkomsten : 12,5 miljoen F.
Uitgaven onderaanneming : 11,5 miljoen F.

Lux — Nationale luchthaven :

Exploitatiebalans 1976 :

Inkomsten : 5,6 miljoen F.
Uitgaven onderaanneming : 6,6 miljoen F.
Vervoerde passagiers : 27 959.

3. En ce qui concerne l'augmentation de capital, il faut signaler que les problèmes de structure et de rentabilité sont d'une importance primordiale et qu'ils ne peuvent pas être améliorés directement par une augmentation de capital.

4. Quant aux activités exploitées par des particuliers, le Ministre fournit les précisions suivantes :

a) La « zone franche » est une affaire qui ne concerne pas la Sabena mais la Régie des voies aériennes. C'est à la demande expresse de la Cour des comptes que le Ministre a décidé de transférer à la Régie les recettes des magasins de la « zone franche ».

Les accords passés à ce sujet peuvent être résumés comme suit :

— L'exploitation de ces magasins est régie, d'une part, par les clauses du contrat de concession dont la teneur correspond en gros au cahier des charges que la R. V. A. applique habituellement à ses concessions commerciales et, d'autre part, par les prescriptions du Ministère des Finances.

— Le département des Finances délivre aux concessionnaires l'autorisation de vente requise, indique les marchandises pouvant être vendues en franchise fiscale et fixe les modalités selon lesquelles la vente peut s'effectuer.

Enfin, le département des Finances fixe également les conditions auxquelles doivent satisfaire les locaux dans lesquels les marchandises exemptes de taxes peuvent être vendues et stockées.

— Les droits de concession dus à la R. V. A. sont calculés sur la base de pourcentages variant selon la nature des articles et les chiffres d'affaires réalisés.

Les recettes provenant de cette concession sont généralement publiées dans les rapports annuels de la Régie des Voies aériennes. Pour 1975, elles ont atteint 125 734 219 F et pour 1976 environ 152 millions de F.

b) L'exploitation des lignes d'autobus gérées auparavant en propre par la Sabena a été confiée à des sociétés de transport privées, après appel à la concurrence.

Les bilans d'exploitation des diverses lignes pour 1976, ainsi que la planification pour l'avenir, s'établissent comme suit :

Anvers — Aéroport national :

Bilan d'exploitation 1976 :

Recettes : 10,6 millions de F.
Dépenses sous-traitance : 8,6 millions de F.
Passagers transportés : 118 477.

Planification :

Maintien du service (17 liaisons par jour).
Prévision bilan 1977 : recettes : 12,5 millions de F.
Dépenses sous-traitance : 11,5 millions de F.

Liège — Aéroport national :

Bilan d'exploitation 1976 :

Recettes : 5,6 millions de F.
Dépenses sous-traitance : 6,6 millions de F.
Passagers transportés : 27 959.

Planning :

Behoud van de dienst (5 ritten per dag):
 Vooruitzichten balans 1977 :
 Inkomsten : 6 miljoen F.
 Uitgaven onderaanneming : 6,6 miljoen F.

Gent-Kortrijk — Nationale luchthaven :**Exploitatiebalans 1976 :**

Inkomsten : 0,5 miljoen F.
 Uitgaven onderaanneming : 2,2 miljoen F.
 Vervoerde passagiers : 2 730.

Planning :

Het behoud van de exploitatie na 31 maart 1977 is afhankelijk van de resultaten tijdens de winter 1976-1977.

Charleroi — Nationale luchthaven :**Exploitatiebalans 1976 (periode 1 januari-31 oktober).**

Inkomsten : 45 000 F.
 Uitgaven onderaanneming : 1,2 miljoen F.
 Vervoerde passagiers : 317.

Planning :

Deze exploitatie werd stopgezet op 31 oktober 1976 wegens de zwakke resultaten.

Brussel centrum — Nationale luchthaven :**Exploitatiebalans 1976.**

Inkomsten : 2,0 miljoen F.
 Uitgaven onderaanneming : 2,3 miljoen F.
 Vervoerde passagiers : 31 695.

Planning :

Behoud van de dienst met vermindering tot 6 ritten per dag vanaf 1 april 1977 (thans 8 ritten per dag).

Vooruitzichten balans 1977 :

Inkomsten : 1,8 miljoen F.
 Uitgaven onderaanneming : 1,9 miljoen F.

c) De bevoorrading (catering en handling) van vreemde luchtvaartmaatschappijen werd inderdaad in concessie gegeven aan twee maatschappijen : van rechtswege en kosteloos aan de Sabena en bij gewone akte van concessie met procentuele vergoeding voor de Regie der Luchtwegen aan een andere maatschappij.

Het verlenen van concessies aan twee maatschappijen beantwoordt aan een praktische noodzaak en aan het verlangen van meerdere luchtvaartmaatschappijen.

De Minister vestigt er bovendien de aandacht op dat elke luchtvaartmaatschappij vrij is haar eigen handling en catering te verzekeren.

5. De Regie der Luchtwegen bevestigt dat de K. L. M. dezelfde landingsrechten betaalt te Schiphol als de andere luchtvaartmaatschappijen.

Planification :

Maintien du service (5 liaisons par jour).
 Prévisions bilan 1977 :
 Recettes : 6 millions de F.
 Dépenses sous-traitance : 6,6 millions de F.

Gand-Courtrai — Aéroport national :**Bilan d'exploitation 1976 :**

Recettes : 0,5 millions de F.
 Dépenses sous-traitance : 2,2 millions de F.
 Passagers transportés : 2 730.

Planification :

Le maintien de l'exploitation après le 31 mars 1977 dépendra des résultats enregistrés pendant l'hiver 1976-1977.

Charleroi — Aéroport national :**Bilan d'exploitation 1976 (période du 1^{er} janvier au 31 octobre) :**

Recettes : 45 000 F.
 Dépenses sous-traitance : 1,2 millions de F.
 Passager transportés : 317.

Planification :

Il a été mis fin à cette exploitation au 31 octobre 1976, en raison de la faiblesse des résultats.

Bruxelles-Centre — Aéroport national :**Bilan d'exploitation 1976 :**

Recettes : 2,0 millions de F.
 Dépenses sous-traitance : 2,3 millions de F.
 Passagers transportés : 31 695.

Planification :

Maintien de l'exploitation, mais réduction à 6 liaisons par jour à partir du 1^{er} avril 1977 (actuellement 8 liaisons par jour).

Prévisions bilan 1977 :

Recettes : 1,8 million de F.
 Dépenses sous-traitance : 1,9 millions de F.

c) L'approvisionnement (catering and handling) de compagnies aériennes étrangères a en effet été donnée en concession à deux sociétés : d'une part, d'office et gratuitement, à la Sabena; d'autre part, par acte ordinaire de concession avec un pourcentage de droits au profit de la Régie des Voies aériennes, à une autre société.

L'octroi de concessions à deux sociétés répond à une nécessité pratique, ainsi qu'au désir de plusieurs compagnies aériennes.

Le Ministre attire, en outre, l'attention sur le fait qu'il est loisible à toute compagnie aérienne d'assurer elle-même son propre approvisionnement.

5. La Régie des Voies aériennes confirme qu'à Schiphol la K. L. M. paie les mêmes droits d'atterrissage que les autres compagnies aériennes.

2. Werken voor rekening van derden.

Vraag :

Een lid vraagt welke werken in 1976 door de Sabena voor derden werden uitgevoerd en welke inkomsten de maatschappij daarbij heeft geboekt ?

Antwoord :

Het totale bedrag van de inkomsten voor werken uitgevoerd voor derden bedroeg 2 264,5 miljoen frank op het einde van november 1976.

Hierna volgt de onderverdeling :

(In miljoenen F.)

Verhuren van vliegtuigen, terreinen en gebouwen	261,5
Prestaties medische dienst, onderhoud en reiniging van gebouwen	29,7
Bijstand aan vliegtuigen op de grond	226,7
Diensten als vrachtagenschap	58,7
Verkoop van maaltijden voor passagiers	107,8
Verkoop brandstoffen	20,0
Opleiding en uitleeningen van vliegend personeel	92,3
Andere opbrengsten van luchtoperaties	19,7
Prestaties van de commerciële directie	10,9
Handling in de vestigingen	22,5
Onderhoud van de vliegtuigen met zuigermotoren	26,5
Onderhoud van de straalvliegtuigen	87,7
Revisie van de cellen en veranderingen aan vliegtuigen met zuigermotoren	0,3
Revisie van de cellen en veranderingen aan straalvliegtuigen	171,5
Revisie van de zuigermotoren	20,5
Revisie van de straalmotoren en APU	421,7
Revisie van onderdelen van straalmotoren	154,0
Werken aan vliegtuigsystemen en vliegtuiguitrustingen. Fabricatie van vliegtuiguitrustingen, zetels, proefbanken. Gereedschap en behandelingsmateriaal	218,6
Verkoop van grondstoffen	256,2
Technische bijstand in de vestigingen	58,1

3. De Sabena-vluchten vanuit Deurne.

Vraag :

De uitbouw van de regionale luchthavens kan in verband worden gebracht met de Sabena. Sabena experimenteerde met vluchten vanuit de luchthaven van Deurne. Zijn die gunstig uitgevallen ? Kunnen statistische gegevens worden verstrekt omtrent de resultaten die dit experimen heeft opgeleverd, met afzonderlijke vermelding van de conjunctureel gebonden vluchten naar Engeland ?

Antwoord :

De exploitatie van de luchtlijn Antwerpen-Londen met B 737-vliegtuigen is rendabel gebleken.

Vervoerde passagiers en vracht :

	1975	1976	
	—	—	
Passagiers	47 028	62 055	+ 32 %
Vracht	480 t	1 532 t	+ 219 %

2. Les travaux pour compte de tiers.

Question :

Un membre demande quels travaux la Sabena a accomplis en 1976 pour compte de tiers et quelles sont les recettes enregistrées à cette occasion par la compagnie.

Réponse :

La recette globale résultant des travaux pour compte de tiers s'élevait à 2 264,5 millions à la fin du mois de novembre 1976.

La ventilation en est la suivante :

(En millions de F.)

Location d'appareils, de terrain et de bâtiments .	261,5
Prestations du service médical, nettoyage et entretien de bâtiments	29,7
Assistance aux appareils au sol	226,7
Services en tant qu'agence de fret	58,7
Vente de repas aux passagers	107,8
Vente de carburants	20,0
Formation et prêt de personnel navigant	92,3
Autres revenus d'opérations aériennes	19,7
Prestations de la direction commerciale	10,9
Manutention dans les établissements	22,5
Entretien des appareils à moteurs à pistons	26,8
Entretien des appareils à réaction	87,7
Revision de cellules et modifications d'appareils à moteurs à pistons	0,3
Revision de cellules et modifications d'appareils à réaction	171,5
Revision de moteurs à pistons	20,5
Revision de moteurs à réaction et APU	421,5
Revision d'accessoires de moteurs à réaction ...	154,0
Travaux aux systèmes et aux équipements d'appareils. Fabrication d'équipements d'appareils, de sièges, de bancs d'essai. Outillage et matériel de manutention	218,6
Vente de matières premières	256,2
Assistance technique dans les établissements	58,1

3. Les vols Sabena au départ de Deurne.

Question :

Il peut être établi un rapport entre le développement des aéroports régionaux et la Sabena. Celle-ci a expérimenté des vols au départ de l'aéroport de Deurne. L'expérience a-t-elle été concluante ? Peut-il être communiqué des statistiques concernant les résultats de cette expérience, en précisant ce qu'il en est des vols, liés à la conjoncture, sur l'Angleterre ?

Réponse :

L'exploitation de la liaison aérienne Anvers-Londres par appareils B 737 s'est avérée rentable.

Passagers et fret transportés :

	1975	1976	
	—	—	
Passagers	47 028	62 055	+ 32 %
Fret	480 t	1 532 t	+ 219 %

4. *De verhouding Sabena-Sobelair.*

Vraag :

Welke is de participatie van Sabena in het maatschappelijk kapitaal van Sobelair ?

Welke inkomsten heeft Sabena in 1976 uit deze participatie verkregen ?

Antwoord :

Het maatschappelijk kapitaal van Sobelair bedraagt thans 125 miljoen.

De participatie van Sabena in dit kapitaal bedraagt 97 %.

In 1975 bedroeg de winst van Sobelair 7 888 916 F terwijl het aandeel van Sabena een bedrag van 3 787 500 F bereikte.

De samenwerking van Sabena met Sobelair omvat ook het verhuren van manschappen en materiaal evenals de handling en het onderhoud van vliegtuigen. Voor het jaar 1975 betrof het hier een bedrag van ongeveer 850 miljoen, de levering van brandstof inbegrepen.

5. *Begrotingsproblemen.*

Vraag :

Hoeveel wordt op de begroting uitgetrokken voor de financiering van Sabena ?

Antwoord :

Overeenkomstig artikel 33 van de statuten wordt voor 1977 een krediet van 1 316,8 miljoen uitgetrokken, verhoogd met 335,6 miljoen voor rentetoeelagen.

Vraag :

T.o.v. 1974 werd in 1975 een verlies van 600 miljoen, geboekt, dat te wijten was aan de sterke toename van de exploitatiekosten en de achteruitgang van het verkeer.

Werd daarmee rekening gehouden bij het opmaken van de begrotingsramingen voor 1976 ?

Antwoord :

Einde augustus 1976 lagen de uitslagen 50 miljoen hoger dan de begrotingsramingen. Men kan er zich dus aan verwachten dat de begrotingsramingen voor 1976, juist zullen blijken te zijn.

Vraag :

In 1974 werden besparingsmaatregelen getroffen :

— op het vlak van de produktie werden 140 miljoen ton/km minder aangeboden dan oorspronkelijk was voorzien;

— op het vlak van de tewerkstelling werd de personeelsbezetting met 200 eenheden verminderd.

Op welke lijnen verminderde de produktie ? In welke sector werd het verminderd ?

4. *Les rapports Sabena-Sobelair.*

Question :

Quelle est la participation de la Sabena dans le capital social de la Sobelair ?

Quels sont les revenus que la Sabena a retirés de cette participation en 1976 ?

Réponse :

Le capital social de la Sobelair s'élève actuellement à 125 millions de F.

La participation de la Sabena dans ce capital atteint 97 %.

En 1975, la Sobelair a réalisé un bénéfice de 7 888 916 F, la participation de la Sabena se chiffrant à 3 787 500 F.

La collaboration entre la Sabena et la Sobelair comporte également le prêt d'équipages et de matériel, de même que la manutention et l'entretien d'avions. Pour l'année 1975, cette collaboration a représenté 850 millions environ, y compris la fourniture de carburant.

5. *Problèmes budgétaires.*

Question :

Quel est le montant inscrit au budget pour le financement de la Sabena ?

Réponse :

Conformément à l'article 33 des statuts, un crédit de 1 316 800 000 F est inscrit pour 1977, plus 335 600 000 F à titre de subventions-intérêts.

Question :

Par rapport à 1974, on constate pour 1975 une perte de 600 millions, due à l'accroissement sensible des frais d'exploitation et à une diminution du trafic.

A-t-il été tenu compte de cette situation pour l'élaboration des prévisions budgétaires pour l'année 1976 ?

Réponse :

A la fin du mois d'août 1976, les résultats étaient supérieurs de 50 millions aux prévisions budgétaires. Il est donc permis de s'attendre à ce que les prévisions pour l'année 1976 se révèlent exactes.

Question :

En 1974 des mesures d'économie ont été prises :

— sur le plan de la production l'offre a été inférieure de 140 millions de tonnes/km à ce qui était prévu initialement;

— sur le plan de l'emploi les effectifs ont été réduits de 200 unités.

Sur quelles lignes aériennes la production a-t-elle diminué ? Dans quel secteur le personnel a-t-il été réduit ?

Antwoord :

De produktievermindering uitgedrukt in A. T. K. werd in 1975 bekomen door de gecombineerde vermindering van de frekwenties en van de capaciteit der gebruikte vliegtuigen.

De verschillen tussen de gerealiseerde en de geraamde cijfers bedroegen :

1975	A. T. K. (000 000)
—	—
Europa	— 11,8
Afrika	— 15,6
Amerika	— 99,6
Azië	— 12,7
Totaal	— 139,7

M.b.t. de personeelsvermindering wijst de Minister er op dat het hier gaat om een normale afvloeiing van personeelsleden. De Sabena heeft echter een 100-tal stagiairs in dienst moeten nemen in uitvoering van de herstellwet van 30 maart 1976.

*6. De Sabenavloot.**Vraag :*

Hoe wordt de Sabenavloot aangewend ?

Antwoord :

De structuur van het net en de samenstelling van de vloot zijn in evenwicht.

Vraag :

De Sabena heeft twee vliegtuigen van het type B 727 verkocht aan de Luchtmacht.
Welke was de verkoopprijs ?

Antwoord :

De verkoopprijs van de twee vliegtuigen B 727, de reservemotoren inbegrepen, bedroeg in het totaal 329 miljoen frank.

*7. Personeelsaangelegenheden.**Vraag :*

Hoe zit het met de taalkaders bij de Sabena ?

Antwoord :

Weldra zullen de moeilijkheden achter de rug zijn : de Minister verwacht dat de Vaste Commissie voor Taaltoezicht binnenkort een censgezind advies terzake zal verstrekken.

Vraag :

Hoeveel personeelsleden zijn er thans op ieder niveau in dienst bij de Sabena ?

Antwoord :

Op 1 januari 1977 waren, in België, 8 160 personeelsleden in dienst bij de Sabena nl. :

Réponse :

La diminution de la production exprimée en T. K. O. a été obtenue en 1975 par la réduction conjuguée des fréquences de vol et de la capacité des avions utilisés.

Les différences entre les chiffres réalisés et les chiffres prévus s'établissent comme suit :

1975	T. K. O. (000 000)
—	—
Europe	— 11,8
Afrique	— 15,6
Amérique	— 99,6
Asie	— 12,7
Total	— 139,7

En ce qui concerne la réduction de personnel, le Ministre signale qu'il s'agit de départs normaux d'agents. La Sabena, par contre, a dû prendre en service une centaine de stagiaires en application de la loi de redressement du 30 mars 1976.

*6. La flotte aérienne de la Sabena.**Question :*

Comment est utilisée la flotte aérienne de la Sabena ?

Réponse :

La structure du réseau et la composition de la flotte aérienne sont équilibrées.

Question :

La Sabena a vendu deux avions du type B 727 à la Force aérienne.
Quel a été le prix de vente de ces appareils ?

Réponse :

Le prix de vente des deux avions B 727, y compris les moteurs de réserve, s'est élevé au total à 329 millions de francs.

*7. Problèmes de personnel.**Question :*

Où en est le problème des cadres linguistiques à la Sabena ?

Réponse :

Les difficultés prendront bientôt fin : le Ministre croit savoir que la Commission permanente de Contrôle linguistique émettra sous peu un avis unanime à ce sujet.

Question :

Combien y a-t-il, à chaque niveau, de membres du personnel actuellement en service à la Sabena ?

Réponse :

Au 1^{er} janvier 1977 la Sabena comptait, en Belgique, un personnel de 8 160 membres, soit :

- a) 223 leden van het kaderpersoneel;
- b) 3 501 bedienden;
- c) 3 127 werklieden, waarvan 982 met een bediendencontract;
- d) 1 309 man vliegend personeel.

Het personeelseffectief van de Sabena in het buitenland bedroeg op 1 januari 1977 1 672 :

- 1. van Belgische nationaliteit :
 - a) 33 leden van het kaderpersoneel;
 - b) 146 bedienden;
 - c) 4 werklieden.
- 2. van vreemde nationaliteit : 1 489.

E. — HET HAVENBELEID, DE BINNENVAART EN DE ZEEVAART.

1. Uiteenzetting van de Minister.

1. — *Het havenbeleid.*

Het hoeft geen betoog dat de zeehavens een zeer belangrijke plaats innemen in 's lands economie en dat de uitbouw van de havens zowel op infrastructureel als op organisatorisch vlak de volle aandacht van de Regering verdient.

Het havenbeleid is nationaal omdat de havenactiviteiten van belang zijn voor elk van de drie gewesten.

De huidige problemen op het gebied van het havenbeleid stellen zich op drie niveaus :

1) *Op internationaal niveau.*

Het overleg tussen de landen van de E. E. G. op het gebied van het havenbeleid is een punt dat de Belgische Regering nooit uit het oog verliest.

In dit verband ageren wij gezamenlijk met de Nederlandse Regering om tot een eenvormig Europees havenbeleid te komen. Het hoeft echter niet gezegd dat enorme hinderpalen een dergelijke integratie in de weg staan en dat, naarmate de gemeenschap zich uitbreidt, het ook moeilijker wordt een gemeenschappelijke grondslag te vinden. Wat onze betrekkingen met Nederland betreft zullen wij onze pogingen om te komen tot een verdere gelijkstelling van de uitharingsvoorwaarden van de havens, verder zetten.

Het is zo dat men reeds in het kader van Benelux de moeilijkheden aantreft waarmee men op Europees niveau op een veel grotere schaal te kampen heeft.

Wij gaan er thans langzaam maar zeker op vooruit.

In maart 1977 is een ministerieel zeehavenoverleg gepland waarin verder overleg met Nederland over de verschillende havenvraagstukken zal worden gepleegd.

2) *Op het nationale niveau.*

Het is algemeen bekend dat het havenbeleid nauw verbonden is met de vele facetten van het economisch en vervoerbeleid en dat in een niet onbelangrijke mate — in zover de havens van Gent en Antwerpen gemeentelijke havens zijn en de Zeebrugse maatschappij onder ministerieel toezicht werkt — zowel de lagere bestuursinstanties als de

- a) 223 membres du personnel d'encadrement;
- b) 3 501 employés;
- c) 3 127 ouvriers, dont 982 liés par un contrat d'emploi;
- d) 1 309 membres du personnel volant.

Les effectifs de la Sabena à l'étranger s'élevaient, au 1^{er} janvier 1977, à 1 672 unités :

- 1. de nationalité belge :
 - a) 33 membres du personnel d'encadrement;
 - b) 146 employés;
 - c) 4 ouvriers.
- 2. de nationalité étrangère : 1 489.

E. — LA POLITIQUE PORTUAIRE, LA NAVIGATION INTERIEURE ET LA NAVIGATION MARITIME.

1. Exposé du Ministre.

1. — *La politique portuaire.*

Les ports maritimes occupent de toute évidence une place prépondérante dans l'économie du pays et leur développement, tant sur le plan de l'infrastructure que sur celui de l'organisation, mérite que le Gouvernement y consacre toute son attention.

La politique portuaire revêt un caractère national en raison de l'importance capitale des activités portuaires pour chacune des trois régions.

Les problèmes qui se posent actuellement dans le domaine de la politique portuaire se situent à trois niveaux :

1) *Au niveau international.*

La concertation relative à la politique portuaire entre les pays de la C. E. E. représente l'un des points que le Gouvernement belge ne perd jamais de vue.

C'est dans cette perspective que le Gouvernement belge essaie, de concert avec celui des Pays-Bas, d'aboutir à une politique portuaire uniforme pour toute l'Europe. Point n'est besoin de souligner qu'il faudra surmonter des obstacles considérables pour aboutir à la réalisation d'une telle intégration portuaire et qu'à mesure de l'expansion des Communautés européennes, il deviendra de plus en plus difficile de trouver un fondement commun. Quant à nos relations avec les Pays-Bas, nous poursuivons nos efforts pour harmoniser encore davantage les conditions d'exploitation des ports.

C'est un fait qu'au sein du Benelux apparaissent déjà des difficultés qu'il faudra, au niveau de l'Europe, surmonter à une échelle bien plus grande encore.

Les progrès que nous enregistrons actuellement sont lents, mais sûrs.

Au mois de mars 1977 aura lieu, au niveau ministériel, une concertation relative aux ports maritimes, au cours de laquelle il sera débattu plus longuement avec les Pays-Bas, de différents problèmes portuaires.

2) *Au niveau national.*

Il est de notoriété publique que la politique portuaire est étroitement en rapport avec les nombreuses facettes de la politique économique et de la politique des transports et que, dans la mesure où les ports d'Anvers et de Gand sont des ports communaux et que la Société de Zeebrugge fonctionne sous tutelle ministérielle, aussi bien les organes de

departementen van Binnenlandse Zaken en van Openbare Werken bij het havenbeleid betrokken zijn. Dit alles is historisch gegroeid.

Ingevolge de voorziene ontwikkeling van de haven van Zeebrugge staat men opnieuw met het probleem van de evenwichtige uitbouw van het Belgisch havenpatrimonium.

Het komt er thans op aan de voorwaarden te scheppen voor een eerlijke concurrentie tussen de verschillende Belgische zeehavens. Daartoe is het noodzakelijk dat wij de verhoudingen tussen de Belgische havens regelen overeenkomstig de in Europees verband aanvaarde principes.

Men kan zich echter niet ontveinzen dat, om dit doel te bereiken, op een groot aantal gebieden een delicaat evenwicht moet worden tot stand gebracht. Het witboek voor het havenbeleid waarvan thans een eerste ontwerp-tekst beschikbaar is, zou op dit gebied uitsluitel moeten verschaffen zowel wat betreft de doelstellingen als wat de in te zetten middelen voor het havenbeleid betreft. Het is noodzakelijk voorafgaandelijk de ontwerp-tekst aan de betrokken kringen voor te leggen om aldus tot een consensus op het gebied van het havenbeleid te komen.

Daartoe worden de volgende maatregelen getroffen :

a) de « Nationale Commissie ter bevordering van de Havenbelangen » wordt nieuw leven ingeblazen. Deze commissie heeft tot taak advies uit te brengen over de verschillende verkeerseconomische factoren, de investeringen en de problemen van algemene economie die een weerslag kunnen hebben op 's lands nationaal havenbeleid. Zoals men zich herinnert gaf het havenbeleid in het verleden aanleiding tot communautaire betwistingen. Het is zeker in het belang van het land dat deze worden vermeden en ongetwijfeld kan men deze doelstelling slechts bereiken indien de drie gewesten een ruime inspraak verwerven in de Nationale Commissie.

Daarom zullen in deze commissie niet alleen vertegenwoordigers van de betrokken ministeriële departementen en van de staatssecretariaten voor streekeconomie maar ook vertegenwoordigers van de gewesten worden opgenomen.

b) een uit experts samengestelde werkgroep zal onderzoeken welke de verschillende standpunten zijn i.v.m. het havenbeleid. Het eindresultaat van de werkzaamheden van deze groep zal aan de « Nationale Commissie ter bevordering van de Havenbelangen » worden voorgelegd.

3) Op het plaatselijke niveau.

Het wetsontwerp betreffende het beheer van het linkerscheldecoevergebied werd ingediend bij de Kamer (Stuk n° 875/1 van 1975-1976).

Dit ontwerp is een compromis tussen de standpunten van de betrokken partijen, nl. de Stad Antwerpen en het Land van Waas.

Volgende basisprincipes werden er in opgenomen :

1. samenwerking in het kader van een nieuwe Intercommunale voor Grond- en Industriebeleid met deelname van de gemeente Beveren, de Intercommunale van het Land van Waas, de Stad Antwerpen, de gemeente Zwijndrecht, de provincies Oost-Vlaanderen en Antwerpen alsmede de Staat;

2. de Stad Antwerpen wordt belast met het havenbeheer en krijgt hiertoe de nodige bevoegdheid;

3. niet-annexatie van het grondgebied van de linkeroevergemeenten en behoud van de gemeentelijke autonomie, met bijzondere voorzieningen wat de brandweer, het politietoezicht en de ruimtelijke ordening betreft.

gestion subalternes que les départements de l'Intérieur et des Travaux publics sont concernés dans une large mesure par la politique portuaire. Tel est le résultat de l'évolution historique.

L'expansion du port de Zeebrugge pose une fois de plus le problème du développement équilibré du patrimoine portuaire belge.

Il importe à présent de créer les conditions d'une concurrence loyale entre les différents ports maritimes belges. A cet effet, il s'indique d'organiser les relations entre les ports belges conformément aux principes adoptés sur le plan européen.

Il est toutefois indéniable que pour atteindre cet objectif, il convient de réaliser, en un grand nombre de domaines, un équilibre assez aléatoire. Le livre blanc de la politique portuaire, dont un premier projet de texte est actuellement disponible, devrait en ce domaine présenter une formule définitive tant pour ce qui concerne les objectifs que les moyens de gestion portuaire à mettre en œuvre. Il est nécessaire de soumettre au préalable le projet du texte aux milieux intéressés afin de recueillir un consensus dans le domaine de la politique portuaire.

Il s'indique, à cette fin, de prendre les mesures suivantes :

a) donner un nouvel élan à la « Commission nationale des intérêts portuaires ». La Commission a pour tâche d'émettre un avis sur les différents facteurs économiques des transports, les investissements et les problèmes d'économie générale susceptibles d'influer sur la politique portuaire du pays. La politique portuaire, on s'en souviendra, a soulevé par le passé des remous communautaires. Il importe pour le pays d'éviter ceux-ci, ce qui ne peut se faire que si les trois régions sont représentées valablement au sein de la Commission nationale.

C'est pourquoi cette commission groupera seulement les représentants des départements ministériels et des secrétaires d'Etat à l'Economie régionale, mais également les représentants de ces régions.

b) un groupe de travail, composé d'experts, examinera les différents points de vue en matière de politique portuaire. Le résultat final des activités de ce groupe sera soumis à la commission nationale de la politique portuaire.

3) Au niveau local.

Le projet de loi relatif à la gestion du territoire de la rive gauche de l'Escaut a été introduit à la Chambre (Doc. n° 875/1 de 1975-1976).

Ce projet constitue un compromis entre les positions des parties intéressées, à savoir la ville d'Anvers et le Pays de Waas.

Les principes de base suivants y ont été retenus :

1. coopération dans une nouvelle intercommunale pour la politique foncière et industrielle, composée comme suit : la commune de Beveren et l'Intercommunale du Pays de Waas, la ville d'Anvers, la commune de Zwijndrecht, les provinces de Flandre orientale et d'Anvers ainsi que l'Etat;

2. la ville d'Anvers est chargée de la gestion portuaire et reçoit, à cette fin, les compétences nécessaires;

3. pas de rattachement de territoire des communes de la rive gauche et maintien de l'autonomie communale, moyennant des dispositions spéciales en ce qui concerne la lutte contre l'incendie, les interventions de police et l'aménagement du territoire.

De bespreking is ondertussen begonnen in de Kamercommissie waar de Minister heeft medegedeeld dat hij bereid is amendementen en verbeteringen aan te brengen voor zover beide partijen hiermede kunnen instemmen.

Verder heeft hij aangedrongen op een spoedige, wat niet wil zeggen overhaaste besluitvorming.

II. — De binnenvaart.

Om het transport via de waterwegen te bevorderen door het zo rendabel mogelijk te maken, heeft het Departement bestendig contact gehouden met alle betrokken kringen uit de sector van de binnenvaart.

Dit contact heeft hoofdzakelijk plaatsgegrepen n.a.v. de Ronde-Tafelconferentie voor de Binnenvaart die op 10 december 1975 geïnstalleerd werd en die 9 vergaderingen gehouden heeft.

Tijdens die vergaderingen werden de problemen in deze sector uitvoerig besproken.

Daarnaast werden verscheidene werkgroepen opgericht door het Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren. Dit instituut is een wetenschappelijke instelling, waarvan de financiering verzekerd werd door de wet van 8 juli 1976 en waar vertegenwoordigers van de overheid en van schippers elkaar ontmoeten.

Onder de studieopdrachten waarmede het instituut werd belast, dienen de herziening van de wet van 5 mei 1936 op de rivierbevrachting en het uitwerken van een ontwerp betreffende de commerciële organisatie van het transport te water te worden vermeld.

De Ronde-Tafelconferentie zal achteraf uitgenodigd worden zich over die ontwerpen uit te spreken.

De verkiezingen.

In uitvoering van het Akkoord-Protocol van 23 oktober 1975 werden in de loop van de maanden mei en juni 1976 verkiezingen gehouden om de representativiteit van de diverse schippersorganisaties na te gaan. Alhoewel kan betreurd worden dat slechts 52 % van de schippers aan de stemming hebben deelgenomen geeft de uitslag wel een waardevolle aanduiding van de verhoudingen in de sector. Die uitslag zal nu aanleiding geven tot een herziening van de vertegenwoordiging van de vervoerders in de Ronde-Tafelconferentie van de Binnenvaart, in de Vrachtencomités en in de Raad van Beheer van het Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren.

De sociale verwezenlijkingen.

De uitvoering van het Akkoord-Protocol impliceert niet alleen de onmiddellijke toekenning van sommige sociale voordelen (renteloze lening, erkenning van de schippersvrouw als volwaardig bemanningslid) doch ook de volgende punten :

- verbetering van het onderwijs voor de schipperskinderen : een werkgroep van het I. T. B. heeft een concreet voorstel uitgewerkt dat enkele maanden geleden aan de beide Ministers van Nationale Opvoeding werd overgemaakt;
- de Staatssecretarissen voor Streekeconomie zullen staatssteun verlenen voor de bouw van nieuwe, economisch verantwoorde binnenvaartuigen;
- bij de wet van 18 december 1976 zijn de binnenschippers tot het genot van vervroegd rustpensioen toegelaten. De voorwaarden van toekenning daarvan zijn bepaald bij het koninklijk besluit van 20 december 1976.

Entre-temps, le débat a été commencé à la Commission « ad hoc » de la Chambre des Représentants où le Ministre a déclaré qu'il accepterait des amendements ou des adaptations, pour autant que les deux parties intéressées soient d'accord.

Il a, en outre, insisté pour qu'une conclusion rapide intervienne, sans pour autant brusquer la décision.

II. — La navigation intérieure.

Le souci de promouvoir les transports par eau en leur assurant la rentabilité la meilleure a amené le département à maintenir un contact permanent avec le secteur privé intéressé.

Ce contact se déroule essentiellement au sein de la Conférence de la Table ronde de la Navigation intérieure qui a été installée le 10 décembre 1975 et qui a tenu 9 séances.

Au cours de celles-ci, les problèmes qui se posent dans ce secteur de l'économie ont fait l'objet de discussions approfondies.

En outre, des groupes de travail fonctionnent au sein de l'Institut pour le Transport par Batellerie, établissement scientifique dont le financement a été assuré par la loi du 8 juillet 1976 et où se rencontrent des délégués de l'autorité et de la batellerie.

Parmi les études en cours à l'Institut, il faut citer le projet de la révision de la loi du 5 mai 1956 sur l'affrètement fluvial et la mise au point d'un projet tendant à développer une organisation commerciale des transports par eau.

La Conférence de la Table ronde sera invitée en temps opportun à se prononcer sur ces projets.

Les élections.

En application du Protocole d'accord du 23 octobre 1975, des élections ont eu lieu dans la batellerie en mai et juin 1976 en vue de déterminer le degré de représentativité des différentes associations de transporteurs par eau. Bien qu'il soit permis de déplorer que 52 % à peine des bateliers aient participé au vote, le résultat donne une indication précieuse quant aux rapports existants dans ce secteur. Ce résultat permettra de procéder au remaniement de la représentation des transporteurs au sein de la Conférence de la Table ronde de la Navigation intérieure, des comités des frets et au Conseil d'administration de l'I. T. B.

Les réalisations sociales.

L'application du Protocole d'Accord portera non seulement sur l'octroi immédiat de certains avantages sociaux (prêts gratuits, reconnaissance de la femme batelière comme membre à part entière de l'équipage), mais aussi sur les points suivants :

- amélioration de l'enseignement des enfants de bateliers : un groupe de travail de l'I. T. B. a élaboré une proposition concrète qui a été transmise il y a quelques mois, aux deux Ministres de l'Education nationale;
- les Secrétaires d'Etat à l'Economie régionale accorderont l'aide de l'Etat à la construction de bateaux nouveaux, qui sont économiquement justifiés;
- par la loi du 18 décembre 1976 les bateliers sont admis au bénéfice de la pension de retraite anticipée. Les conditions d'octroi de celle-ci sont fixées par l'arrêté royal du 20 décembre 1976.

De bevrachtigingsreglementering.

De Dienst voor Regeling der Binnenvaart (D. R. B.) is belast met de toepassing van de reglementering op de bevrachtingen terwijl de vrachtprijzen en de vervoervoorwaarden worden vastgesteld door de Minister van Verkeerswezen. Om de nadelen van een te strakke tarifiering te verhelpen, kunnen de gewestelijke vrachtencomités, naargelang de marktomstandigheden, nochtans vrachtaanpassingen doorvoeren binnen bepaalde perken en voor wel omschreven transporten.

De vrachtencomités vergaderen geregeld, respectievelijk te Antwerpen en om beurten te Luik of te Charleroi, en zijn samengesteld uit afgevaardigden van de verladers en de vervoerders.

In binnenlands vervoer werd het algemeen vrachtenpeil, dat voor het laatst gewijzigd werd op 1 september 1974, vanaf 1 oktober 1976 met 5 % verhoogd.

Sinds 30 oktober 1975 werd de bevoegdheid van de D. R. B. uitgebreid tot de bevrachtingen met bestemming Frankrijk. Deze transporten worden uitgevoerd op basis van bodemtarieven, waarvan de vrachtprijzen voor de diverse bestemmingen bepaald werden in gemeen overleg tussen de verladers en de vervoerders en goedgekeurd door de Minister van Verkeerswezen.

De schipperij had erop aangedrongen dat het beurthevrachtingssysteem eveneens zou toegepast worden voor de transporten naar Nederland. Welnu, in Frankrijk zijn de bevrachtingen voor het buitenland onderworpen aan de beurtrol. Dit is evenwel niet het geval in Nederland.

In deze voorwaarden werd geoordeeld dat het niet mogelijk was op de wens van de Belgische schipperij in te gaan, wilde men de concurrentie tussen de vervoerders niet vervals.

Nochtans blijft men verder in contact met de Nederlandse autoriteiten met het oog op een harmonisering van de in de beide landen geldende regels.

De evolutie van het vervoer te water.

In 1975 bedroeg het totale vervoer te water in België 83 733 000 t en 5 123 635 000 t/km tegen 106 879 000 t en 6 853 386 000 t/km in 1974. Deze achteruitgang is vooral te wijten aan de schippersstaking (augustus-oktober 1975) en aan de economische crisis.

Zoals voor de vorige jaren, komt ook in 1975 het grootste deel van de vervoerde tonnage op rekening van het internationale vervoer. Op een totaal van 83 733 000 t bedraagt het aandeel van het nationaal vervoer, met laad- en losplaats in België, slechts 18 477 000 t en 1 421 335 000 t/km, en dat van het internationale vervoer (invoer, uitvoer, doorvoer) 65 256 000 t en 3 702 300 000 t/km.

De binnenvaartvloot.

De Belgische binnenvaartvloot telde op 31 december 1975, 3 805 eenheden, waarvan 3 548 motorschepen, 206 sleepschepen, 51 duwbakken, met een totaal laadvermogen van 2 070 551 t, alsook 381 tankschepen met 250 816 t.

Studies hebben aangeroond dat er te veel oude schepen zijn, wat nadelig is voor de rendabiliteit van het vervoer te water.

Er werden reeds saneringsmaatregelen getroffen o.m. door het toekennen van slooppremies.

Hiervoor werd op de begroting 1976 een krediet uitgetrokken van 40 000 000 F; voor 1977 bedraagt het krediet 45 000 000 F. Er wordt overwogen voor 1978 nog een kre-

La réglementation des affrètements.

L'application de la réglementation des affrètements est confiée à l'Office régulateur de la Navigation intérieure (O. R. N. I.), tandis que les prix et conditions de transport sont fixés par le Ministre des Communications. Toutefois, pour remédier aux inconvénients d'une tarification trop rigide, les Comités régionaux des Frets peuvent appliquer, selon les circonstances du marché, des adaptations de tarif dans certaines limites et pour des transports déterminés.

Ces comités des frets siègent régulièrement, l'un à Anvers, l'autre à Liège ou à Charleroi, et mettent en présence des chargeurs et des transporteurs.

En trafic intérieur, le niveau général des frets, modifié en dernier lieu le 1^{er} septembre 1974, a été augmenté de 5 % à partir du 1^{er} octobre 1976.

Depuis le 30 octobre 1975, la compétence de l'O. R. N. I. a été étendue aux affrètements vers la France. Ces transports se font sur la base de frets-planchers dont les taux, pour les diverses destinations, ont été arrêtés de commun accord entre chargeurs et transporteurs et approuvés par le Ministre des Communications.

La batellerie avait insisté pour que le système d'affrètement au tour de rôle soit également appliqué aux transports vers les Pays-Bas. Or, si en France les affrètements vers l'étranger sont réglementés et soumis au tour de rôle, il n'en est pas de même aux Pays-Bas.

Dans ces conditions, il n'a pas été jugé possible de satisfaire au vœu de la batellerie belge, afin de ne pas fausser les conditions de concurrence entre les transporteurs.

Toutefois, des contacts sont maintenus avec les autorités néerlandaises dans le but de parvenir à une harmonisation des règles en usage dans les deux pays.

Evolution du trafic.

En 1975, le trafic total par voie d'eau en Belgique s'est élevé à 83 733 000 T et 5 123 635 000 T/km alors qu'il était en 1974 de 106 879 000 T et 6 853 386 000 T/km. Cette régression du trafic est due principalement à la grève des bateliers (août à octobre 1975) et à la crise économique.

Comme les années précédentes, les transports internationaux prennent la plus grande part dans le trafic de 1975. Sur 83 733 000 T transportées, le trafic national, dont les lieux de chargement et de déchargement sont situés en Belgique, n'intervient que pour 18 477 000 T et 1 421 335 000 T/km, tandis que le trafic international (importation, exportation et transit) s'élève à 65 256 000 T et 3 702 300 000 T/km.

La flotte de navigation intérieure.

Au 31 décembre 1975 la flotte de navigation intérieure belge comptait 3 805 unités, dont 3 548 bateaux automoteurs, 206 bateaux tractonnés et 51 barges de poussage totalisant une capacité de 2 070 551 tonnes, ainsi que 381 bateaux-citernes jaugeant 250 816 tonnes.

Des études ont montré que cette flotte comptait trop de vieux bateaux, ce qui nuit à la rentabilité des entreprises de transports par eau.

Des mesures d'assainissement ont été prises. Elles consistent notamment en l'octroi de primes de déchirage, destinées à favoriser la démolition des bateaux les plus anciens.

Pour 1976 un crédit de 40 000 000 de F est prévu tandis qu'un crédit de 45 000 000 de F est sollicité pour 1977. Il est envisagé de prévoir encore un crédit de 25 000 000 de F

diet van 25 000 000 F uit te trekken. Het sloopprogramma zou aldus gespreid worden over drie jaar zoals bepaald werd bij het koninklijk besluit van 18 mei 1976.

De eerste premies werden ondertussen reeds principieel toegekend voor :

78 droge vrachtschepen (totale premie 35 811 150 F);

3 eigen vervoerschepen (totale premie 1 165 800 F);

8 tankschepen (totale premie 2 926 500 F).

Het beoogde doel was de laadcapaciteit te verminderen met 120 000 t, wat overeenstemt met ongeveer 250 schepen. Rekening houdend met de op 1 september 1976 geldig ingediende aanvragen kan nu reeds worden vooropgesteld dat dit doel zal kunnen bereikt worden.

In verband met de sanering van de vloot dient eveneens de wet van 8 juli 1976 te worden vermeld, waarbij een exploitatievergunning voor binnenvaartuigen wordt ingevoerd.

Anderzijds zullen, volgens de richtlijn van 20 januari 1976 van de Raad van de E. E. G., de in een Lid-Staat uitgereikte scheepattesten, erkend worden door de andere Lid-Staten. In ons land zal voor de schepen die de Belgische wateren bevaren een dergelijk attest moeten kunnen worden voorgelegd, ongeacht de aard van het transport.

Deze verplichting strekt ertoe verouderde schepen, die tot nu toe nog voor sommige transporten konden worden ingezet, te weren.

Internationale problemen.

Ons land neemt actief deel aan de werkzaamheden van diverse internationale instellingen die vervoerproblemen en dus ook vraagstukken betreffende de binnenvaart behandelen. Het betreft voornamelijk de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (Straatsburg), de Europese Conferentie der Ministers van Transport (Parijs — E. C. M. T.), de Economische Commissie voor Europa (Genève) en de Europese Economische Gemeenschap (Brussel).

Onder de recente verwezenlijking van de Central Commissie voor de Rijnvaart, waarin ons land een grote rol heeft gespeeld, kunnen vermeld worden een nieuw reglement voor het onderzoek van Rijnschepen en een herziening van het Reglement op het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn (A. D. N. R.).

De Raad van de Europese Gemeenschappen heeft van zijn kant, ingevolge een initiatief van ons land, een richtlijn goedgekeurd tot wederzijdse erkenning van de in de diverse Lid-Staten uitgereikte deugdelijkheidsattesten voor binnenschepen. Deze richtlijn is een eerste stap naar de invoering van een Europees scheepsattest, uitgereikt volgens uniforme technische normen. Dit Europees scheepsattest moet worden ingevoerd vóór 1 januari 1978.

Het akkoord van de E. E. G. met Zwitserland over een oplegeregeling voor binnenschepen op de Rijn en het daaraan toegevoegde statuut van een Europees oplegfonds voor de binnenvaart werden geparafeerd en voor bekrachtiging aan de verdragsluitende partijen voorgelegd.

Verder liggen bij de E. E. G.-Commissie nog diverse ontwerpen ter studie die onder meer betrekking hebben op de toegang tot het beroep van vervoerder te water en tot de

en 1978. Le programme de déchirage s'étalerait ainsi sur trois ans selon les règles fixées par l'arrêté royal du 18 mai 1976.

Les premières primes ont entre-temps déjà été accordées. Il s'agit de :

78 bateaux affectés au transport de cargaisons sèches (prime globale de 35 811 150 F);

3 bateaux en compte propre (prime globale de 1 165 800 F);

8 bateaux-citernes (prime globale de 2 926 500 F).

Le but poursuivi était de réduire de 120 000 T la capacité de cale, ce qui correspond à quelque 250 bateaux. Compte tenu des demandes valables introduites au 1^{er} septembre 1976, il est possible d'affirmer dès à présent que l'objectif poursuivi pourra être atteint.

Sur le plan de l'assainissement de la flotte, il faut aussi mentionner la loi du 8 juillet 1976 instaurant une licence d'exploitation des bâtiments de navigation intérieure.

Par ailleurs, conformément à la directive du 20 janvier 1976 le Conseil des Communautés économiques européennes, les certificats de navigabilité délivrés dans un Etat membre seront reconnus par les autres Etats. En ce qui concerne notre pays, les bateaux empruntant les voies navigables belges devront obligatoirement être pourvus d'une telle attestation, quelle que soit la nature du transport effectué.

Cette obligation doit avoir pour effet d'empêcher dorénavant l'importation en Belgique de bateaux vétustes qui pouvaient encore jusqu'à présent participer à certains trafics.

Problèmes internationaux.

Notre pays participe activement aux travaux de différents organismes internationaux qui traitent les problèmes de transport et, par conséquent, également ceux de la navigation intérieure. Il s'agit principalement de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin (Strasbourg), la Conférence européenne des Ministres des Transports (Paris), la Commission économique pour l'Europe (Genève) et la Communauté économique européenne (Bruxelles).

Parmi les réalisations récentes de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin, en vue desquelles la Belgique a assumé un rôle considérable, il faut citer un nouveau règlement de visite des bateaux rhénans et une révision du règlement pour le transport de marchandises dangereuses sur le Rhin (A. D. N. R.).

A la suite d'une initiative belge, le Conseil des Communautés européennes a, de son côté, approuvé une directive en vue de la reconnaissance réciproque des certificats de navigabilité de bateaux d'intérieur délivrés dans les divers Etats membres. Cette directive est un premier pas vers la création d'un certificat européen de navigabilité délivré selon des normes techniques uniformes. Ce certificat européen doit être instauré avant le 1^{er} janvier 1978.

L'accord conclu par la C. E. E. avec la Suisse concernant un règlement d'immobilisation de bateaux de navigation intérieure sur le Rhin et le statut d'un Fonds européen d'immobilisation de la navigation intérieure y annexé, ont été paraphés et sont actuellement soumis pour ratification aux parties contractantes.

De plus, divers projets sont à l'étude au sein de la Commission-C.E.E. concernant entre autres l'accès à la profession de transporteur par eau et au marché de ce transport, le

markt van dat vervoer, op de werking van de markten van het vervoer per spoor, over de weg en per binnenschip, en op de harmonisering van de arbeidsvoorwaarden in de binnenvaart.

De Schelde-Rijnverbinding.

De Minister heeft er reeds op gewezen dat, na de opening van de nieuwe Schelde-Rijnverbinding op 23 september 1975, nog enkele problemen in verband met die waterweg moesten worden opgelost. Deze problemen waren te wijten aan het feit dat de Nederlandse regering op dat ogenblik nog niet beslist had of de afsluitdam van de Oosterschelde gesloten dan wel een afsluitdam met stormvloedkering zou zijn, terwijl de Schelde-Rijnverbinding in 1963 opgevat was in functie van de toenmalige plannen tot volledige sluiting van de zeegetaten.

Ondertussen heeft de Nederlandse regering geopteerd voor de afsluiting van de Oosterschelde met een dam met stormvloedkering. Dit betekent onder meer dat, in tegenstelling met de hypothese op grond waarvan de Schelde-Rijnverbinding ontworpen was, het Oosterscheldebekken niet vrij van getijdenwerking zal zijn. Derhalve heeft de Nederlandse regering toegezegd op haar kosten de nieuwe waterweg door een dam af te schermen van de resterende getijbeweging. Daarmee is België ontlast van de aanleg van een leidam langs de vaargeul door de Oosterschelde.

Ingevolge de beslissing van de Nederlandse regering over de afsluiting van de Oosterschelde, kan nu een aanvang worden gemaakt met de studie van de werken die noodzakelijk zijn om de Schelde-Rijnverbinding toegankelijk te maken voor grotere schepen en konvooien dan aanvankelijk was gepland.

Over de wenselijkheid om de dimensies van de waterweg aan te passen aan de evolutie in de scheepsbouw en aan de moderne scheepvaarttechniek is er op ministerieel vlak volledige overeenstemming tussen beide landen.

Om waterhuishoudkundige redenen zal, doordat de Oosterschelde slechts gedeeltelijk wordt afgesloten, een dam moeten worden gebouwd tussen het kanaal door Zuid-Beveland en Volkerak, dat wil zeggen op de vaarroute tussen de haven van Gent en de Rijn. Nederland heeft aanvaard om in die dam een stel schutsluizen aan te brengen voor de Rijn-duwvaart met vier bakken. Tevens zal het kanaal door Zuid-Beveland, met behoud van het open karakter van die vaarweg verruimd worden, zodat hij zal kunnen worden bevaard in omstandigheden die vergelijkbaar zijn met die op de verbeterde Schelde-Rijnverbinding. Daartoe zal te Hansweert een stel sluizen worden gebouwd van hetzelfde type als dat op de nieuw te bouwen dam en zal bij Wemeldinge een open vaartverbinding worden gemaakt. De verbinding van de haven van Gent met de Rijn zal door deze werken heel wat gemakkelijker en veiliger worden en een grotere vervoercapaciteit bieden.

Het uitvoeringstempo van deze werken zal bepaald worden door dat van de bouw van de afsluitdam van de Oosterschelde. Voor de voltooiing ervan wordt 1985 als streefdatum vooropgesteld.

Ondanks de nadelen welke op dit ogenblik aan de nieuwe verbinding verbonden zijn en waaraan de voorziene werken een einde zullen maken, zijn de voordelen ervan reeds na enkele maanden gebruik duidelijk geworden.

Men rekent op een jaarlijks verkeer van meer dan 42 000 eenheden. Bij een normale economische toestand kan dit aantal oplopen tot meer dan 50 000.

Vooraf opmerkelijk is de aanzienlijke tijdwinst: de motorschepen en duwkonvooien leggen nu de afstand Antwerpen-Dordrecht af in 8 à 12 uren, waar men op 20 à 36 uren moet rekenen voor de vaart via het kanaal Hansweert-Wemeldinge.

fonctionnement des marchés des transports par fer, par route et par eau et l'harmonisation des conditions de travail dans la navigation intérieure.

La liaison Escaut-Rhin.

Le Ministre a déjà eu l'occasion de signaler qu'après la mise en service de la nouvelle liaison Escaut-Rhin le 23 septembre 1975, quelques problèmes se rapportant à cette voie d'eau restaient à résoudre. Ces problèmes étaient dus au fait qu'à cette époque le gouvernement néerlandais n'avait pas encore décidé si le barrage de l'Escaut oriental devait être fermé ou bien s'il fallait construire un barrage-tempête, alors qu'en 1963 la liaison Escaut-Rhin avait été conçue en fonction des projets existants de fermeture complète des bras de mer.

Entre-temps, le gouvernement néerlandais a opté pour la fermeture de l'Escaut oriental par un barrage-tempête. Cela signifie entre autres que, contrairement à l'hypothèse qui était à la base du projet de liaison Escaut-Rhin, le bassin de l'Escaut oriental continuera d'être soumis aux effets de la marée. Aussi le gouvernement néerlandais a-t-il accepté de construire à ses frais un barrage qui protégera la voie d'eau des effets restants de la marée. La Belgique est ainsi déchargée de l'obligation de construire une digue le long de la passe navigable à travers l'Escaut oriental.

La décision du gouvernement néerlandais au sujet de la fermeture de l'Escaut oriental permet actuellement d'entamer l'étude des travaux qui seront nécessaires pour rendre la liaison Escaut-Rhin accessible à de plus grands bateaux et convois qu'il n'était initialement prévu.

Au niveau ministériel, les deux pays sont tombés d'accord sur l'opportunité de cette adaptation des dimensions de la voie d'eau à l'évolution de la construction navale et aux techniques modernes de navigation.

Pour des raisons d'économie hydrographique, le fait que l'Escaut oriental ne sera fermé que partiellement nécessite la construction d'un barrage entre le canal de Zuid-Beveland et le Volkerak, c'est-à-dire sur le trajet entre le port de Gand et le Rhin. Les Pays-Bas ont accepté d'intégrer à ce barrage un complexe d'écluses permettant la navigation rhénane poussée avec quatre barges. De même, le canal de Zuid-Beveland, tout en maintenant son caractère ouvert, sera aménagé de manière telle que les conditions de navigation y seront comparables à celles de la liaison Escaut-Rhin améliorée. Un complexe d'écluses du même type que celui du nouveau barrage à construire sera créé à cette fin à Hansweert et une liaison fluviale ouverte sera aménagée près de Wemeldinge. Ces travaux amélioreront considérablement la liaison du port de Gand avec le Rhin. Ils augmenteront la sécurité et offriront une plus grande capacité de transport.

Le rythme d'exécution de ces travaux sera déterminé par celui de la construction du barrage de fermeture de l'Escaut oriental. Les prévisions d'achèvement des travaux situent celui-ci vers 1985.

Malgré les inconvénients que la nouvelle liaison comporte actuellement et auxquels les travaux décidés mettront fin, les avantages qu'elle offre sont apparus nettement après quelques mois d'utilisation déjà.

On escompte un trafic annuel de plus de 42 000 unités qui pourrait dépasser les 50 000 bateaux dans une situation économique normale.

Le gain de temps est particulièrement notable: les unités motorisées et les convois poussés accomplissent maintenant le trajet Anvers-Dordrecht en 8 à 12 heures, alors que ce temps était de 20 à 36 heures par le canal Hansweert-Wemeldinge.

III. — *De zeevaart.*1. *De koopvaardij.*

Het is duidelijk dat België, zoals alle sterk geïndustrialiseerde landen, zijn handelsvloot moet uitbreiden. Een nationale handelsvloot verzekert het regelmatig vervoer van de grondstoffen en van de voedingsprodukten die ons ontbreken en begunstigt de Belgische export. Zij is een waarborg van economische onafhankelijkheid en een bron van deviezenbesparingen alsook een factor van bescherming en zekerheid voor onze havens, aangezien elke rederij uiteindelijk voordeel vindt in de thuishaven van haar schepen. Tegen gelijke exploitatievoorwaarden gaat de voorkeur van de reder naar de thuishaven zowel voor het laden en lossen van de goederen als voor de herstellings- en onderhoudswerken.

Een eigen vloot verschaft bovendien werkgelegenheid aan een massa gespecialiseerd personeel. De nationale vloot is per definitie de beste en trouwste klant voor de eigen scheepsbouw- en reparatiewerf, die uiteraard hoofdzakelijk gesitueerd is in het Vlaams landsgedeelte maar waarvan de toeleveringsbedrijven van machines en outillage in Wallonië worden aangehouden, nl. in het industriële bekken van Luik en de streek van Charleroi.

* * *

Op 1 januari 1976 telde onze koopvaardijvloot 100 schepen met 1 374 004 brt. Van 1 januari 1976 tot 30 september 1976 werden 5 schepen met in totaal 16 184 brt. uit de vaart genomen, terwijl onze vloot met 7 eenheden of 76 207 brt. verminderde.

Op 1 oktober 1976 beschikten wij over 102 schepen met 1 434 027 brt. en een laadvermogen van 2 279 825 (hierin is de vloot van de Regie voor Maritiem Transport « R. M. T. » inbegrepen).

Onze vloot vertoont een grote diversiteit van schepen, te weten 17 bulkvrachtschepen, 27 vrachtschepen, 1 chemicaaliëntanker, 2 combinatieschepen, 1 containerschip, 8 koelschepen, 4 polyvalente vaartuigen, 13 olietankers, 2 ertschepen, 1 passagiers- en vrachtschip, 8 zeelichters, 1 afval-tankschip, 5 pakketboten, 8 carferries, 2 gastankers, 1 olieboorschip en 1 bevoorradingsschip.

Op 1 oktober 1976 hadden onze Belgische reders 20 schepen in aanbouw of in bestelling, en wel :

- 1 tanker met een laadvermogen van 80 000 ton;
- 8 bulkcarriers met een totaal laadvermogen van 520 500 ton;
- 2 zeelichters met een totaal laadvermogen van 12 500 ton;
- 1 methaantanker met een laadvermogen van 66 000 ton;
- 2 containerschepen met een totaal laadvermogen van 71 980 ton;
- 2 cargo's met een totaal laadvermogen van 40 000 ton;
- 1 anchorhandling bevoorradingsschip met een laadvermogen van 1 000 ton;
- 1 anchorhandling bevoorradingsschip, waarvan het laadvermogen niet gekend is;
- 2 hoogzeesleepboten.

De in aanbouw of bestelde schepen hebben een totaal draagvermogen van 791 890 ton, zonder rekening te houden met één schip waarvan het laadvermogen niet gekend is en de twee hoogzeesleepboten.

III. — *La navigation maritime.*1. *La marine marchande.*

Il va de soi que la Belgique, à l'instar de tous les pays industrialisés, entend assurer le maintien et le développement de sa marine marchande. Une flotte de commerce nationale assure le transport régulier des matières premières et des produits d'alimentation qui nous manquent et favorise l'exportation belge. Elle est une garantie d'indépendance économique et d'économies de devises ainsi qu'un facteur de protection et de sûreté pour nos ports, étant donné que chaque armement trouve finalement profit dans le port d'attache de ses navires. A conditions d'exploitation égales, la préférence de l'armateur va au port d'attache, tant pour le chargement et le déchargement des marchandises que pour les travaux de réparation et d'entretien.

Une flotte nationale procure en plus du travail à un personnel spécialisé très nombreux. Elle est, par définition, le meilleur et le plus fidèle client pour l'industrie de la construction navale nationale, située, de par sa nature, principalement dans la partie flamande du pays, mais dont les firmes fournissant les machines et l'outillage se trouvent en Wallonie, notamment dans le bassin industriel de Liège et la région de Charleroi.

* * *

Au 1^{er} janvier 1976, notre flotte marchande comportait 100 navires avec 1 374 004 tjb. Du 1^{er} janvier 1976 au 30 septembre 1976, 5 navires avec au total 16 184 tjb ont été mis hors service, tandis que notre flotte s'enrichissait de 7 unités ou 76 207 tjb.

Au 1^{er} octobre 1976, nous disposons de 102 navires avec 1 434 027 tjb et une portée en lourd de 2 279 825 (dans ces chiffres est comprise la flotte de la Régie des Transports Maritimes « R. T. M. »).

Notre flotte présente une grande diversité de navires, à savoir 17 navires transporteurs de marchandises en vrac, 27 navires de charge, 1 navire transporteur de produits chimiques, 2 navires pour le transport de marchandises combinées, 1 navire conteneur, 8 navires réfrigérés, 4 navires polyvalents, 13 pétroliers, 2 minéraliers, 1 navire à passagers et de charge, 8 allèges de mer, 1 navire transporteur de déchets, 5 paquebots, 8 car-ferries, 2 gaziers, 1 navire de forage pétrolier et 1 navire de ravitaillement.

Au 1^{er} octobre 1976 nos armateurs belges avaient 20 navires en construction ou en commande, à savoir :

- 1 pétrolier, avec une portée en lourd de 80 000 tdw;
- 8 vraquiers, avec au total une portée en lourd de 520 500 tdw;
- 2 allèges de mer, avec au total une portée en lourd de 12 500 tdw;
- 1 méthanier, avec une portée en lourd de 66 000 tdw;
- 2 navires porte-conteneurs, avec au total une portée en lourd de 71 980 tdw;
- 2 cargos, avec au total une portée en lourd de 40 000 tdw;
- 1 navire de ravitaillement « anchorhandling », avec une portée en lourd de 1 000 tdw;
- 1 navire de ravitaillement « anchorhandling », dont la portée en lourd n'est pas connue;
- 2 remorqueurs de haute mer.

Les navires en construction ou en commande totalisent une portée en lourd de 791 890 tonnes, compte non tenu de 1 navire dont la portée en lourd n'est pas connue et des 2 remorqueurs de haute mer.

De verdere uitbreiding en vooral de modernisering van onze vloot kunnen in de eerste plaats verwezenlijkt worden dank zij kredietverleningen via de N. M. K. N. en A. S. L. K. met staatswaarborg en staatstussenkomst in de interesten, alsmede via het « Fonds voor het Uitreden en Aanbouwen van Zeeschepen ». (wet van 23 augustus 1948).

Onze reders hebben in ruime mate gebruik gemaakt van deze mogelijkheden. Zo werden van 1 januari 1976 tot 1 oktober 1976 voor de koopvaardij scheepskredieten verleend voor een bedrag van 2 177 540 000 F, waarvan 813 861 000 F via de N. M. K. N. en 1 363 679 000 F via het « Fonds voor het Uitreden en Aanbouwen van Zeeschepen ».

2. De zeevisserij.

De politiek van het departement is rechtstreeks gericht op de instandhouding, de verjonging en de modernisering van onze vissersvloot. Deze tak van onze nationale economie — wellicht de oudste — verdient een bijzondere belangstelling daar de zeevisserij bijdraagt tot de voedselbevoorrading van ons land door het aanbrengen van een zeer gezond voedsel.

De zeevisserij verschaft ten andere werkgelegenheid aan ongeveer 1 200 vissers en aan nagenoeg 20 000 personen indien men rekening houdt met alle sectoren die rechtstreeks en onrechtstreeks bij de zeevisserij betrokken zijn.

* * *

Onze vissersvloot telde op 1 oktober 1976, 254 vaartuigen met een globale drijfkracht van 94 071 P. K.

Van 1 januari 1976 tot 1 oktober 1976 vermeerdeerde de globale drijfkracht met 1 505 P. K. Dank zij het verlenen van slooppremies en van scheepskredieten konden oude vaartuigen uit de vaart genomen worden en vervangen door nieuwe, moderne en grotere eenheden. Zonder het scheepskrediet ware onze zeevisserij reeds lang teloor gegaan.

Alhoewel van 1 januari 1974 tot 1 oktober 1976 geen premies werden toegekend voor het slopen van vissersvaartuigen met verplichting tot nieuwbouw, werden sedert het invoeren in 1961 van de slooppremie van 5 000 F per brt., (nadien verhoogd tot 6 000 F) tot 1 oktober 1976 premies voor een globaal bedrag van 16 517 784 F toegekend voor het slopen van 45 schepen met een totale tonnenmaat van 3 283,60 brt.

In uitvoering van het koninklijk besluit van 9 oktober 1973, betreffende de toekenning van slooppremies voor vissersvaartuigen zonder verplichting tot nieuwbouw, werden tot op 1 oktober 1976, 9 premies voor een totaal bedrag van 2 381 800 F toegekend, voor 9 vissersvaartuigen van samen 496,36 brt. Het koninklijk besluit van 26 augustus 1976 waarbij een nieuwe uitzonderlijke premie voor het slopen van vissersvaartuigen zonder verplichting tot nieuwbouw wordt ingevoerd en waarbij het koninklijk besluit van 9 oktober 1973 wordt opgeheven, voorziet in de toekenning van een premie van 20 000 F per brt, tot beloop van maximum 3 000 000 F per vissersvaartuig. Op 1 oktober 1976 waren aanvragen ingediend voor 34 vaartuigen van samen 2 860,06 brt en voor een bedrag van 55 421 200 F.

Zopas werd, binnen de perken van de begrotingsmogelijkheden dan ook een eerste reeks van 15 uitzonderlijke slooppremies toegekend worden.

Van 1 januari 1976 tot 1 oktober 1976 werden scheepskredieten toegekend voor een bedrag van 56 439 000 F :

Le développement et surtout la modernisation de notre flotte ont, en premier lieu, été réalisés grâce aux crédits octroyés par la S. N. C. I. et la C. G. E. R. avec la garantie de l'Etat et une intervention de l'Etat dans les intérêts, ainsi que par le « Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes » (loi du 23 août 1948).

Nos armateurs ont largement mis à profit ces possibilités. Ainsi, du 1^{er} janvier au 1^{er} octobre 1976, des crédits maritimes ont été accordés à la marine marchande pour un montant de 2 177 540 000 F, dont 813 861 000 F par le canal de la S. N. C. I. et 1 363 679 000 F par le « Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes ».

2. La pêche maritime.

La politique du département a pour objet direct le maintien, le rajeunissement et la modernisation de notre flotte de pêche. Cette branche de notre économie nationale, qui est sans doute la plus ancienne de nos industries, mérite un intérêt particulier, étant donné que la pêche maritime contribue au ravitaillement de notre pays en aliments très sains.

La pêche maritime procure en outre du travail à $\pm$ 1 200 pêcheurs et à près de 20 000 autres personnes, compte tenu de tous les secteurs qui sont, directement ou indirectement, intéressés à la pêche maritime.

* * *

Notre flotte de pêche comptait au 1^{er} octobre 1976, 254 bateaux représentant une puissance globale de 94 071 chevaux-vapeur.

Cette puissance globale a augmenté de 1 505 chevaux entre le 1^{er} janvier et le 1^{er} octobre 1976. Grâce à l'octroi de primes à la démolition et de crédits maritimes de vieux bâtiments ont été mis hors service et remplacés par des unités nouvelles, plus modernes et plus grandes. Sans le crédit maritime, notre pêche maritime aurait depuis longtemps déjà disparu.

Bien que du 1^{er} janvier 1974 au 1^{er} octobre 1976 aucune prime n'ait été accordée pour la démolition de bateaux de pêche (avec obligation de construction nouvelle), depuis la mise en vigueur en 1961 de la prime à la démolition de 5 000 F par tjb (portée ensuite jusqu'à 6 000 F), le montant global des primes accordées au 1^{er} octobre 1976 s'élevait à 16 517 784 F pour la démolition de 45 navires représentant un tonnage total de 3 283,60 tjb.

En exécution de l'arrêté royal du 9 octobre 1973 concernant l'octroi de primes à la démolition sans obligation de construction nouvelle, 9 primes, pour un montant de 2 381 800 F, ont été accordées jusqu'au 1^{er} octobre 1976, soit pour 9 navires de pêche, d'un tjb total de 496,36. L'arrêté royal du 26 août 1976 instituant une nouvelle prime exceptionnelle pour la démolition de bateaux de pêche sans obligation de construction nouvelle et abrogeant l'arrêté royal du 9 octobre 1973, prévoit l'octroi d'une prime de 20 000 F par tjb, avec un maximum de 3 000 000 de F par bateau de pêche. Au 1^{er} octobre 1976, des demandes avaient été introduites pour 34 navires, représentant 2 860,06 tjb et pour un montant de 55 421 200 F.

Dans le cadre des possibilités budgétaires, une première série de 15 primes exceptionnelles de démolition a été accordée récemment.

Des crédits maritimes pour un montant de 56 439 000 F ont été accordés entre le 1^{er} janvier et le 1^{er} octobre 1976 :

een voor de nieuwbouw in België van 1 stalen vaartuig met inbouw van 1 vreemde motor;

een voor de inbouw van 1 vreemde motor;

een voor de aankoop in het buitenland van een tweedehands vaartuig met vreemde motor;

een voor het bekomen van een bijkrediet voor een in België in aanbouw zijnde vaartuig.

3. *Het zeevaartonderwijs.*

In de loop van 1973 werd de hervorming van het onderwijsprogramma van de opleiding tot dekoofficier ter lange omvaart aan de Hogere Zeevaartschool vol eindigd. De opleiding duurt thans 4 studie jaren.

De besprekingen om de gevaloriseerde studies van de afdeling dek en de afgeleverde diploma's door de Ministers van Nationale Opvoeding te laten erkennen, hebben nog geen resultaat opgeleverd.

Op dit ogenblik zijn op het Kabinet van Verkeerswezen nieuwe besprekingen aan de gang tussen vertegenwoordigers van de twee departementen.

Problemen in verband met bepaalde vakken werden door de inspectiediensten van Nationale Opvoeding verder onderzocht en zullen in de loop van deze maand nog op een nieuwe gemeenschappelijke vergadering worden besproken.

Het departement van Verkeerswezen hecht het allereerste belang aan de herwaardering die zo spoedig mogelijk moet worden doorgevoerd, teneinde niet alleen de waarde te erkennen van de studies aan de Hogere Zeevaartschool maar ook om aan de reders de waarborg te kunnen geven dat zij over voldoende gevormd personeel zullen kunnen beschikken voor onze groeiende koopvaardijvloot.

Aantal Belgische kandidaten voor het eerste jaar van de Hogere Zeevaartschool (afdeling - dek -) :

Schooljaar	1972-1973 :	74
	1973-1974 :	79
	1974-1975 :	75
	1975-1976 :	130
	1976-1977 :	130

4. *Het investeringsprogramma voor 1977.*

Het investeringsprogramma 1977 voor het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart voorziet in kredieten voor de nieuwbouw van het loodsverblijf te Vlissingen (2^e schijf : 100 miljoen F), de bouw van redboten (30 miljoen F), van hydrografische vaartuigen (30 miljoen F) en 60 miljoen F voor afrekeningen i.v.m. de bestelling van 3 nieuwe loodsbotten, een nieuwe schijf van 1 000 miljoen F voor de eventuele start van de uitgebreide radarketen langs de Westerschelde, alsmede 40 miljoen F voor de aanpassing, vernieuwing en modernisering van het materieel (de reddingsvaartuigen -boten inbegrepen) van de reddingsdienst aan de Belgische kust.

Ingevolge de levering van 3 nieuwe loodsbotten (2 in 1977, en 1 in 1978) zal, mede door een reorganisatie van de dienst, de veiligheid en de doelmatigheid van de loodsdienst kunnen worden opgevoerd. De werking van de reddingsdienst aan de Belgische kust zal aldus eveneens verbeterd kunnen worden.

1 pour la construction nouvelle en Belgique de 1 chalutier, équipé de 1 moteur étranger;

1 pour le placement de 1 moteur étranger;

1 pour l'achat à l'étranger d'un navire de seconde main avec moteur étranger;

1 pour l'obtention d'un crédit supplémentaire pour un navire en construction en Belgique.

3. *L'enseignement maritime.*

La réforme du programme d'enseignement de la formation d'officier de pont au long cours à l'Ecole supérieure de Navigation a été opérée en 1973. La formation comporte actuellement 4 années d'étude.

Les négociations en vue d'obtenir l'agrément par les Ministres de l'Education nationale, des études revalorisées à la section pont et des diplômes octroyés, n'ont pas encore abouti.

Actuellement de nouvelles négociations sont en cours au Cabinet des Communications entre les représentants des deux départements.

Des problèmes relatifs à certains cours ont été examinés d'une façon plus approfondie par les services d'Inspection de l'Education nationale et feront encore, dans le courant de ce mois, l'objet de discussions au sein d'une nouvelle assemblée commune.

Le département des Communications attache la plus haute importance à la revalorisation qu'il s'indique de réaliser au plus tôt, non seulement afin de reconnaître la valeur des études à l'Ecole supérieure de Navigation, mais également en vue de garantir aux armateurs qu'ils pourront disposer d'un personnel suffisamment formé pour notre flotte marchande qui ne cesse de se développer.

Nombre de candidats belges retenus en première année à l'Ecole supérieure de Navigation (section « pont ») :

Année scolaire :	1972-1973 :	74
	1973-1974 :	79
	1974-1975 :	75
	1975-1976 :	130
	1976-1977 :	130.

4. *Le programme d'investissements pour 1977.*

Le programme d'investissements 1977 pour l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure prévoit des crédits pour la construction, à Flessingue, d'un logement pour les pilotes belges (2^e tranche : 100 millions de F), la construction de vedettes de rade (30 millions de F), de bateaux hydrographiques (30 millions de F) et 60 millions de F pour les décomptes relatifs à la commande de 3 nouveaux bateaux-pilotes, une nouvelle tranche de 1 000 millions de F pour le lancement éventuel des travaux de la chaîne radar de l'Escaut occidental, ainsi que 40 millions de F pour l'adaptation, le renouvellement et la modernisation du matériel (embarcations de sauvetage, bateaux compris) du Service de sauvetage à la côte belge.

La fourniture de 3 nouveaux bateaux-pilotes (2 en 1977 et 1 en 1978) permettra une réorganisation du service du pilotage, ce qui augmentera la sécurité et l'efficacité de ce service. Les mêmes raisons prévalent également en ce qui concerne le Service de sauvetage à la côte belge.

Het is bovendien van belang de werkverschaffing in de scheepsbouw — voornamelijk bij de kleinere scheepswerken — te stimuleren.

5. De Regie voor Maritiem Transport.

Sinds haar oprichting is de aandacht van de Regie gegaan naar de modernisering van haar vloot en van haar haveninstallaties om het toenemend vervoer van reizigers en personenwagens te kunnen opvangen, een aandeel in de markt van het vrachtvervoer te verwerven, tegemoet te komen aan de steeds hogere eisen van de cliënteel en het hoofd te kunnen bieden aan de steeds grotere internationale concurrentie.

Het succes van deze politiek blijkt uit de bekomen resultaten.

De Regie is erin gelukt, na een opvallende toename van het passagiersvervoer met meer dan 15 % in 1975, diezelfde trafiek in 1976 opnieuw te doen toenemen met 3,4 % en het aantal begeleide voertuigen met ongeveer 9,8 % op te voeren (op de concurrerende Franse lijnen is het vervoer met ongeveer 7 % verminderd).

Hierna volgen enkele cijfers :

Jaartal	Aantal passagiers	Aantal personenwagens
1974	2 223 470	229 432
1975	2 555 899	243 708
1976	2 643 052	278 274

Ook het vervoer van vrachtwagens evolueert de laatste maanden — na een stagnatie die vermoedelijk aan de recessie moet worden toegeschreven — bevredigend en neemt voor de Regie sneller toe dan voor de ganse markt zodat het marktaandeel van de Regie blijft stijgen.

De Regie blijft aldus haar werkingskosten dekken door haar inkomsten. De gunstige evolutie van het exploitatieoverschot — dat moet toelaten ook de financiering van de investeringen meer en meer te verzekeren — wordt evenwel ernstig beïnvloed door de koersdaling van het Britse pond, terwijl de voortdurende zwakte van dit pond zowel de normale evolutie van de tarieven als de uitbreiding van het aantal Britse reizigers afremt. Daartegenover staat een toenemende Britse export en een grotere aantrekkingskracht van Groot-Brittannië op reizigers uit het vasteland. Voorzichtigheidshalve werd, om aan eventuele likwiditeitsmoeilijkheden het hoofd te kunnen bieden, een staatstussenkomst van 200 miljoen op de begroting uitgetrokken. Bij de uitgaven werd de terugbetaling van hetzelfde bedrag in de begroting opgenomen, zodat deze laatste in feite in evenwicht is zonder staatstussenkomst.

De tot nu toe gevolge politiek van aanpassing van de evolutie van het vervoer zal ook in 1977 voortgezet worden. Het laatste schip van de geplande reeks van multipurpose schepen is besteld. De vloot van de Regie zal, na de levering van dit schip, bestaan uit 5 multipurpose schepen 3, car-ferries en 2 pakketboten.

In de loop van het jaar 1977 zullen daarenboven de nieuwe inschepingsinstallaties voor passagiers en een derde inschepingsbrug voor rijdende lading voltooid worden.

De plus, il importe de stimuler l'emploi dans le secteur des constructions navales, surtout en ce qui concerne les petits chantiers

5. La Régie des Transports maritimes.

Depuis sa création, l'attention de la Régie s'est tournée vers la modernisation de sa flotte et de ses installations portuaires, qui doivent lui permettre d'atteindre ses objectifs : absorber le trafic de voyageurs et de voitures en augmentation constante, conquérir une part du marché du transport de marchandises, rencontrer les exigences toujours croissantes de la clientèle et faire face à la concurrence internationale qui va s'accroissant.

Les résultats enregistrés prouvent le succès de cette politique.

Après une augmentation frappante de plus de 15 % de son trafic passagers en 1975, la Régie a réussi, en 1976, à majorer ce même trafic de 3,4 % et à accroître son trafic de voitures accompagnées de quelque 9,8 %, alors que celui des lignes françaises concurrentes a connu une baisse de ± 7 %.

Quelques statistiques :

Année	Nombre de voyageurs	Nombre de voitures
1974	2 223 470	229 432
1975	2 555 899	243 708
1976	2 643 052	278 274

Le trafic de poids lourds a également évolué de façon satisfaisante au cours de ces derniers mois — après une période de stagnation, probablement due à la récession — et il augmente même plus vite pour la Régie que pour l'ensemble du marché, ce qui fait que la quote-part de marché de la Régie continue d'augmenter.

La Régie continue donc à couvrir ses frais d'exploitation au moyen de ses recettes. L'évolution favorable du reliquat d'exploitation — qui doit aussi permettre d'assurer toujours davantage le financement des investissements — est toutefois sérieusement affectée par la baisse de la livre anglaise; parallèlement, la constante faiblesse de cette monnaie freine, à la fois l'évolution normale des tarifs, et l'extension du nombre de voyageurs britanniques. En revanche, l'on constate un essor des exportations britanniques et un attrait plus marqué de la Grande-Bretagne sur les voyageurs continentaux. Par mesure de précaution et pour pouvoir faire face à d'éventuelles difficultés de liquidités, le budget prévoit l'octroi d'une avance de 200 millions à consentir par l'Etat. Le remboursement d'une somme identique a été porté au budget des dépenses, de sorte que ce dernier est en équilibre sans intervention de l'Etat.

La politique suivie jusqu'à présent pour s'adapter à l'évolution du trafic sera poursuivie en 1977. Le dernier navire de la série projetée de navires « multipurpose » a été commandé. Ainsi la flotte de la Régie comportera 5 navires « multipurpose », 3 « car-ferries » et 2 paquebots.

Dans le courant de 1977 seront également achevés les installations nouvelles d'embarquement pour passagers et un troisième pont d'embarquement pour marchandises sur roues.

2. Bespreking.

I. — *Het havenbeleid.*

Vraag :

De Belgische Regering besteedt bijzondere aandacht aan het overleg dat tussen de landen van de E. E. G. wordt gevoerd met betrekking tot de havenpolitiek.

De vraag is in hoeverre er door die concertatie vorderingen werden gemaakt wat betreft de economische en specifieke functies van de Europese havens.

Antwoord :

Het Europese havenbeleid dat erop gericht is betere concurrentievoorwaarden tussen de havens tot stand te brengen, verkeert nog in het stadium van de studies. De Minister hoopt als voorzitter van de Europese Commissie in 1977 de havenintegratie te kunnen stimuleren.

Vraag :

De Zeebrugse havenmaatschappij staat onder ministerieel gezag.

Moet hieruit worden geconcludeerd dat de Minister zou verantwoordelijk zijn indien de arbeidsrechtbank in het hangende geding betreffende de dumpinglonen de havenmaatschappij zou veroordelen tot het uitbetalen van lonen die beantwoorden aan hetgeen de collectieve arbeidsovereenkomsten voorzien?

Antwoord :

De voogdij over de M. B. Z. wordt uitgeoefend door de Minister van Openbare Werken.

Vraag :

Er moet een tweede sluis te Terneuzen worden gebouwd om de positie van Gent als zeehaven te handhaven. Dank zij die sluis zou het in- en uitvaren van het kanaal Gent-Terneuzen gelijktijdig kunnen geschieden, terwijl dit met de bestaande sluis slechts afwisselend kan gebeuren.

Antwoord :

De Minister acht het ogenblik niet geschikt om daarover onderhandelingen te beginnen met Nederland. Hij stelt voor aan de Nationale Commissie ter bevordering van de havenbelangen de zorg over te laten om dit probleem te bestuderen in het kader van het gehele nationale havenbeleid dat door die commissie bij voorrang moet worden uitgestippeld.

Vraag :

De sluis van Kallo wordt thans afgewerkt. Hoeveel staat het met het Baalhoekkanaal waarvoor die sluis gebouwd wordt?

Antwoord :

De sluis van Kallo is nog niet volledig afgewerkt. De infrastructuurwerken zijn aan de gang en de Minister dringt aan om die verder te zetten.

Wat betreft het Baalhoek kanaal en de bocht van Bath is de Minister van Buitenlandse Zaken zinnens de commissie ad hoc opnieuw bijeen te roepen.

2. Discussion.

I. — *La politique portuaire.*

Question :

Le Gouvernement belge consacre une attention particulière à la concertation entre les pays de la C. E. E. au sujet de la politique portuaire.

La question est de savoir si cette concertation a progressé dans le domaine des fonctions économiques et spécifiques des ports européens.

Réponse :

La politique portuaire européenne qui doit amener à de meilleures conditions concurrentielles entre les ports n'en est encore qu'au stade de l'étude. Le Ministre espère profiter de sa présidence de la Commission européenne en 1977 pour donner une impulsion à l'intégration portuaire.

Question :

La Société du Port de Zeebrugge relève de l'autorité ministérielle.

Faut-il en déduire que le Ministre serait responsable si, dans le litige en cours concernant les salaires de « dumping », le tribunal du travail devait condamner la Société du Port à payer des salaires qui correspondent au taux prévus par les conventions collectives du travail?

Réponse :

C'est le Ministre des Travaux publics qui exerce la tutelle sur le M. B. Z.

Question :

Afin que le port de Gand puisse garantir pour l'avenir sa position de port maritime, la construction d'une seconde écluse à Terneuzen s'impose. Cette écluse permettrait le passage simultané du trafic entrant et sortant dans le canal Gand-Terneuzen alors que la seule écluse actuelle ne permet qu'un passage alternatif.

Réponse :

Le Ministre estime que le moment n'est pas propice pour entamer des discussions avec les Pays-Bas à ce sujet. Il propose de laisser à la Commission nationale pour la promotion des intérêts portuaires le soin d'étudier ce problème dans le cadre de la politique portuaire nationale et globale que cette commission est appelée à élaborer par priorité.

Question :

L'écluse de Kallo est en voie d'achèvement. Où en est le canal du Baalhoek que cette écluse doit desservir?

Réponse :

L'écluse de Kallo n'est pas encore entièrement achevée. Les travaux d'infrastructure sont en voie d'exécution et le Ministre insiste pour que ceux-ci soient poursuivis.

Quant au canal du Baalhoek et le coude de Bath, le Ministre des Affaires étrangères a l'intention de réunir à nouveau la Commission « ad hoc ».

Vraag :

Kon meer uitleg worden verstrekt betreffende volgende passus uit de uiteenzetting van de Minister « Daartoe is het noodzakelijk dat wij de verhoudingen tussen de Belgische havens ordenen op een wijze die overeenkomst met de in Europees verband aanvaarde principes zodat onze ordening een voorloper kan zijn van de Europese ».

Antwoord :

De in Europees verband aanvaarde principes zijn : non discriminatie, vrije mededinging en kostendekkend.

Het is noodzakelijk dat de onderlinge verhoudingen tussen de Belgische havens op deze principes afgestemd worden.

Vraag :

Er is sprake van het witboek voor het havenbeleid waarvan thans een eerste ontwerp van tekst beschikbaar is. Zal die tekst aan de commissieleden worden medegedeeld? Aan welke betrokken kringen zal die tekst worden voorgelegd?

Antwoord :

De laatste hand wordt gelegd aan het document dat aan de Nationale commissie ter bevordering van de havenbelangen nog moet worden voorgelegd. Van zodra het witboek definitief klaar is zal het aan de leden van de commissie worden medegedeeld.

Vraag :

Zullen er in de Nationale Commissie ter bevordering van de havenbelangen naast vertegenwoordigers van de gewesten ook vertegenwoordigers van de havensteden zetelen?

Antwoord :

De vertegenwoordiging van de zes havens die thans zitting hebben in de Nationale Commissie ter bevordering van de havenbelangen blijft behouden.

Vraag :

Op het wetsontwerp over het beheer van het linkerscheldeoeverbied (Stuk Kamer n° 875/1) zal de Minister slechts amendementen aanvaarden voor zover de beide partijen het ermee eens zijn. Dit veronderstelt een voorafgaandelijk akkoord van de betrokken partijen op elk van de Scheldeoevers. Dit akkoord bestaat echter niet.

Antwoord :

Een gemeenschappelijk inzicht over basisprincipes bestond twee jaar geleden. Op grond hiervan werd het wetsontwerp opgesteld en door de Ministerraad principieel goedgekeurd.

De Minister is wel bereid amendementen te aanvaarden voor zover het reeds bereikte gemeenschappelijk inzicht verder wordt gekoncretiseerd, wat tot een algemeen aanvaard beheersstatuut van de linkeroever kan leiden.

Question :

Le Ministre pourrait-il donner des précisions au sujet du passage suivant de son exposé : « Dans ce but, il convient d'ordonner les rapports entre les ports belges conformément aux principes admis au niveau européen, de telle sorte que notre système puisse être un précurseur du système européen ».

Réponse :

Les principes émis au sein de la Communauté européenne sont la non-discrimination, la libre concurrence et la couverture des coûts.

Il est nécessaire que les relations entre les ports belges soient en concordance avec ces principes.

Question :

Il est question d'un « livre blanc » de la politique portuaire, dont un premier projet de texte est actuellement disponible. Ce texte sera-t-il communiqué aux membres de la Commission? Quels sont les milieux intéressés auxquels ce texte sera présenté?

Réponse :

Il est procédé à la mise au point du document qui sera soumis à la Commission nationale de promotion des intérêts portuaires. Dès que ce « livre blanc » sera achevé, il sera communiqué aux membres de la Commission.

Question :

Verra-t-on, outre des représentants des régions, siéger également des représentants des villes portuaires au sein de la Commission nationale de promotion des intérêts portuaires?

Réponse :

La représentation des six ports qui siègent actuellement à la Commission nationale de promotion des intérêts portuaires reste maintenue.

Question :

Le Ministre n'acceptera des amendements au projet de loi relatif à la gestion du territoire de la rive gauche de l'Escaut (Doc. Chambre n° 875/1) que pour autant que les deux parties soient d'accord sur ce point. Cela implique un accord préalable des parties intéressées sur chacune des rives de l'Escaut. Or, cet accord n'existe pas.

Réponse :

Une position commune existait il y a deux ans en ce qui concerne certains principes de base. Cette identité de vues a présidé à la rédaction du projet de loi, auquel le Conseil des Ministres a donné son approbation de principe.

Le Ministre est néanmoins disposé à accepter des amendements, pour autant qu'ils ne remettent pas en cause la position commune déjà atteinte, laquelle peut permettre d'édicter, pour la rive gauche, un statut de gestion admis par tous.

II. — De binnenvaart.

Vraag :

Op 23 oktober 1975 werd, na een langdurige staking in de binnenvaart, een Protocol-Akkoord afgesloten tussen de betrokken middens en de Regering.

Hoever staat men met de uitvoering van dit akkoord ?

Antwoord :

Op dit ogenblik (28 januari 1977) is de stand inzake de uitvoering van de diverse punten van het protokol-akkoord van 23 oktober 1975 als volgt :

1. De slooppremie voor binnenschepen werd ingevoerd bij het koninklijk besluit van 18 mei 1976 (*Belgisch Staatsblad* van 16 juni 1976). Tot op heden werd binnen de perken van de beschikbare kredieten, de premie in principe toegezegd voor het slopen van 89 schepen.

2. De vrouw werd als volwaardig bemanningslid erkend bij beslissing van de Minister van Openbare Werken d.d. 19 november 1975. Die beslissing zal te gelegener tijd door een koninklijk besluit bekrachtigd worden.

3. De schipperij werd in het bezit gesteld van alle nuttige inlichtingen en adressen in verband met de mogelijkheden tot herscholing.

4. De beide Staatssecretarissen voor Streekeconomie hebben bevestigd dat zij, in het kader van de wetgeving op de economische expansie, rentetoelagen verlenen voor de leningen aangegaan voor de bouw of de ombouw van binnenschepen.

5. Het vaarverbod op zondag en op de wettelijke feestdagen werd ingevoerd door het stilleggen op die dagen van de bediening van de kunswerken op de waterwegen. De desbetreffende beslissing van 30 oktober 1975 van het Ministerie van Openbare Werken omvat twee uitzonderingen, te weten voor de tijsluizen en voor de kunstwerken die doorgang verlenen aan zeeschepen. Bovendien kunnen op aanvraag afwijkingen worden toegestaan door de Minister van Openbare Werken.

6. De problemen van het eigen vervoer werden geregeld door het ministerieel besluit van 29 oktober 1975 (*Belgisch Staatsblad* van 30 oktober 1975).

7. Een ontwerp van ministerieel besluit tot invoering van de nummering van de bevrachtingscontracten en van de bekendmaking van informatie over de marktsituatie, met verbodiging van het commercieel geheim, is voor advies voorgelegd aan de Ronde-Tafelconferentie van de Binnenvaart.

8. De bevrachtingen voor vervoer naar Frankrijk (bestemmingen op de Rijn en overslag uit zeeschip uitgezonderd) gebeuren tegen minimumbedragen, bodemvrachten genoemd, die door overleg tussen de partijen worden vastgesteld en door de Minister van Verkeerswezen worden bekrachtigd. Zulks gebeurt in uitvoering van een ministerieel besluit van 29 oktober 1975 (*Belgisch Staatsblad* van 30 oktober 1975) waarbij tevens voor die transporten een beurtrol wordt ingesteld en voor de transporten naar Nederland de bekendmaking in de beurtkantoren van de Dienst voor Regeling der Binnenvaart wordt voorgeschreven.

9. Aan de schipperij werden renteloze leningen van 20 000 F toegestaan voor een totaal bedrag van bijna 40 000 000 F.

II. — La navigation intérieure.

Question :

A l'issue d'une grève prolongée de la navigation intérieure, un accord de protocole a été conclu le 23 octobre 1975 entre les milieux intéressés et le Gouvernement.

Où en est l'exécution de cet accord ?

Réponse :

Pour l'heure (le 28 janvier 1977), l'état d'avancement de l'exécution des divers points de l'accord de protocole du 23 octobre 1975 se présente comme suit :

1. La prime de déchirage de bateaux de navigation intérieure a été instituée par l'arrêté royal du 18 mai 1976 (*Moniteur belge* du 16 juin 1976). A ce jour, cette prime a été consentie, en principe, pour le déchirage de 89 bateaux et ce, dans les limites des crédits disponibles.

2. Par décision du Ministre des Travaux publics en date du 19 novembre 1975, la femme a été reconnue comme membre d'équipage à part entière. Cette décision sera ratifiée en temps opportun par arrêté royal.

3. La batellerie a reçu tous renseignements et adresses utiles concernant les possibilités de recyclage.

4. Les deux Secrétaires d'Etat à l'Economie régionale ont confirmé que, dans le cadre de la législation relative à l'expansion économique, ils octroient des subventions-intérêt aux emprunts contractés pour la construction ou la transformation de bâtiments de navigation intérieure.

5. L'interdiction de naviguer les dimanches et jours fériés a été concrétisée par l'arrêt du fonctionnement, ces jours-là, des ouvrages d'art situés le long des voies navigables. La décision « ad hoc » du Ministère des Travaux publics en date du 30 octobre 1975 comporte deux exceptions, à savoir les écluses de marée et les ouvrages d'art permettant le passage de bâtiments de mer. En outre, des dérogations peuvent être accordées par le Ministre des Travaux publics.

6. Les problèmes du transport pour compte propre ont été réglés par l'arrêté ministériel du 29 octobre 1975 (*Moniteur belge* du 30 octobre 1975).

7. Un projet d'arrêté ministériel instaurant le numérotage des contrats d'affrètement et l'information au sujet de la situation du marché, tout en respectant le secret commercial, a été soumis pour avis à la Table Ronde pour la Navigation intérieure.

8. Les affrètements vers la France (à l'exception des destinations sur le Rhin et des transbordements hors navire de haute mer) sont conclus à des taux minima, appelés « frets-planchers », convenus entre les parties et ratifiés par le Ministre des Communications, ceci en exécution d'un arrêté ministériel du 29 octobre 1975 (*Moniteur belge* du 30 octobre 1975) qui institue pour ces transports un tour de rôle et impose l'affichage dans les bureaux à tour de rôle de l'Office régulateur de la Navigation intérieure des transports vers les Pays-Pas.

9. Il a été accordé à la batellerie des prêts gratuits de 20 000 F pour un montant global d'environ 40 000 000 F.

Volgens inlichtingen verkregen bij het Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid staat het probleem van de werkloosheidsuitkeringen van het varende personeel tijdens de periodes dat het schip stilstaat op de agenda van het Paritair Comité voor de Binnenvaart.

10. Bij de wet van 18 december 1976 en bij het koninklijk besluit van 20 december 1976 (beiden gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 25 december 1976), is een stelsel van bruggpensioen voor zelfstandige binnenschippers ingevoerd.

11. In de loop van de zomermaanden 1976 werd een verkiezing gehouden om de representativiteit van de beroepsorganisaties van scheepsexploatanten na te gaan. Met de uitslag zal rekening worden gehouden bij de samenstelling van de onderscheiden comités, werkgroepen en andere organen.

12. Een werkgroep van het Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren heeft een verslag voorgelegd over de problemen van het onderwijs van de schipperskinderen. Dit verslag is in handen van de beide Ministers van Nationale Opvoeding, die het eerstdaags met de belanghebbenden zullen bespreken.

13. Het secretariaat-generaal van het departement werd belast met het grondig onderzoek van alle problemen i.v.m. de concurrentie tussen de verschillende vervoertakken.

14. De richtlijn van 10 januari 1976 van de Raad van de Europese Gemeenschappen is een eerste stap naar een uniform Europees bewijs van deugdelijkheid voor binnenschepen, dat vóór 1 januari 1978 moet worden ingevoerd.

15. Het in 1975 door Belgische schippers in Frankrijk betaalde patentrecht werd ten laste van de Schatkist aan die schippers terugbetaald. Sedert 1 januari 1976 moet dat recht niet meer betaald worden.

16. De Ronde-Tafelconferentie van de Binnenvaart werd op 10 december 1975 geïnstalleerd.

Hieraan kan worden toegevoegd, dat met Nederlandse en Franse instanties geregeld overleg wordt gepleegd over de problemen van het binnenvaartverkeer tussen die landen.

Vraag :

Ter uitvoering van het tussen de vertegenwoordigers van de schippers en de Regering gesloten protocol voorziet een wet in de toekenning van een vervroegd pensioen zonder vermindering aan de schippers.

In tegenstelling met het systeem van het « bruggpensioen » kunnen de schippers op geen enkele bijkomende premie aanspraak maken.

Welke zijn anderzijds de voorwaarden voor het bekomen van slooppremies ?

Antwoord :

Het koninklijk besluit van 18 mei 1976, gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 16 juni 1976, bepaalt de voorwaarden tot toekenning van slooppremies voor binnenvaarttuigen :

1. De aanvrager moet op het ogenblik van de aanvraag Belg zijn en sedert minstens zeven jaar zijn wettelijke woonplaats of zijn maatschappelijke zetel in België hebben. Wanneer het schip aan een gemeenschap toebehoort, waarvan één der echtgenoten Belg is, komt de aanvraag ook in aanmerking.

Renseignements pris au Ministère de l'Emploi et du Travail, le problème des allocations de chômage au personnel navigant pendant les périodes d'immobilisation du bateau figure à l'ordre du jour de la Commission paritaire de la Navigation intérieure.

10. La loi du 18 décembre 1976 et l'arrêté royal du 20 décembre 1976 (publiés tous deux au *Moniteur belge* du 25 décembre 1976) ont institué un régime de prépension pour les bateliers indépendants.

11. Il a été procédé au cours de l'été 1976 à une élection en vue de vérifier la représentativité des organisations professionnelles de bateliers. Il sera tenu compte des résultats de cette élection pour la composition des différents comités, groupes de travail et autres organes.

12. Un groupe de travail de l'I. T. B. a présenté un rapport concernant les problèmes de l'enseignement pour les enfants de bateliers. Ce rapport a été transmis aux deux Ministres de l'Education nationale qui l'examineront prochainement avec les intéressés.

13. Le secrétariat général du département a été chargé de l'étude approfondie des problèmes de concurrence entre les différents secteurs de transport.

14. La directive du 10 janvier 1976 du Conseil des Communautés européennes constitue une première étape vers l'attestation européenne de navigabilité qui sera instaurée d'ici le 1^{er} janvier 1978 pour les bateaux fluviaux.

15. La patente versée en France par les bateliers belges en 1975 leur a été restituée à charge du Trésor public. Cette patente n'est plus due depuis le 1^{er} janvier 1976.

16. La Conférence de la Table Ronde de la navigation intérieure a été installée le 10 décembre 1975.

Il y a lieu d'ajouter que les problèmes du trafic fluvial avec la France et les Pays-Bas font l'objet de concertations régulières avec les autorités de ces pays.

Question :

En application du protocole conclu entre les représentants des bateliers et le Gouvernement, une loi a prévu l'octroi d'une pension anticipée sans réduction aux bateliers.

Contrairement au système de « prépension », les bateliers n'ont droit à aucune prime supplémentaire.

Par ailleurs, sous quelles conditions la prime de déchargement est-elle accordée ?

Réponse :

L'arrêté royal du 18 mai 1976, publié au *Moniteur belge* du 16 juin 1976, fixe les conditions d'octroi de la prime de déchargement :

1. Au moment de l'introduction de la demande, le demandeur doit être Belge et avoir son domicile légal ou son siège social en Belgique depuis sept ans au moins. Si le bateau est propriété d'une communauté dont un des époux est Belge, la demande est également recevable.

2. De aanvrager moet eigenaar zijn van het schip gedurende de zeven jaar die de aanvraag voorafgaan. Deze voorwaarde is niet vereist in geval van erfenis of afstand aan bloed- of aanverwanten tot en met de tweede graad, mits het schip gedurende dezelfde termijn aan leden van de familie heeft toebehoord.

3. Het schip moet bestemd zijn voor het eigenlijke vervoer van goederen en de aanvrager moet bewijzen dat bedoeld schip minstens één transport heeft uitgevoerd gedurende elk van de vier jaren die voorafgaan aan het jaar in de loop waarvan de aanvraag wordt ingediend.

4. De premie kan slechts uitbetaald worden nadat de aanvrager de akte tot vaststelling der sloping, uitgereikt door het Ministerie van Openbare Werken, overeenkomstig artikel 77bis van het Algemeen Reglement der Scheepvaartwegen van het Koninkrijk, heeft voorgelegd.

5. De droogvrachtschepen moeten ten minste 35 jaar en de tankschepen ten minste 25 jaar oud zijn, met dien verstande dat de aanvragen gerangschikt worden in functie van de ouderdom van de schepen, zodat de oudste schepen eerst in aanmerking komen. De aanvragen die betrekking hebben op schepen van dezelfde ouderdom worden gerangschikt in de volgorde waarin zij werden ingediend.

Vraag :

Aandacht wordt gevraagd voor de concurrentie die de Oost-Europese schepen ons zouden kunnen aandoen in-gevolge de totstandkoming van de Rijn-Donauverbinding.

Antwoord :

Tijdens de Europese conferentie die in februari zal worden gehouden zal de Minister dit aspect van de Rijn-Donauverbinding ten berde brengen.

Vraag :

Hoever staan wij met de Maaswaterverdragen ?

Antwoord :

Die verdragen worden nog besproken op ministerieel vlak.

Vraag :

Na de afsluiting van het Verdrag met Nederland in verband met de bouw van de afsluiting van de Oosterschelde, heeft Nederland bepaalde opties genomen die een wijziging brengen in de zout- en zoetwaterscheiding.

Aangezien de afsluitingsdam door België werd betaald kan men zich de vraag stellen of Nederland in de gewijzigde omstandigheden bepaalde terugbetalingen zal doen.

Antwoord :

Deze vraag behoort tot de bevoegdheid van het Ministerie van Buitenlandse Zaken.

Het is evenwel zo, dat de leidam langs de vaargeul van de nieuwe Schelde-Rijnverbinding door de Oosterschelde, waarvan de bouw in het Schelde-Rijnverdrag van 1963 voorzien was, niet aangelegd werd wegens de onzekerheid die in Nederland was ontstaan over de uiteindelijke vorm van

2. Le demandeur doit être propriétaire du bateau pendant les sept années qui précèdent la demande. Cette condition n'est pas requise en cas de succession ou de cession à des parents ou alliés jusqu'au deuxième degré y compris, sous réserve que le bateau ait appartenu durant la même période à des membres de la famille.

3. Le bateau doit être destiné au transport proprement dit de marchandises et le demandeur doit prouver que ce bateau a effectué au moins un transport pendant chacune des quatre années qui précèdent l'année au cours de laquelle la demande est introduite.

4. La prime ne peut être payée qu'après production, par le demandeur, de l'acte constatant le déchirage; cet acte est délivré par le Ministère des Travaux publics conformément à l'article 77bis du Règlement général des Voies navigables du Royaume.

5. Les bateaux affectés au transport de cargaisons sèches doivent être âgés de 35 ans au moins et les bateaux-citernes de 25 ans au moins, étant entendu que les demandes seront classées en fonction de l'âge des bateaux, de sorte que les bateaux les plus anciens soient les premiers à être pris en considération. Les demandes portant sur des bateaux de même âge sont classés dans l'ordre de leur introduction.

Question :

L'attention est attirée sur le problème de la concurrence que pourraient nous faire les navires de l'Europe de l'Est à la suite de la réalisation de la liaison Rhin-Danube.

Réponse :

Au cours de la conférence européenne qui se tiendra au mois de février, le Ministre abordera cet aspect de la liaison Rhin-Danube.

Question :

Où en sont les traités relatifs à l'eau de la Meuse ?

Réponse :

Ces traités font encore l'objet de discussions au niveau ministériel.

Question :

Après la conclusion du traité concernant la construction de la digue de fermeture de l'Escaut oriental, les Pays-Bas ont pris certaines options qui modifient la ligne de partage de l'eau douce et de l'eau de mer.

La digue de fermeture ayant été payée par la Belgique, il est permis de se demander si, vu le changement de situation, les Pays-Bas procéderont à certaines restitutions.

Réponse :

C'est au Ministère des Affaires étrangères qu'il appartient d'apporter une réponse précise à cette question.

Il convient toutefois de signaler que la digue de canalisation de l'estuaire de la nouvelle liaison « Escaut-Rhin » via l'Escaut oriental, dont le Traité « Escaut-Rhin » de 1963 prévoyait la construction, n'a pas été aménagée en raison de l'incertitude des Pays-Bas quant à la forme défini-

de afsluiting van de Oosterschelde. In het raam van de nieuwe opties die de Nederlandse Regering in dat verband nu blijkt genomen te hebben, zal die dam niet meer moeten worden aangelegd. Het probleem van de aanrekening van de bouwkosten stelt zich dus niet meer.

Vraag :

De sluizen in Hansweert en Wemeldinge zouden worden aangepast.

Zal ook het ganse kanaal voor de moderne vaart worden uitgerust ? Door wie zullen deze kosten worden gedragen ?

Antwoord :

Deze vraag behoort tot de bevoegdheid van het Ministerie van Buitenlandse Zaken.

Volgens de inlichtingen waarover de Minister beschikt, zou de Nederlandse Regering nu definitief besloten hebben de Oosterschelde af te sluiten met een halfopen dam met stormvloedkering in plaats van met een gesloten dam zoals oorspronkelijk de bedoeling was.

Aangezien dit nieuwe plan nadelig uitvalt voor de binnenscheepvaart (de getijwerking in een groot deel van de Oosterschelde blijft bestaan) en in het bijzonder voor de verbinding van Gent met Nederland en de Rijn, heeft de Nederlandse regering aangeboden twee nieuwe complexen van elk twee sluizen te bouwen, een nabij Hansweert en een in de Philipsdam, die zal worden aangelegd door de Krammer.

De sluizen bij Wemeldinge zouden permanent open blijven behoudens bij noodsituaties. In dit project is ook een verruiming van het kanaal door Zuid-Beveland voorzien waardoor het geschikt zou worden gemaakt voor de Rijnduwvaart met vier bakken. Het zou aldus vaartmogelijkheden bieden die te vergelijken zijn met die van de nieuwe Schelde-Rijnverbinding.

III. De Zeevaart.

Vraag :

In verband met de overeenkomst van Londen betreffende de zeebevuiling door olie wordt gevraagd in welke havens er uitpompinstallaties bestaan, of die gebruikt worden, door welke soort van schepen, alsook wat er gebeurt met de afgewerkte motorolie aan boord van de schepen ?

Worden de logboeken der schepen gecontroleerd, werden er door de zeevaartpolitie overtredingen vastgesteld en desgevallend bestraft en bestaat er internationale samenwerking tussen de waterschoutdiensten ?

Antwoord :

Er bestaan olieopvanginstallaties in de havens van Antwerpen en Gent.

De tankschepen bestemd voor Esso, S. I. B. P. - Texaco en de Belgische Petroleum R. A. F. N. V., worden in deze installaties gereinigd.

Tankers welke voor herstelling naar de Belgische havens komen, worden, indien nodig, eveneens door deze bedrijven gereinigd. De gerecupereerde olierestanten worden verbrand.

De controle op de oliejournalen geschiedt door de waterschoutsambten te Antwerpen, te Gent en in de kusthavens.

Voor gevallen van niet regelmatig bijgehouden oliejournalen of ontbrekende oliejournalen wordt via Buitenlandse Zaken klacht neergelegd bij de landen waarvan de overtredende schepen de vlag voeren. Deze landen moeten dan hun sche-

rive de la fermeture de l'Escaut oriental. Les nouvelles options que le Gouvernement néerlandais semble avoir prises en ce domaine ne nécessiteront pas la construction de cette digue. Le problème de l'imputation des frais de construction ne se pose donc plus.

Question :

Il serait question d'aménagements aux écluses de Hansweert et de Wemeldinge.

Le canal sera-t-il également aménagé pour la navigation moderne ? Qui supportera la dépense ?

Réponse :

Cette question relève de la compétence du Ministre de l'Intérieur.

Selon les renseignements dont le Ministre dispose, le Gouvernement néerlandais aurait décidé définitivement de fermer l'Escaut oriental au moyen d'un barrage à vanne régulatrice de marée exceptionnelle, au lieu d'une digue fermée ainsi qu'il avait été prévu initialement.

Ce nouveau projet étant défavorable à la navigation fluviale (la marée est maintenue dans une partie importante de l'Escaut oriental) et particulièrement à la liaison entre Gand et les Pays-Bas (Rhin), le Gouvernement néerlandais a proposé la construction de deux complexes de deux écluses chacun, l'un à Hansweert et l'autre dans le « Philipsdam », sur le Krammer.

Les écluses de Wemeldinge resteront ouvertes en permanence, sauf dans les situations critiques. Le projet prévoit aussi l'élargissement du canal de traversée du Zuid-Beveland, qui deviendrait ainsi praticable pour le poussage de convois de quatre barges rhénanes. Les conditions de navigation y seraient dès lors similaires à celles de la nouvelle liaison « Escaut-Rhin ».

III. La navigation maritime.

Question :

En ce qui concerne la Convention de Londres pour la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures, il est demandé quels sont les ports équipés d'installations de pompage et, d'autre part, si ces installations sont utilisées, par quel genre de navires et ce qu'il advient des huiles de vidange à bord de ces navires.

Les journaux de bord des navires sont-ils contrôlés ? La police maritime a-t-elle constaté des infractions ? Celles-ci ont-elles été sanctionnées ? Existe-t-il une collaboration internationale entre les services des commissaires maritimes ?

Réponse :

Les ports d'Anvers et de Gand sont équipés d'installations pour la récupération des hydrocarbures.

Les navires-citernes destinés à Esso, S. I. B. P. - Texaco ainsi qu'à la Belgische Petroleum R. A. F. s.a. sont vidangés dans ces installations.

Les navires-citernes qui arrivent dans des ports belges pour y subir des réparations sont, le cas échéant, également nettoyés par ces firmes. Les restes d'hydrocarbures récupérés sont brûlés.

Les registres des hydrocarbures sont contrôlés par les services des commissaires maritimes d'Anvers, de Gand et des ports côtiers.

A défaut de registres des hydrocarbures ou lorsque ceux-ci ne sont pas tenus régulièrement à jour, plainte est déposée par le Ministère des Affaires étrangères auprès des pays dont les navires contrevenants battent le pavillon. Ces pays sont

pen bestraffen het departement van Buitenlandse Zaken stelt het departement van Verkeerswezen in kennis van de door voornoemde landen toegepaste straffen.

Vraag :

Het verdrag van Oslo zal eerlang worden bekrachtigd. Zal daardoor een einde worden gemaakt aan het dumpen door de « Falcon » en zal aan boord van dit schip een beëdigd agent toezicht kunnen uitoefenen op de naleving der voorschriften ?

Antwoord :

Het wetsontwerp houdende goedkeuring en uitvoering van het Verdrag ter voorkoming van de verontreiniging van de zee ten gevolge van het storten vanaf schepen en luchtvaartuigen, en zijn bijlagen, opgemaakt te Oslo op 15 februari 1972, is thans aanhangig bij de Kamer (Stuk n° 899/1 van 1975-1976).

Daardoor zal geen einde komen aan het dumpen door de « Falcon ». De gestorte stoffen behoren immers tot de categorie die door de Oslo-conventie wordt toegelaten.

Wat de aanwezigheid van een beëdigd agent betreft verwijst de Minister naar het voorontwerp van koninklijk besluit ter uitvoering van het voornoemd wetsontwerp : « De officieren en inspecteurs van Belgische wachtschepen en -vliegtuigen, iedere persoon die belast is met de leiding van een Belgisch schip, vaartuig of luchtvaartuig, alsmede iedere persoon die hem vervangt, of iedere persoon die deze leiding in feite neemt is verplicht onmiddellijk en op de meest efficiënte wijze aan de bevoegde Belgische overheden elke storing te rapporteren, waarvan hij vermoedt dat ze in strijd met de bepalingen van het Verdrag, de wet en/of hun uitvoeringsbesluiten is of zal worden uitgevoerd ».

1. De koopvaardij.

Vraag :

Het inzake koopvaardij gevoerde beleid wekt de indruk dat men naar een soort Amerikaans protectionisme gaat om de concurrentie van de Sovjetrussische koopvaardij te weren. Deze is nochtans een door de haven van Antwerpen gewaardeerde klant. Zij bekleedt er de 10^e plaats door de omvang van de vervoerde vracht en heeft ter plaatse geïnvesteerd.

Antwoord :

Op nationaal vlak wordt onderzocht op welke wijze, samen met de andere lidstaten van de E. E. G., maatregelen kunnen getroffen worden om ons te beschermen tegen de nadelige gevolgen van de protectionistische maritieme politiek van sommige landen, inbegrepen deze van het Oostblok.

Wij streven ernaar het maritiem vervoer van Belgische goederen, dat nu slechts voor 5 à 6 % met Belgische schepen geschiedt, zo veel als mogelijk en redelijk is voor onze rekening te nemen.

Vraag :

Destijds werd een scheepskrediet toegekend voor de bouw van een methaantanker.

Welke is de huidige stand van zaken, mede in verband met de kredietverlening voor deze bouw ?

tenus de « sanctionner leurs navires » et le Ministère des Affaires étrangères communique au département des Communications les sanctions appliquées par ces pays.

Question :

La Convention d'Oslo sera ratifiée incessamment. Cette procédure mettra-t-elle fin au « dumping » pratiqué actuellement par le « Falcon » et un agent assermenté prendra-t-il place à bord de ce navire pour contrôler l'application des prescriptions ?

Réponse :

La Chambre est actuellement saisie du projet de loi portant approbation et exécution de la Convention pour la prévention de la pollution marine pour les opérations d'immersions effectuées par les navires et aéronefs, et ses annexes, faites à Oslo le 15 février 1972 (Doc. n° 899/1 de 1975-1976).

Cette procédure ne mettra nullement fin au « dumping » pratiqué par le « Falcon ». En effet, les substances immergées appartiennent à la catégorie des substances autorisées par la Convention d'Oslo.

En ce qui concerne la présence d'un agent assermenté, le Ministre se réfère à un article de l'avant-projet d'arrêté royal qui sera pris en exécution du projet de loi précité. Cet article est libellé comme suit : « Les officiers et les inspecteurs de stationnaires et d'avions de garde belges, toute personne chargée de la direction d'un bateau, d'un navire ou d'un avion belge ainsi que toute personne qui le remplace et toute personne qui assume cette direction de fait sont tenus de faire rapport immédiatement et de la manière la plus efficace auprès des autorités belges compétentes au sujet de toute immersion dont ils présument qu'elle est ou qu'elle sera exécutée contrairement aux dispositions de la Convention, de la loi et/ou de leurs mesures d'exécution. »

1. La marine marchande.

Question :

L'impression prévaut que la politique en matière de marine marchande s'oriente vers un protectionnisme à l'américaine par lequel on entend faire échec à la concurrence de la marine marchande soviétique. Cette dernière est cependant un client apprécié au port d'Anvers, où elle occupe la dixième place en importance et où elle a investi sur place.

Réponse :

Sur le plan national, on examine de quelle manière il est possible de prendre, en collaboration avec les autres membres de la C. E. E., des mesures de protection contre les effets nocifs de la politique maritime protectionniste de certains pays, y compris ceux du bloc de l'Est.

Nous nous efforçons d'assurer nous-mêmes, autant qu'il est possible et raisonnable, le transport maritime des marchandises belges. Actuellement ce transport n'est effectué que pour 5 à 6 % par des navires belges.

Question :

Un crédit maritime avait jadis été accordé pour la construction d'un méthanier.

Où en est cette construction eu égard à l'octroi de crédits à cette fin ?

Antwoord :

In juli 1973 werd, na goedkeuring door de Ministerraad een hoofdkrediet van 3 200 000 000 F toegestaan voor de bouw van een methaantanker bij « Boelwerf ».

Dit krediet wordt volledig door het « Fonds voor het Uitreden en Aanbouwen van Zeeschepen » gefinancierd.

In januari 1977 werden bijkredieten voor een totaal van 1 500 000 000 F toegestaan die bestemd waren voor de gedeeltelijke financiering van de meeruitgaven voor de bouw van de tanker. Deze bijkredieten worden voor 55 000 000 F gefinancierd door de N. M. K. N. en voor 1 445 000 000 F door het « Fonds ».

Tot nog toe werden reeds 2 208 000 000 F opgenomen door de kredietverkrijger.

Het vaartuig zal geleverd worden in 1978.

Vraag :

Wanneer zal de nog steeds onbemande walradarketen op de Scheldeoevers in gebruik kunnen worden genomen ?

Antwoord :

De walradarketen zal al gedeeltelijk operationeel kunnen werken, van zodra de opleiding van de 18 thans in dienst zijnde radarwaarnemers zal zijn voltooid. Zij zal volledig operationeel kunnen werken wanneer nog complementair 14 radarwaarnemers zullen zijn aangeworven en opgeleid.

2. De zeevisserij.

Vraag :

De moeilijkheden waarmee de vissers te kampen hebben zijn wellicht niet van voorbijgaande aard. Zij hebben trouwens niets te maken met de economische conjunctuur doch veeleer met :

- de afnemende vangsten in alle visserijgebieden;
- de afsluiting van de traditionele visserijgebieden;
- de ongehoord stijgende kosten van bouw, brandstof, reparatie, onderhoud en uitrusting.

De vraag kan dan ook worden gesteld of onze visserij in leven moet worden gehouden dan wel of zij moet worden opgedoekt. Indien ze in leven dient te worden gehouden, moet de wet van 23 augustus 1948 dan niet worden herzien ? Niemand kan op dit ogenblik nog een nieuw schip bouwen. Hoe kan dan in de huidige structuur het instandhouden van de vloot worden verzekerd ?

Antwoord :

De Minister is de mening toegedaan dat de visserij niet mag worden opgedoekt. Een zekere beperking van de vloot schijnt echter noodzakelijk te zijn in het licht van de huidige internationale verplichtingen inzake vangstkwtoregeling. Deze aangelegenheid wordt thans aandachtig bestudeerd door het Departement van Landbouw.

Inzake de toepassing van de wet van 23 augustus 1948, is de Minister van oordeel dat deze wet soepel genoeg is om aan de visserij, waar nodig, bijzondere faciliteiten te verlenen.

Réponse :

En juillet 1973, après approbation par le Conseil des Ministres, un crédit principal de 3 200 000 000 F a été accordé pour la construction d'un méthanier par le chantier Boel.

Ce crédit est financé intégralement par le « Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes ».

En janvier 1977, des crédits supplémentaires pour un montant global de 1 500 000 000 de F ont été accordés pour financer partiellement le supplément de dépenses en vue de la construction du méthanier. Ces crédits supplémentaires sont financés à concurrence de 55 000 000 de F par la S. N. C. I. et à concurrence de 1 445 000 000 F par le Fonds précité.

Jusqu'à présent, le bénéficiaire du crédit a prélevé 2 208 000 000 de F.

Le méthanier sera livré en 1978.

Question :

Quand la chaîne de radars installée sur les rives de l'Escaut, et toujours dépourvue de servants, pourra-t-elle être mise en service ?

Réponse :

La chaîne de radars sera partiellement opérationnelle dès que la formation des 18 observateurs de radar actuellement en service sera terminée. Elle pourra fonctionner à plein dès que le contingent complémentaire de 14 observateurs de radars sera recruté et formé.

2. La pêche maritime.

Question :

Les difficultés rencontrées par les pêcheurs n'ont sans doute pas un caractère passager. Elles sont d'ailleurs indépendantes de la conjoncture économique, étant plutôt liées à :

- la diminution des prises dans toutes les zones de pêches;
- l'interdiction de pêcher dans les zones de pêches traditionnelles;
- la hausse démesurée des coûts de la construction navale, des carburants, des réparations, de l'entretien et de l'équipement.

Dès lors, il est permis de se demander s'il convient de préserver la pêche belge, ou s'il est préférable de l'abandonner. Dans l'affirmative, la loi du 23 août 1948 ne doit-elle pas être revue ? A l'heure actuelle, nul n'est encore en mesure de faire construire un nouveau navire. Comment, dans ces conditions, la flotte peut-elle être préservée ?

Réponse :

Le Ministre estime que la pêche ne peut être abandonnée. Toutefois, une certaine limitation de la flotte semble indispensable, en raison des obligations internationales qui nous incombent actuellement en ce qui concerne le système des quotas de pêche. Cette question retient actuellement toute l'attention du département de l'Agriculture.

Quant à l'application de la loi du 23 août 1948, le Ministre estime que cette loi est suffisamment souple pour assurer à la pêche des facilités particulières en cas de nécessité.

Vraag :

Regelmatig wordt gepleit voor de instandhouding, de verjonging en de modernisering van onze visserijvloot.

Op welk peil meent de Minister dat deze vloot zou dienen te worden behouden (aantal schepen, soort van visserij)? Moet geen planning voor de toekomst worden uitgewerkt?

Antwoord :

In feite sluit deze vraag nauw aan bij de vorige i.v.m. de instandhouding van de zeevisserijvloot.

Voor heit peil, het aantal visserijschepen en de soort van visserij is het departement van Landbouw bevoegd.

De vraag op een planning voor de toekomst moet worden opgemaakt zou kunnen onderzocht worden door de Nationale Commissie voor Visserijbeleid.

Vraag :

Er wordt regelmatig gevraagd om in het buitenland aangekochte vissersschepen onder Belgische vlag te laten varen.

Een weigering lijkt onrechtvaardig en zelfs onmogelijk. Eventueel zou kunnen overwogen worden die schepen geen vergunning toe te staan om bepaalde vissoorten te vangen op bepaalde visgronden.

Welk is het standpunt van de Minister tevens omtrent de invoer van deze vreemde schepen.

Antwoord :

De Minister meent dat het noodzakelijk en rechtvaardig is iedere aanvraag om toelating tot aankoop in het buitenland afzonderlijk te onderzoeken.

Rekening houdend met de toekenning van de uitzonderlijke en toch belangrijke slooppremies is het nochtans verantwoord dat bij die beoordeling strenge maatstaven worden aangewend.

Rekening houdend met de moeilijkheden waarmee onze nationale zeevisserij te kampen heeft, zal de Minister dan ook elke beslissing afhankelijk maken van voorafgaandelijk bij de betrokken diensten van het Ministerie van Landbouw ingewonnen adviezen.

Vraag :

Het aantal aanvragen voor het bekomen van slooppremies voor vissersschepen ligt zeer hoog. Het beschikbaar krediet zal dan ook onvoldoende zijn.

De vraag rijst dan ook of de Minister akkoord zou kunnen gaan om bijkomende kredieten te vragen ten einde het groeiend aantal aanvragen te kunnen inwilligen.

Antwoord :

De Nationale Commissie voor Visserijbeleid heeft op verzoek van de Minister de aanvraag van de Rederscentrale onderzocht die ertoe strekte op de begroting 1977 een bijkomend bedrag van minimum 25 miljoen frank uit te trekken voor de uitbetaling van de uitzonderlijke slooppremies. Bedoelde commissie bracht een gunstig advies uit.

Een definitieve beslissing in dit verband heeft de Minister nog niet getroffen. Hij heeft inderdaad vernomen dat over

Question :

Il est régulièrement plaidé en faveur du maintien, du rajeunissement et de la modernisation de notre flotte de pêche.

A quel niveau, selon le Ministre, cette flotte devrait-elle être maintenue (nombre de bateaux, genre de pêche)?

Ne conviendrait-il pas d'élaborer une planification pour les années à venir?

Réponse :

En fait, cette question est étroitement liée à la question précédente relative, celle-là, au maintien de notre flotte de pêche maritime.

Le niveau et le nombre des bâtiments de pêche, ainsi que le genre de pêche, sont du ressort du département de l'Agriculture.

Quant au point de savoir s'il convient ou non d'établir une planification pour l'avenir, cette question pourrait être examinée par la Commission nationale de la pêche maritime.

Question :

Il est régulièrement demandé que des bâtiments de pêche achetés à l'étranger soient autorisés à battre pavillon belge.

Refuser à un bâtiment de battre pavillon belge nous paraît injuste, voire même impossible. Il pourrait éventuellement être envisagé de ne pas autoriser ces bateaux à pêcher certaines espèces de poissons sur certains lieux de pêche.

Est-il possible de connaître l'avis du Ministre au sujet de l'importation de ces bâtiments étrangers.

Réponse :

Le Ministre estime nécessaire et équitable d'examiner séparément toute demande d'autorisation d'acquisition à l'étranger.

Etant donné que les primes de démolition sont exceptionnelles mais importantes, il est cependant légitime que des normes sévères président à l'appréciation des demandes d'octroi de ces primes.

Compte tenu des difficultés auxquelles notre pêche maritime nationale doit faire face, le Ministre subordonnera toute décision aux avis préalablement recueillis auprès des services concernés du Ministère de l'Agriculture.

Question :

Les demandes de primes à la démolition de bateaux de pêche demeurent nombreuses. Les crédits disponibles seront donc insuffisants.

Le Ministre serait-il disposé à solliciter des crédits supplémentaires afin de satisfaire le nombre croissant des demandes?

Réponse :

A la demande du Ministre, la Commission nationale de la politique de pêche a examiné la requête par laquelle la Centrale des armateurs sollicite l'inscription, au budget de 1977, d'un crédit supplémentaire de 25 millions en vue du versement des primes exceptionnelles à la démolition. La commission a rendu un avis favorable.

Le Ministre n'a pas encore pris de décision définitive. En effet, il a appris que le Ministre de l'Agriculture formu-

de eventuele aanwending van de gevraagde bijkredieten van 25 000 000 F bepaalde suggesties zouden gedaan worden door de Minister van Landbouw.

3. Het zeevaartonderwijs.

Vraag :

Wordt op dit ogenblik nog gedacht aan de bouw van een eigen opleidingsschip voor onze toekomstige officieren ter koopvaardij ?

Welke is het thans toegepaste systeem voor de praktische opleiding van de kadetten ? Geeft het voldoening ?

Antwoord :

Uit de studie die in 1974 werd gemaakt over de bouw van een eigen opleidingsschip, bleek dat de jaarlijkse financiële weerslag (aflossing en bedrijfskosten) 120 à 130 miljoen frank voor de opleiding van ongeveer 125 leerling-dek-officieren en 150 aspirantwerktuigkundigen zou bedragen. Een dergelijke financiële last staat niet in verhouding tot het verwachte resultaat, zodat van het project werd afgezien.

Gelet op de huidige imperatieven van een zuinig beleid en de sedertdien geweldig gestegen kosten, komt bedoelde bouw nog minder realistisch voor.

Voor het huidig schooljaar wordt de praktische opleiding — zoals tijdens het afgelopen schooljaar — onder de leiding van koopvaardij-instructeurs gegeven aan boord van het oefenschip « Cdt Fourcault » en van de « Godetia ».

Vraag :

De juryleden van de zeevaartscholen te Oostende en te Antwerpen ontvangen een zeer lage vergoeding voor het afnemen van de examens.

Is zulks verantwoord ? Kan deze vergoeding niet worden aangepast ?

Antwoord :

De Ministerraad heeft op 27 juni 1975 beslist elke verhoging van presentiegelden en andere vergoedingen op te schorten.

Daarop werd tot op heden nog niet teruggekomen.

Vraag :

Sedert jaren is er sprake van een nieuw gebouw voor de Hogere Zeevaatschool te Antwerpen.

Welke is de huidige stand van dit dossier ?

Antwoord :

Een krediet van 143 miljoen frank is uitgetrokken voor het fysisch programma 1977 van Openbare Werken.

Eerstdaags kan dan ook een algemene offerteaanvraag in de vorm van een wedstrijd voor een 1^{ste} reeks van werken ten behoeve van de Hogere Zeevaatschool gehouden worden.

4. De regië voor Maritiem Transport.

Vraag :

Welke zijn de resultaten van de R. M. T. over de jaren 1975 en 1976 ?

lerait des suggestions concernant l'affectation éventuelle du crédit supplémentaire de 25.000.000 de F.

3. L'enseignement maritime.

Question :

La construction d'un navire-école destiné à former nos futurs officiers de la marine marchande est-elle toujours envisagée ?

Comment les cadets sont-ils actuellement formés ? Le système actuel donne-t-il satisfaction ?

Réponse :

Il ressort de l'étude consacrée en 1974 à la construction d'un navire-école, que le coût annuel de la formation de 125 élèves-officiers de pont et de 150 aspirants-mécaniciens serait de 120 à 130 millions de francs (amortissement et frais de fonctionnement). Une telle charge financière est hors de proportion avec les résultats escomptés, de sorte qu'il a été renoncé au projet.

L'actuelle politique de sobriété et l'augmentation considérable des prix rendent ce projet encore moins réaliste.

Pour l'année scolaire en cours, tout comme l'année dernière, la formation est dispensée sous la direction d'instructeurs de la marine marchande à bord du navire-école « Cdt Fourcault » et du « Godetia ».

Question :

Une indemnité minime est accordée aux membres des jurys d'examens des écoles de navigation d'Ostende et d'Anvers.

Cela se justifie-t-il ? Cette indemnité ne pourrait-elle pas être adaptée ?

Réponse :

Le 27 juin 1975, le Conseil des Ministres a décidé de suspendre toute augmentation des jetons de présence et des autres indemnités.

Cette décision n'a pas encore été rapportée à ce jour.

Questions :

Il est question de construire un nouveau bâtiment pour l'Ecole supérieure de navigation d'Anvers.

Où en est ce dossier actuellement ?

Réponse :

Un crédit de 143 millions de F est prévu au programme physique de 1977 du département des Travaux publics.

D'ici peu il sera donc possible de lancer un appel général d'offres, sous forme de concours, pour une première tranche des travaux à l'Ecole supérieure de navigation.

4. La Régie des Transports maritimes.

Question :

Quels sont les résultats de la R. T. M. pour les années 1975 et 1976 ?

Antwoord :

Volgens de commerciële boekhouding heeft de R. M. T. volgend resultaat geboekt :

1974 : verlies van 215 000 000 F.
1975 : verlies van 44 000 000 F.
1976 : resultaat nog niet gekend.

Aan de hand van de begrotingscijfers kan een prognose gemaakt worden voor de toekomst. Een eerste benadering is het berekenen van het verschil tussen de eigen ontvangsten en de werkingskosten (dit zijn de totale begrotingsuitgaven verminderd met de kapitaalsuitgaven).

Dit geeft als resultaat voor :

1974 : een tekort van 76 000 000 F.
1975 : een overschot van 51 000 000 F.
1976 : (ramingen gemaakt op 1 april 1976) een overschot van 120 000 000 F.
1977 : (ramingen gemaakt op 1 april 1976) een overschot van 143 000 000.

Naast de werkingskosten dient de R. M. T. de kapitaalverrichtingen te boeken, wat neerkomt op het aflossen van de leningen.

Bovenstaande cijfers wijzen op een gunstige evolutie waaruit blijkt dat de R. M. T. niet alleen in staat zal zijn haar werkingskosten te dekken maar ook de aangegane leningen (kapitaalverrichtingen) terug te betalen.

De leningslast is momenteel relatief groot omdat een extrainspanning gedaan werd voor de vernieuwing van de vloot terwijl de R. M. T. gestart is zonder aanvangskapitaal.

De leningslast is nominaal en neemt dus relatief gezien, met de tijd af.

Vraag :

Voor de aanschaffing van 2 multi-purpose schepen werd destijds een eerder abnormale regeling getroffen. Wat kost zulks aan de Staat en waarom werd die beslissing destijds genomen ?

Antwoord :

De R. M. T. had dringend behoefte aan 2 nieuwe multi-purpose schepen, zowel om de verouderde schepen te vervangen als om op de roll on - roll off-markt haar plaats te kunnen veroveren.

Het was onmogelijk het investeringsprogramma 1974 nog te wijzigen zodat een rechtstreekse bestelling door de R.M.T. met 100 % scheepskrediet niet mogelijk was. Daarom heeft de Ministerraad in zijn vergadering van 14 september 1973 de bestelling door tussenkomst van een privé-groep goedgekeurd. Daardoor konden de schepen geleverd worden in mei 1975 en in februari 1976, dit is ongeveer 2 jaar vroeger dan met de procedure tot wijziging van de investeringsprogramma's en begrotingen mogelijk was geweest.

De bijkomende uitgaven geactualiseerd op de dag van de levering bedraagt per schip : 27 000 000 F (de totale kostprijs van een schip bedraagt 730 000 000 F).

Alleen reeds voor het eerste schip betekende de ontvangsten voor de vrachtwagens die in 1975 supplementair konden vervoerd worden een veelvoud van 27 000 000 F, terwijl

Réponse :

La comptabilité commerciale de la R. T. M. fait apparaître les résultats suivants :

1974 : perte de 215 000 000 de F.
1975 : perte de 44 000 000 de F.
1976 : résultats non connus jusqu'à présent.

Les chiffres budgétaires permettent d'ébaucher des prévisions pour l'avenir. Une première approximation consiste à calculer la différence entre les recettes propres et les frais de fonctionnement (c'est-à-dire le total des dépenses budgétaires, diminué des dépenses en capital).

Soit pour :

1974 : un déficit de 76 000 000 de F.
1975 : un boni de 51 000 000 de F.
1976 : un boni de 120 000 000 de F (estimations au 1^{er} avril 1976).
1977 : un boni de 143 000 000 de F (estimations au 1^{er} avril 1976).

Outre les frais de fonctionnement, la Régie doit également comptabiliser les opérations de capital, c'est-à-dire rembourser les prêts.

Les chiffres précités démontrent que l'évolution est favorable et que la R. T. M. sera en mesure, non seulement de couvrir ses frais de fonctionnement, mais également de rembourser les emprunts qu'elle a contractés (opérations de capital).

Actuellement, la charge des emprunts est relativement lourde parce qu'un effort exceptionnel a été consenti en vue de renouveler la flotte, alors que la R. T. M. a débuté sans capital initial.

La charge des emprunts est une charge nominale; son importance relative diminue donc avec le temps.

Question :

A l'époque un arrangement plutôt anormal a été conclu pour l'acquisition de deux navires « multi-purpose ». Quel est le coût de cet arrangement pour l'Etat et pour quelle raison cette décision a-t-elle été prise ?

Réponse :

La R. T. M. avait un besoin urgent de 2 navires « multi-purpose » tant pour remplacer des navires vétustes que pour conquérir sa place sur le marché du « roll-on - roll off ».

Il était impossible de modifier encore le programme d'investissement pour 1974, de sorte que la R. T. M. ne pouvait pas passer commande directement grâce à un crédit maritime à 100 %. C'est la raison pour laquelle le Conseil des ministres a approuvé le 14 septembre 1973 la commande à l'intervention d'un groupe privé. Cette procédure a permis la livraison des navires en mai 1975 et en février 1976, c'est-à-dire 2 ans plus tôt qu'au cas où il aurait fallu attendre le déroulement de la procédure en vue de modifier les programmes d'investissement et les budgets.

Les dépenses supplémentaires actualisées au jour de la livraison s'élèvent à 27 000 000 de F par navire (le prix total d'un navire s'élève à 730 000 000 de F).

Rien que pour le premier navire les recettes afférentes aux camions, qui ont pu être transportés en plus grande quantité en 1975, représentent un multiple de 27 000 000 de

er vanzelfsprekend nog heel wat andere voordelen aan verbonden waren, waaronder het verbeterd comfort voor de reizigers zeker belangrijk is.

Vraag :

Met de 2 multi-purpose schepen kent de R. M. T. heel wat technische tegenslagen. Zijn deze te wijten aan ernstige constructiefouten? Welke kosten waren daaraan verbonden? Kwamen de scheepsbouwers daarin tussen? Worden maatregelen overwogen of getroffen om de herhaling daarvan te vermijden?

Antwoord :

Op de twee nieuwe multi-purpose schepen hebben zich de volgende defecten voorgedaan die in verband kunnen gebracht worden met de constructie van de schepen :

1. « *Prinses Maria-Esmeralda* » :

— juni 1975 : vastlopen van de krukas van de hoofdmotor van stuurboord.

De door de Regie gemaakte kosten, die oplopen tot 4 800 000 F, werden volledig terughetaald door de werf.

Over de evenwel door andere firma's gemaakte kosten werden aan de Regie geen inlichtingen verstrekt, daar ze rechtstreeks door de werf werden betaald.

— november 1975 : falen van de bediening van de schroefinstallatie, gevolg door een botsing op de havenmuur te Dover.

De herstelkosten veroorzaakt door de hapering in de bedieningsinstallatie werden gedragen door de werf.

De botsing was te wijten aan een fout van de bemanning; de herstelkosten beliepen 4 100 000 F en werden gedekt door de verzekering.

— maart 1976 : roerkoning stuurboord achterroer gebroken.

De herstelkosten die op begon tot 2 000 000 F werden betaald door de werf.

2. « *Prinses Marie-Christine* » :

— januari 1976 : hekdeur ontzet door zware zee bij het buitenvaren te Oostende.

De herstelkosten ten belope van 840 000 F werden betaald door de werf.

— februari 1976 : olielek in de schroefaskokers.

De herstelkosten ten belope van 340 000 F werden betaald door de werf.

— maart 1976 : herstelling van de roerkoning in het achterroer.

De herstelkosten (930 000 F) werden betaald door de werf.

— april 1976 : verlies van olie in de boegschroefinstallatie.

De herstelkosten (700 000 F) werden betaald door de werf.

Daarenboven werden gedurende de waarborgperiode allerlei kleine defecten hersteld voor rekening van de werf.

Dergelijke waarborgpunten zijn onvermijdelijk bij de bouw van deze ingewikkelde en intensief gebruikte schepen en wijzen helemaal niet op ernstige tekortkomingen van de werf die deze schepen volledig volgens de regels van de kunst heeft gebouwd.

Op de « *Prinses Marie-Christine* » heeft er zich tenslotte op 27 oktober 1976 een brand voorgedaan in de hulpmachiniekamer.

francs, mais cette opération présente évidemment encore beaucoup d'autres avantages, dont notamment l'amélioration importante du confort des passagers.

Question :

Les deux navires « multi-purpose » de la R. T. M. ont eu pas mal d'incidents techniques. Sont-ils dus à de graves défauts de construction? Combien cela a-t-il coûté? Y a-t-il eu une intervention des constructeurs dans ces frais? Est-il envisagé des mesures, ou celles-ci ont-elles déjà été prises afin d'éviter une éventuelle répétition de tels incidents?

Réponse :

A bord des deux nouveaux navires « multi-purpose » se sont produites les pannes suivantes pouvant avoir un rapport avec la construction de ceux-ci.

1. « *Princesse Maria-Esmeralda* » :

— juin 1975 : blocage de l'arbre coudé du moteur principal tribord.

Les frais exposés par la Régie, qui s'élevaient à 4 800 000 F, ont été remboursés intégralement par le chantier naval.

La Régie ne peut fournir aucune information au sujet des frais exposés éventuellement par d'autres firmes, étant donné que ces frais ont été payés directement par le chantier naval.

— novembre 1975 : ratés dans l'installation de commande de l'hélice, suivie d'une collision avec la jetée de Douvres.

Les frais de réparation causés par les ratés dans l'installation de commande ont été supportés par le chantier naval.

La collision était due à une faute de l'équipage; les frais de réparation s'élevaient à 4 100 000 F et ont été couverts par l'assurance.

— mars 1976 : mèche du gouvernail arrière tribord cassée.

Les frais de réparation de 2 000 000 de F ont été payés par le chantier naval.

2. « *Princesse Marie-Christine* » :

— janvier 1976 : porte arrière défoncée par la tempête, en quittant le port d'Ostende.

Les frais de réparation ont, à concurrence de 840 000 F, été payés par le chantier naval.

— février 1976 : fuite d'huile aux lunettes d'étambot.

Les frais de réparation, qui s'élevaient à 340 000 F, ont été payés par le chantier naval.

— mars 1976 : réparation des mèches du gouvernail arrière.

Les frais de réparation (930 000 F) ont été payés par le chantier naval.

— avril 1976 : perte d'huile à l'installation de l'hélice d'étrave.

Les frais de réparation (700 000 F) ont été payés par le chantier naval.

En outre, diverses autres pannes techniques de moindre importance ont été réparées pour le compte du chantier naval au cours de la période de garantie.

Ces points de garantie sont inévitables lors de la construction de ces navires compliqués et d'une utilisation intensive; ils ne signifient en aucune façon qu'il y a eu de manquements graves de la part du chantier naval qui a construit ces navires entièrement selon les règles de l'art.

Enfin un incendie s'est produit le 27 octobre 1976 en la salle des machines auxiliaires du « *Princesse Marie-Christine* ».

Na onderzoek is gebleken dat deze schade niet aan een technisch defect maar aan een verkeerde manipulatie van de bemanning was te wijten. De herstellkosten bedroegen 3 300 000 F en werden door de verzekering gedekt.

Vraag :

Voor de officieren van de R. M. T. worden examens ingericht op vaste data. Kan zulks ook niet gebeuren voor de pursers, ten einde de kandidaten toe te laten zich beter voor te bereiden. Het groot aantal mislukkingen schijnt er inderdaad op te wijzen dat zich desaan gaande een probleem stelt. Kan aan betrokkenen geen brevet worden toegekend?

Antwoord :

Noch in het kader van het zeevaartonderwijs, noch in dit van het algemeen vormend of technisch onderwijs bestaat het brevet van purser.

Sinds 1972 werd regelmatig gedurende elk winterseizoen — wanneer de kandidaten wegens de vermindering van de activiteit of de vakantie voldoende tijd hebben om zich voor te bereiden — een bevorderingsexamen tot de graad van purser ingericht.

De kandidaat-pursers hebben het zeker niet moeilijker dan de kandidaten voor andere disciplines om in de verschillende proeven te slagen.

Zo genieten zij o.m. de volgende faciliteiten :

1. de maturiteitsproef, (administratief verslag) ligt steeds in de lijn van hun eigen specialisatie;
2. voor het examengedeelte « public relations en toegepaste psychologie » hebben alle kandidaten tijdens hun werkuren en op kosten van de R. M. T. een opleiding gekregen;
3. het examengedeelte « dienstkennis » handelt uitsluitend over de dienstreglementering welke zij dagelijks moeten toepassen;
4. de schriftelijke proef over de duitse taal werd afgeschaft omdat teveel kandidaten erin faalden.

F. — DE TUSSENPERSONEN OP HET GEBIED VAN HET GOEDERENVERVOER.

Uiteenzetting van de Minister.

Krachtens de kaderwet van 26 juni 1967 betreffende het statuut van de tussenpersonen inzake goederenvervoer kan de uitoefening van de werkzaamheid van deze tussenpersonen afhankelijk worden gesteld van het bezit van een vergunning. Deze wet heeft tot doel de economie van het land in het algemeen en de belangen van de transportsector in het bijzonder te dienen door een gelijktijdige bevordering van de gewettigde beroepsbelangen van de betrokken tussenpersonen en de belangen van de gebruikers. De evolutie inzake vervoer en meer in het bijzonder de toenemende belangrijkheid en complexiteit van de rol van de tussenpersonen in het vervoer, vergen een diepgaande beroepskennis alsmede waarborgen inzake eerbaarheid en solvabiliteit.

De betrokken beroepsmilieus hebben trouwens zelf de wens geuit dat een reglementering betreffende de uitoefening van deze activiteit zou uitgevaardigd worden.

Het koninklijk besluit van 18 juli 1975 genomen in uitvoering van de wet van 26 juni 1967, heeft de eerste ver-

Après investigation il s'est avéré que les dégâts y afférents ne sont pas dus à une panne technique mais bien à une manipulation fautive de la part de l'équipage. Les frais de réparation se sont élevés à 3 300 000 F et ont été supportés par l'assurance.

Question :

Des examens sont organisés à dates fixes pour les officiers de la R.T.M. Ne pourrait-il en être de même pour les commissaires de bord, afin de permettre aux candidats de mieux se préparer ? Le nombre important d'échecs semble, en effet, indiquer que le problème se situe sur ce plan. Ne pourrait-il être délivré un brevet aux intéressés ?

Réponse :

Le brevet de commissaire de bord n'existe ni dans l'enseignement maritime, ni dans l'enseignement général ou technique.

Depuis 1972, un examen de promotion au grade de commissaire de bord, est organisé régulièrement chaque année au cours de la saison d'hiver, lorsque le ralentissement du trafic maritime ou des congés permettent aux candidats de consacrer un temps suffisant à leur préparation.

Les candidats commissaires de bord n'ont pas plus de difficultés à réussir les différentes épreuves que les candidats d'autres disciplines.

Ils bénéficient notamment des facilités suivantes :

1. l'épreuve de maturité (rapport administratif) correspond toujours à leur spécialisation;
2. en ce qui concerne l'épreuve sur les relations publiques et la psychologie appliquée, les candidats reçoivent une formation pendant les heures de service et aux frais de la R. T. M.;
3. l'épreuve portant sur la connaissance du service concerne uniquement le règlement de service qu'ils appliquent journellement;
4. l'épreuve écrite de langue allemande a été supprimée en raison du trop grand nombre d'échecs.

F. — LES AUXILIAIRES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES.

Exposé du Ministre.

En vertu de la loi-cadre du 26 juin 1967 relative au statut des auxiliaires de transport de marchandises, l'exercice de l'activité de ces auxiliaires peut être subordonné à la possession d'une licence. L'objectif de cette loi est de servir l'économie générale du pays et celle des transports en particulier par une promotion globale des intérêts professionnels légitimes des auxiliaires de transport et des usagers. L'évolution intervenue dans le domaine des transports et notamment l'accroissement de l'importance et de la complexité du rôle des auxiliaires de transport exigent de leur part des connaissances professionnelles plus approfondies, ainsi que des garanties d'honorabilité et de solvabilité.

Les milieux professionnels concernés ont d'ailleurs eux-mêmes souhaité une réglementation concernant l'exercice de leur activité.

L'arrêté royal du 18 juillet 1975 pris en exécution de ladite loi du 26 juin 1967 a créé une première licence, à

gunning ingesteld, te weten die van vervoercommissair. Ongeveer 1 300 aanvragen die betrekking hebben op 1 900 exploitatiezetels werden ingediend. Het nazicht van de aanvragen vergt een onderzoek ter plaatse in elk van deze zetels.

In overleg met de betrokken beroepssectoren werden intussen reeds teksten van besluiten voorbereid tot instelling van de vergunning van vervoermakelaar en van commissair-expediteur bij het vervoer. Met hun inwerkingtreding zal de eerste fase van de instelling van het wettelijk statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer zijn afgesloten.

De tweede fase, waarbij de toegang tot het beroep zal worden gereguleerd, wordt thans voorbereid. Hierover zullen de beroepskringen eveneens geraadpleegd worden.

Aldus zullen de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer over een behoorlijk en passend statuut beschikken.

IV. — OPMERKINGEN VAN HET REKENHOF.

De begroting van het Ministerie van Verkeerswezen gaf aanleiding tot twee opmerkingen van het Rekenhof, geformuleerd op 5 januari II. (ref. Rekenhof, n° A1 T573.308 B1).

Eerste opmerking :

Naar luid van het verantwoordingsprogramma voor artikel 61.01 van het begrotingsontwerp van het Ministerie en voor de artikelen 450.01 en 550 van de begroting van de Regie der Luchtwegen, blijkt dat het bedrag van de Staats-toelagen ten bate van het bijzonder fonds ingesteld bij artikel 15 van het statuut van die instelling, wordt vastgesteld op grondslag van de volledige aanwending van de vroegere toelagen (tegoed op de Thesaurierekening).

Zoals reeds werd uiteengezet in het 132^e Boek, blz. 153, blijkt uit de verificatie van de rekening van de Regie dat die jaarlijkse toelagen gedeeltelijk van hun wettelijke bestemming worden afgewend, afwending die tijdens de periode van 1 januari 1970 tot 31 december 1974 is opgelopen tot om en bij 715 miljoen frank.

Bijgevolg zou het bedrag van de Staatstoelage voor 1977 en volgende jaren moeten worden vastgesteld met inachtneming van het tegoed op de Thesaurierekening en van het bedrag van de vroeger voorafgenomen niet-geïnvesteerde toelagen.

Antwoord :

De aanwending door de Regie der Luchtwegen van de beschikbare middelen van het bijzonder fonds tot dekking van een zeker gedeelte van de lopende uitgaven gebeurt al geruime tijd (volgens het Hof van 1970 af).

De reden is tweërlei :

- 1) de Regie werd opgericht met totaal onvoldoende bedrijfskapitaal;
- 2) een belangrijk gedeelte van de wettelijke opdrachten van de Regie vergt zeer belangrijke werkingskosten, waar-tegenover totaal onvoldoende ontvangsten staan.

Teneinde tot een gezonde budgettaire toestand te komen, werden twee belangrijke maatregelen genomen :

- 1° een zo breed mogelijke tariefverhoging;
- 2° een financieel-budgettair onderzoek naar de mogelijkheid en de haalbaarheid van structurele wijzigingen welke moeten leiden tot een beter gewaarborgd evenwicht van de

savoir celle de commissionnaire de transport. Environ 1 300 demandes de licence ont été introduites par des firmes disposant de 1 900 sièges d'exploitation. L'examen des demandes exige une enquête sur place auprès de chacun de ces sièges.

Des textes d'arrêtés portant création de la licence de courtier de transport et de celle de commissionnaire-expéditeur ont été préparés de concert avec les professions intéressées. Leur entrée en vigueur prochaine clôturera la première phase de la mise en place du statut légal des auxiliaires de transport de marchandises.

La seconde étape, qui concerne la réglementation d'accès à la profession, est en préparation. Les milieux intéressés seront également consultés à ce sujet.

Les auxiliaires de transport de marchandises disposeront ainsi d'un statut valable et adéquat auquel ils ont par ailleurs pleinement droit.

IV. — OBSERVATIONS DE LA COUR DES COMPTES.

Le budget du Ministère des Communications a donné lieu à deux observations de la Cour des comptes, formulées le 5 janvier dernier (réf. Cour des comptes, n° A1 T573.308 B1).

Première observation :

Aux termes du programme justificatif de l'article 61.01 du projet budgétaire du Ministère et des articles 450.01 et 550 du budget de la Régie des voies aériennes, il paraît que le montant des subventions de l'Etat en faveur du Fonds spécial institué par l'article 15 du statut de cet organisme, est fixé sur base de l'utilisation totale des subventions antérieures (solde créditeur du compte de trésorerie).

Ainsi que cela a déjà été expliqué dans le 132^e cahier, à la page 153, la vérification des comptes de la Régie fait apparaître que ces subventions annuelles sont partiellement déviées de leur affectation légale, déviation qui, pendant la période du 1^{er} janvier 1970 au 31 décembre 1974, a atteint environ 715 millions de francs.

Par conséquent, le montant de la subvention de l'Etat pour les années 1977 et suivantes devrait être fixé, compte tenu du solde créditeur du compte de trésorerie et du montant des subventions prélevées précédemment et non investies.

Réponse :

Depuis un certain temps déjà (selon la Cour depuis 1970), la Régie des voies aériennes utilise les disponibilités du Fonds spécial pour couvrir une partie des dépenses courantes.

La raison en est double :

- 1) la Régie a été créée avec des fonds totalement insuffisants;
- 2) une partie importante des missions légales de la Régie nécessite des frais de fonctionnement très considérables, nullement compensés par des recettes suffisantes.

Afin de parvenir à une situation budgétaire saine deux mesures importantes ont été prises :

- 1° une majoration tarifaire aussi étendue que possible;
- 2° une enquête financière et budgétaire au sujet de la possibilité et de la concrétisation de modifications structurelles devant aboutir à un équilibre mieux garanti du

exploitatie rekening van de Regie der Luchtwegen en, zo mogelijk tot het dekken van de gecumuleerde vorige exploitatieverliezen.

Het eerste punt werd, voor zover het redelijkerwijze mogelijk was, doorgevoerd en in de begrotingsvoorstellen 1977 verwerkt.

Het tweede punt zal o.m. in overleg met de diensten van begroting beslecht worden vóór het neerleggen van de begroting 1978.

Teneinde evenwel, in afwachting van die structurele maatregelen, de formeel gerechtvaardigde opmerking van het Rekenhof tegemoet te komen, wordt een Regeringsamendement ingediend op artikel 11 van het begrotingsontwerp (Struk n° 4-XIV/2).

Tweede opmerking :

Op artikel 72.01 (titel II, sectie 31, hoofdstuk VII) worden een vastleggingskrediet van 190 000 000 F en een ordonnanceringskrediet van 60 000 000 F uitgetrokken voor de bouw van stations voor technische controle van auto-voertuigen, wat in strijd is met artikel 2 van de wet van 1 april 1971 houdende oprichting van een Regie der Gebouwen.

Krachtens artikel 2 van de wet van 1 april 1971 houdende oprichting van de Regie der Gebouwen stelt de Regie ter beschikking van de Staat de « terreinen, gebouwen en aanhorigheden ervan die noodzakelijk zijn voor de diensten van de Staat en voor de door de Staat beheerde openbare diensten ».

In de memorie van toelichting bij deze wet wordt volgende commentaar gegeven bij dit artikel 2.

« Onder voor de diensten van de Staat en voor de er door beheerde openbare diensten nodige onroerende goederen dienen te worden verstaan : de bureaus van de administratieve diensten zoals de ministeriële departementen en de buitendiensten ervan, of zij uitsluitend ter beschikking gesteld zijn van de uitvoerende macht en van de provinciegouverneurs dan wel eveneens rechtstreeks te maken hebben met het publiek zoals de post- en douanekantoren, de kantoren van de postchecks en girodiensten, van de rijkswacht, enz. »

Deze commentaar legt alleszins de nadruk op « bureaus voor administratieve diensten ». Moeten nu de stations voor technische controle als zodanig worden beschouwd ? Zulks komt op zijn minst twijfelachtig voor.

De op te richten gebouwen moeten beantwoorden aan een gans bijzondere bestemming en hun inrichting moet speciaal afgestemd zijn op de controleverrichtingen die er uitgevoerd worden. Op grond van die beschouwing lijken de stations dan ook eerder het karakter aan te nemen van industriële gebouwen die niet vallen onder de toepassing van de wet van 1 april 1971.

Streunend op een gelijkaardige beschouwing werd trouwens door het departement ten laste van de kredieten van artikel 81.28 (Bevordering van het stedelijk vervoer) het Delta-complex te Oudergem opgericht hetwelk werkhuizen, garages en stelplaatsen voor metrostellen omvat.

De inschrijving waarvan sprake onder titel II, artikel 72.01 van de begroting Verkeerswezen moet dan ook niet worden gewijzigd.

V. — STEMMINGEN.

1. Stemming over de begroting voor 1977.

Het Regeringsamendement op artikel 11 (Stuk n° 4-XIV/2), de artikelen alsmede de gehele begroting zoals zij werd gewijzigd, werden aangenomen met 9 tegen 5 stemmen.

compte d'exploitation de la Régie des voies aériennes et, si possible, à la couverture des déficits d'exploitation antérieurs cumulés.

Le premier point a été réalisé dans la mesure du possible et concrétisé dans les propositions budgétaires de 1977.

Quant au second point, il sera tranché d'un commun accord avec les services du budget avant la présentation du budget pour 1978.

Toutefois, afin de rencontrer l'observation formellement justifiée de la Cour des comptes et dans l'attente des modifications structurelles précitées, le Gouvernement présente un amendement à l'article 11 du projet budgétaire (Doc. n° 4-XIV/2).

Deuxième observation :

L'article 72.01 (titre II, section 31, chapitre VII) prévoit un crédit d'engagement de 190 000 000 F et un crédit d'ordonnancement de 60 000 000 F pour la construction de stations de contrôle technique des véhicules automobiles, ce qui est contraire à l'article 2 de la loi du 1^{er} avril 1971 portant création de la Régie des bâtiments.

En vertu de l'article 2 de la loi du 1^{er} avril 1971 portant création d'une Régie des bâtiments, « la Régie est chargée de mettre à la disposition de l'Etat les terrains, bâtiments et leurs dépendances nécessaires aux services de l'Etat (et) aux services publics gérés par lui... ».

Dans l'exposé des motifs de cette loi, l'article 2 fait l'objet du commentaire suivant :

« Par immeubles nécessaires aux services de l'Etat et aux services publics gérés par lui, il faut entendre : les bureaux des services administratifs comme les départements ministériels et leurs services extérieurs, qu'ils soient mis à la disposition exclusive du pouvoir exécutif et des gouverneurs de provinces ou qu'ils soient également en relation avec le public, tels que les bureaux de poste et de douane, de l'office des chèques et virements postaux, les gendarmeries, etc. »

Ce commentaire souligne en tout cas la notion de « bureaux de services administratifs ». Convient-il de considérer ainsi les stations de contrôle technique ? C'est à tout le moins douteux.

Les bâtiments à ériger doivent répondre à une destination tout à fait particulière et leur aménagement doit être spécialement axé sur les opérations de contrôle qui y sont effectuées. Il ressort de cette considération que les stations précitées semblent plutôt revêtir le caractère de bâtiments industriels qui ne tombent pas sous l'application de la loi du 1^{er} avril 1971.

Se basant sur une considération analogue, le département a d'ailleurs mis à charge des crédits de l'article 81.28 (promotion des transports urbains) la construction du complexe DELTA à Auderghem, qui comprend des ateliers, des garages et un dépôt de rames de métro.

L'inscription dont il est question au titre II, article 72.01, du budget du Ministère des Communications ne doit dès lors pas être modifiée.

V. — VOTES.

1. Vote sur le budget de 1977.

L'amendement du Gouvernement à l'article 11 (Doc. n° 4-XIV/2), les articles ainsi que l'ensemble du budget, tel qu'il a été amendé, sont adoptés par 9 voix contre 5.

2. Stemmingen over de aanpassingsbegroting voor 1976.

Twee vragen werden hieromtrent gesteld.

a) Op artikel 12.20 (p. 48 van de begroting) — werkingskosten van het Centrum voor informatieverwerking enz. — wordt een bijkrediet van 1,2 miljoen F uitgetrokken.

Normaliter had men kunnen verwachten dat de post « informatieverwerking » zou dalen zoals dat in de andere landen het geval is.

De Minister verwijst terzake naar het Verantwoordingsprogramma — blz. 48, Doc. 5-XIV (1976-1977).

b) Op artikel 12.03 (p. 49 van de begroting) wordt een bijkrediet van 0,5 miljoen uitgetrokken met het oog op de verhuizing van het commissariaat-generaal voor toerisme. Kunnen inlichtingen terzake bekomen worden ?

Het Commissariaat Generaal voor Toerisme zal begin 1977 zijn intrek nemen in een gebouw gelegen aan de Warmoesberg te Brussel. Bepaalde uitgaven voor inrichting moeten reeds in 1976 gebudgetteerd worden. Die uitgaven zullen 0,5 miljoen meer kosten dan oorspronkelijk geraamd.

De artikelen, alsmede de gehele begroting, worden aangenomen met 9 tegen 5 stemmen.

De Rapporteur,

D. CLAEYS.

De Voorzitter,

J. VAN ELEWYCK.

2. Vote sur le projet de loi ajustant le budget de 1976.

Deux questions sont posées à ce sujet :

a) A l'article 12.20 (p. 48 du budget) « Frais de fonctionnement du Centre de traitement de l'information, etc. » il est prévu un crédit supplémentaire de 1,2 million de francs.

Normalement on aurait pu s'attendre à ce que le poste « traitement de l'information » soit diminué, comme c'est le cas dans les autres pays.

Le Ministre se réfère à cet égard au programme justificatif — p. 48, Doc. n° 5-XIV (1976-1977).

b) A l'article 12.03 (p. 49 du budget) il est prévu un crédit supplémentaire de 0,5 million de francs en vue du déménagement du Commissariat général au Tourisme. Des précisions peuvent-elles être fournies sur ce point ?

Le Commissariat général au Tourisme s'installera au début de l'année 1977 dans un immeuble sis Montagne-aux-Herbes-Potagères à Bruxelles. Certaines dépenses d'aménagement doivent déjà être inscrites au budget de 1976. Ces dépenses seront supérieures de 0,5 million aux prévisions initiales.

Les articles ainsi que l'ensemble du projet sont adoptés par 9 voix contre 5.

Le Rapporteur,

D. CLAEYS.

Le Président,

J. VAN ELEWYCK.

TEKSTWIJZIGINGEN.

I. — Begroting van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het begrotingsjaar 1977.

Artikel gewijzigd door de Commissie.

Art. 11.

Wordt goedgekeurd de bij deze wet gevoegde begroting van de Regie der Luchtwegen voor het jaar 1977.

Deze begroting beloopt voor de ontvangsten 4 156 550 000 frank en voor de uitgaven 4 138 681 000 frank.

De Regie der Luchtwegen is ertoe gemachtigd :

1° de beschikbare gelden van het Vernieuwings- en Afschrijvingsfonds te benutten voor het financieren van haar werken van eerste aanleg;

2° de beschikbare gelden van haar Bijzonder Fonds als bedrijfskapitaal voor haar lopende uitgaven te gebruiken ten belope van een maximum bedrag van 715 miljoen frank.

De ontvangsten voor orde worden geschat op 186 000 000 frank en de uitgaven voor orde op 301 000 000 frank.

MODIFICATIONS DE TEXTES.

I. — Budget du Ministère des Communications
pour l'année budgétaire 1977.

Article amendé par la Commission.

Art. 11.

Est approuvé le budget de la Régie des Voies aériennes pour l'année 1977 annexé à la présente loi.

Ce budget s'élève pour les recettes à 4 156 550 000 francs et pour les dépenses à 4 138 681 000 francs.

La Régie des Voies aériennes est autorisée à utiliser :

1° les disponibilités du Fonds de renouvellement et d'amortissement pour financer ses travaux de premier établissement;

2° les disponibilités de son Fonds spécial à titre de fonds de roulement pour ses dépenses courantes à concurrence d'un montant maximum de 715 millions de francs.

Les recettes pour ordre sont évaluées à 186 000 000 de francs et les dépenses pour ordre à 301 000 000 de francs.

II. — Wetsontwerp houdende aanpassing van de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1976.

Errata.

Wetstabel.

Titel I. — Lopende uitgaven.

Bladzijden 8 en 9.

In de Sectie II, Vervoer en Luchvaart, hoofdstuk I, consumptieve bestedingen, § 2, dienen de bedragen van de hiernavolgende artikels gelezen te worden als volgt :

II. — Projet de loi ajustant le budget du Ministère des Communications de l'année budgétaire 1976.

Errata.

Tableau de la loi.

Titre I. — Dépenses courantes.

Pages 8 et 9.

Dans la Section II, Transports et Aéronautique, chapitre I, dépenses de consommation, § 2, les montants des articles suivants doivent être lus comme suit :

Art.	Teksten — Textes	Niet gesplitste kredieten. — Crédits non dissociés				
		Kredieten verleend voor 1976 — Crédits alloués pour 1976	Bijkredieten lopend jaar — Crédits supplémentaires année courante	Verminderingen — Réductions	Kredieten voorgesteld voor 1976 — Crédits proposés pour 1976	Bijkredieten vroegere jaren — Crédits supplémentaires années antérieures
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
12.10	Allerhande vergoedingen aan het Rijkspersoneel, enz. — Indemnités généralement quelconques au personnel de l'Etat, etc. In plaats van. — Au lieu de	10,9 (8,0)	— (—)	0,4 (3,0)	10,5 (5,0)	2,5 (—)
12.23	Dienst van het Wegverkeer: autoplaten en inschrijvingsboekjes, enz. — Office de la Circulation routière: plaques et carnets d'immatriculation, etc. In plaats van. — Au lieu de	40,0 (10,9)	— (—)	4,0 (0,4)	36,0 (10,5)	2,2 (2,5)
12.24	Dienst van Wegverkeer: drukken en verspreiden van allerhande bescheiden, enz. — Office de la Circulation routière: édition et diffusion de documents divers, etc. In plaats van. — Au lieu de	13,4 (40,0)	— (—)	1,7 (4,0)	11,7 (36,0)	— (2,2)
12.25	Bestuur van het Vervoer: werkingskosten van de dienst belast met de toepassing van de wet betreffende het rijbewijs, enz. — Administration des Transports: frais de fonctionnement du service chargé de l'application de la loi relative au permis de conduire, etc. In plaats van. — Au lieu de	28,5 (13,4)	— (—)	2,5 (1,7)	26,0 (11,7)	— (—)
12.26	Kosten voortvloeiend uit studies die ondernomen worden inzake luchthaveninfrastructuur, enz. — Frais résultant d'études à entreprendre dans le domaine de l'infrastructure aéroportuaire, etc. In plaats van. — Au lieu de	8,0 (28,5)	— (—)	3,0 (2,5)	5,0 (26,0)	— (—)