

Kamer van Volksvertegenwoordigers

BUITENGEWONE ZITTING 1979

17 MEI 1979

BEGROTING

van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het begrotingsjaar 1979

WETSONTWERP

houdende aanpassing van de begroting
van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het begrotingsjaar 1978

VERSLAG

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

INHOUD

	Blz.
A. — Uiteenzetting van de Minister	2
I. — Budgettaire gegevens	2
II. — Algemeen beleid	8
1. Internationaal vervoerbeleid	8

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Baudson.

A. — Leden : de heren Claeys, Tijl Declercq, Mevr. Demeulenaere-Dewilde, de heren De Mey, François, Kelchtermans, Marchal, Pierret, André Rutten, Smets. — de heren Baudson, Biefnot, Bob Cools, Dejardin, Laridon, Scokaert, Van Elewyck. — de heren De Cordier, Evers, Pans, Vreven. — de heer Brasseur. — de heer Somers.

B. — Plaatsvervangers : de heren Breyne, Desutter, Dupré, Hiance, le Hardy de Beaulieu. — de heren Perdieu, Van Cauwenberghe, Vandenhove, Van Der Niepen. — de heren Kempinaire, Pierard. — de heer Fiévez. — de heer Gabriels.

Zie :

4-XIV (B. Z. 1979) : N° 1.

5-XIV (B. Z. 1979) : N° 1.

Chambre des Représentants

SESSION EXTRAORDINAIRE 1979

17 MAI 1979

BUDGET

du Ministère des Communications
pour l'année budgétaire 1979

PROJET DE LOI

ajustant le budget
du Ministère des Communications
de l'année budgétaire 1978

RAPPORT

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

SOMMAIRE

	Pages
A. — Exposé du Ministre	2
I. — Données budgétaires	2
II. — Politique générale	8
1. Politique internationale des transports	8

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Baudson.

A. — Membres : MM. Claeys, Tijl Declercq, Mme Demeulenaere-Dewilde, MM. De Mey, François, Kelchtermans, Marchal, Pierret, André Rutten, Smets. — MM. Baudson, Biefnot, Bob Cools, Dejardin, Laridon, Scokaert, Van Elewyck. — MM. De Cordier, Evers, Pans, Vreven. — M. Brasseur. — M. Somers.

B. — Suppléants : MM. Breyne, Desutter, Dupré, Hiance, le Hardy de Beaulieu. — MM. Perdieu, Van Cauwenberghe, Vandenhove, Van Der Niepen. — MM. Kempinaire, Pierard. — M. Fiévez. — M. Gabriels.

Voir :

4-XIV (S. E. 1979) : N° 1.

5-XIV (S. E. 1979) : N° 1.

2. Nationaal vervoerbeleid	11	2. Politique nationale des transports	11
A. De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	11	A. La Société Nationale des Chemins de fer Belges	11
B. Stedelijk vervoer en streekvervoer	23	B. Transports urbains et régionaux	23
C. Wegvervoer en verkeersveiligheid	29	C. Transport routier et sécurité routière	29
D. Luchtvaart	38	D. Aéronautique	38
E. Havenbeleid — Binnenvaart en Zeevaart	46	E. Politique portuaire — Navigation intérieure et navigation maritime	46
B. — Algemene bespreking	58	B. — Discussion générale	58
1. Internationaal vervoerbeleid	58	1. Politique internationale des transports	58
2. Nationaal vervoerbeleid	61	2. Politique nationale des transports	61
A. De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	63	A. La Société Nationale des Chemins de fer Belges	63
B. Stedelijk vervoer en streekvervoer	80	B. Transports urbains et régionaux	80
C. Wegvervoer en verkeersveiligheid	93	C. Transport routier et sécurité routière	93
D. Luchtvaart	104	D. Aéronautique	104
E. Havenbeleid — Binnenvaart en Zeevaart	111	E. Politique portuaire — Navigation intérieure et navigation maritime	111
C. — Bespreking der artikelen	117	C. — Discussion des articles	117
1. Opmerkingen van het Rekenhof	117	1. Observations de la Cour des comptes	117
2. Stemmingen	118	2. Votes	118
Bijlage	122	Annexe	122

DAMES EN HEREN,

De bespreking van de begroting 1979 en van het aanpassingsblad 1978, waaraan uw Commissie vier vergaderingen heeft besteed, werd ingeleid met de volgende uiteenzetting van de Minister van Verkeerswezen :

A. — UITEENZETTING VAN DE MINISTER

I. — Budgettaire gegevens

Vooraleer nader in te gaan op de verschillende delen van de begroting van Verkeerswezen, lijkt het nuttig te wijzen op het relatieve belang van onderhavige begroting in het geheel van de Rijksbegroting voor 1979.

De lopende uitgaven maken 6,3 % uit van de totale Rijksmiddelenbegroting. Dit percentage geeft slechts een onvolledig beeld van de omvang van het gedeelte van de openbare sector dat door de Commissie onderzocht wordt. De kredieten bevatten immers o.m. de tussenkomsten t.v.v. de openbare vervoermaatschappijen die echter daarnaast nog beschikken over aanzienlijke eigen exploitatieontvangsten :

N. M. B. S.	22 400 miljoen
N. M. V. B.	3 801 miljoen
M. I. V.	3 077,5 miljoen

Inzake kapitaaluitgaven maakt de begroting van Verkeerswezen 15,7 % uit van de totale ordonnanceringskredieten en 16,9 % van de totale vastleggingsmachtigingen.

Het investeringsprogramma dat voor 1979 aan Verkeerswezen werd toegekend — en dat, naast investeringen ten laste van begrotingskredieten uit Titel II van onderhavige begroting, ook investeringen bevat t.l.v. eigen middelen der instellingen van openbaar nut en in mindere mate ook ten laste van cultuurskredieten — bedraagt 34 880,4 miljoen of 15,1 % van het totale investeringsprogramma voor 1979.

MESDAMES, MESSIEURS,

L'examen du budget 1979 et de l'ajustement du budget 1978, auquel votre Commission a consacré quatre réunions a été introduit par l'exposé suivant du Ministre des Communications :

A. — EXPOSE DU MINISTRE

I. — Données budgétaires

Avant d'entrer dans le détail des différentes parties du budget des Communications, il s'avère utile de souligner l'importance relative au présent budget dans la totalité du budget de l'Etat pour 1979.

Les dépenses courantes constituent 6,3 % du budget total de l'Etat. Ce pourcentage ne donne qu'une idée incomplète du volume de la partie du secteur public qui est à examiner par la Commission. Les crédits comprennent en effet les interventions en faveur des sociétés publiques de transport qui disposent cependant en outre d'importantes recettes propres provenant de leur exploitation.

S. N. C. B.	22 400 millions
S. N. C. V.	3 801 millions
S. T. I.	3 077,5 millions

En ce qui concerne les dépenses de capital, le budget des Communications représente 15,7 % de la totalité des crédits d'ordonnancement et 16,9 % de la totalité des autorisations d'engagement.

Le programme d'investissement qui a été accordé aux Communications pour 1979 et qui comprend, outre les investissements à charge des crédits budgétaires du Titre II du présent budget, les investissements à charge de fonds propres des organismes d'intérêt public et en moindre partie également à charge des crédits culturels, s'élève à 34 880,4 millions, soit 15,1 % du programme total d'investissement pour 1979.

1. Titel I

De kredieten voor lopende uitgaven bedragen 64 441,6 miljoen, wat een toename betekent t.o.v. de voor 1978 goedgekeurde begroting met 2 521,6 miljoen of 4,07 %.

Er moet nochtans onderstreept worden dat deze stijging meer dan integraal moet gezocht worden in de tussenkomsten van de Staat in de exploitatie van het openbaar vervoer en van het internationaal controle-organisme Eurocontrol, onder de vorm van rentetoelagen, van tussenkomsten in het exploitatietekort of onder de vorm van inkomstenoverdrachten :

	1978 (1)	1979 (2)	(2 - 1)	%	
N. M. B. S. :	42 492,1	44 447,7	1 955,6	4,60	S. N. C. B.
M. I. V. en N. M. V. B.	13 391,7	14 618,8	1 227,1	9,16	S. T. I. et S. N. C. V.
Eurocontrol	456,0	530,0	74,0	16,23	Eurocontrol
Sabena	1 265,3	1 238,4	- 26,9	- 2,13	Sabena
	<u>57 605,1</u>	<u>60 834,9</u>	<u>3 229,8</u>	<u>5,61</u>	

Er zij aan toegevoegd dat de vermindering op de resterende kredieten (- 708,2 miljoen) grotendeels het gevolg is van het feit dat voor 1979 geen provisioneel krediet moest ingeschreven worden, daar waar dit in 1978 initiaal 739 miljoen bedroeg.

Economisch gehergroepeerd kunnen de lopende uitgaven 1979 als volgt worden samengevat (in miljoen) :

a) Consumptieve bestedingen	2 839,4
b) Rente en verliezen	13 957,0
c) Inkomstenoverdrachten aan andere sectoren	47 209,7
d) Inkomstenoverdrachten binnen de sector overheid	434,5
e) Diverse	1,0
	<u>64 441,6</u>

2. Titel II

De kredieten voor kapitaalverrichtingen behelzen :

vastleggingskredieten ten belope van 26 308,1 miljoen tegenover 23 052,4 miljoen in 1978.

ordonnanceringskredieten ten belope van 21 682,5 miljoen tegenover 19 224,4 miljoen in 1978.

Deze vastleggings- en ordonnanceringsmachtigingen zijn terug te vinden in :

— enerzijds niet gesplitste kredieten . 4 012,3 miljoen

— anderzijds gesplitste kredieten :

- a) vastleggingskredieten 22 295,8 miljoen
- b) ordonnanceringskredieten 17 670,2 miljoen

Economisch verdeeld bevatten de kapitaaluitgaven voornamelijk :

a) Vermogensoverdrachten binnen de overheidssector, o.m. :

— aan het fonds bestemd om het behoud en de ontwikkeling te verzekeren van de handelsvloot en de zeevisserij : 1 794 miljoen;

1. Titre I

Les crédits pour dépenses courantes s'élèvent à 64 441,6 millions, ce qui constitue une augmentation de 2 521,6 millions ou 4,07 % par rapport au budget approuvé pour 1978.

Il importe cependant de souligner que plus de la totalité de cette augmentation se situe dans les interventions de l'Etat dans l'exploitation des transports en commun et de l'organisme international de contrôle Eurocontrol, sous la forme d'interventions dans les charges d'intérêt, interventions dans le déficit d'exploitation ou sous la forme de transfert de revenus :

	1978 (1)	1979 (2)	(2 - 1)	%	
N. M. B. S. :	42 492,1	44 447,7	1 955,6	4,60	S. N. C. B.
M. I. V. en N. M. V. B.	13 391,7	14 618,8	1 227,1	9,16	S. T. I. et S. N. C. V.
Eurocontrol	456,0	530,0	74,0	16,23	Eurocontrol
Sabena	1 265,3	1 238,4	- 26,9	- 2,13	Sabena
	<u>57 605,1</u>	<u>60 834,9</u>	<u>3 229,8</u>	<u>5,61</u>	

Il faut ajouter que la diminution sur les autres crédits (- 708,2 millions) est due en grande partie au fait que pour 1979, il ne fallait pas prévoir de crédit provisionnel alors que ce crédit s'élevait à 739 millions dans le budget initial pour 1978.

D'après le regroupement économique, les dépenses courantes pour 1979 se présentent comme suit (en millions) :

a) Dépenses de consommation	2 839,4
b) Intérêts et pertes	13 957,0
c) Transfert de revenus vers d'autres secteurs	47 209,7
d) Transfert de revenus à l'intérieur du secteur public	434,5
e) Divers	1,0
	<u>64 441,6</u>

2. Titre II

Les crédits pour les dépenses de capital comprennent :

crédits d'engagement à concurrence de 26 308,1 millions par rapport à 23 052,4 millions en 1978.

crédits d'ordonnancement à concurrence de 21 682,5 millions par rapport à 19 224,4 millions en 1978.

Ces autorisations d'engagement et d'ordonnancement se retrouvent dans :

— d'une part, les crédits non dissociés 4 012,3 millions

— d'autre part, les crédits dissociés :

- a) crédits d'engagement 22 295,8 millions
- b) crédits d'ordonnancement 17 670,2 millions

D'après le regroupement économique, les dépenses de capital comprennent avant tout :

a) Transfert de capitaux à l'intérieur du secteur public, e.a. :

— au fonds destiné à assurer le maintien et le développement de la marine marchande et de la pêche maritime : 1 794 millions;

— aan het bijzonder fonds van de Regie der Lucht-
wegen : 900 miljoen.

b) Kredietverleningen en deelnemingen vanwege de Staat.

Hierin zijn begrepen de investeringen van eerste inrich-
ting voor de N.M.B.S. (11 315,3 miljoen) en voor het
gemeenschappelijk vervoer in de grote agglomeraties
(9 604,6 miljoen).

Ook de tweede schijf van 800 miljoen tot afkoop door
de Staat van het gedeelte van het kapitaal van de M. I. V.,
toebehorende aan de private sector, moet hier vermeld
worden. Een laatste schijf van 724,5 miljoen zal inge-
schreven worden op de begroting 1980.

3. Titel III

Sedert 1977 bevat titel III een krediet van 1,5 miljard
voor de terugbetaling aan het Gemeentekrediet van de
sedert 1972 gedane prefinancieringen voor premetrowerken
te Brussel en te Antwerpen.

4. Titel IV

De fondsen opgenomen in de « afzonderlijke sectie »
zijn hoofdzakelijk fondsen die door budgettaire kredieten
worden gestijfd, met name :

- het fonds voor de Economische Expansie en de Regio-
nale Reconversie;
- het fonds voor het Aanbouwen en Uitreden van Zee-
schepen;
- het fonds bestemd tot het waarborgen van krediet-
voorschotten verleend voor de uitbreiding van handels- en
visserijvloot;
- een bijzonder en tijdelijk fonds ter vereffening van
achterstallige schuldvorderingen van het vroeger Bestuur
van de Staatsspoorwegen.

Al die fondsen zijn fondsen van het type A, d.w.z. waar-
van de uitgaven aan het voorafgaand visum van het Reken-
hof worden voorgelegd.

5. Titel VII

Onder Titel VII zijn de Begrotingen der Instellingen van
Openbaar Nut terug te vinden, die door de wet dd. 16 maart
1954 ondergebracht worden onder de categorie A.

Deze organismen vallen onder de rechtstreekse beheers-
bevoegdheid van de Minister.

Voor het departement Verkeerswezen gaat het om vol-
gende organismen :

- De Regie der Luchtwezen, waarvan de eigen ontvang-
sten voor 1979 geraamd worden op 2 983,2 miljoen, naast
246 miljoen ontvangsten voor orde, en de eigen uitgaven
op 3 801,9 miljoen naast 246 miljoen uitgaven voor orde.
- De Dienst voor Regeling der Binnenvaart waarvan de
eigen ontvangsten geraamd worden op 101,2 miljoen tegen
eigen uitgaven van 131,7 miljoen.
- Daarnaast zijn inkomsten en uitgaven voor orde voorzien
ten belope van 8 miljoen.
- De Regie voor Maritiem Transport met totale eigen
ontvangsten van 3 388 miljoen en uitgaven van 3 375 mil-

— au fonds spécial de la Régie des Voies aériennes :
900 millions.

b) Octroi des crédits et participation de l'Etat.

Ces crédits comprennent les investissements de premier
établissement pour la S. N. C. B. (11 315,3 millions) et pour
les transports en commun dans les grandes agglomérations
(9 604,6 millions).

Ici, il faut mentionner également la deuxième tranche
de 800 millions destinée au rachat par l'Etat de la partie du
capital des S. T. I. appartenant au secteur privé. Une der-
nière tranche de 724,5 millions sera prévue au budget de
1980.

3. Titre III

A partir de 1977, le titre III comprend un crédit de
1,5 milliard destiné au remboursement au Crédit Communal
de préfinancements effectués depuis 1972 pour les travaux
du prémétro à Bruxelles et Anvers.

4. Titre IV

Les fonds figurant à la « section particulière » sont essen-
tiellement 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 con-
senties 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 dépen-
ses y afférentes sont soumises au visa préalable de la Cour
des Comptes.

5. Titre VII

Le titre VII comprend les budgets des organismes d'in-
térêt public qui sont classés dans la catégorie A par la loi
du 16 mars 1954.

Ces organismes sont placés sous la tutelle directe du
Ministre.

Pour le Département des Communications, il s'agit des
organismes suivants :

- La Régie des Voies aériennes, dont les recettes propres
pour 1979 sont évaluées à 2 983,2 millions, avec en outre
246 millions de recettes pour ordre et dont les dépenses
propres sont évaluées à 3 801,9 millions et avec 246 millions
de dépenses pour ordre.
- L'Office Régulateur de la Navigation Intérieure dont
les recettes propres sont évaluées à 101,2 millions contre
des dépenses propres à concurrence de 131,7 millions.
- En outre, des recettes et des dépenses pour ordre sont
prévues à concurrence de 8 millions.
- La Régie des Transports Maritimes avec des recettes
propres à concurrence de 3 388 millions et des dépenses

joen, naast inkomsten en uitgaven voor orde voor een totaal van 984 miljoen.

6. Aanpassingsblad 1978

Zoals vermeld in de Algemene Toelichting vertoont het bijblad voor 1978 voor het eerst sedert 1945 voor de lopende uitgaven een licht negatief saldo. Dit is eveneens het geval voor de begroting van Verkeerswezen waar een intense inspanning geleverd werd om de bijkredieten die voor bepaalde sectoren noodzakelijk waren (403,3 miljoen) te compenseren door verminderingen op andere kredieten (1 378,5 miljoen).

Wat de kapitaalbegroting betreft zij gewezen op het supplementair vastleggingskrediet van 400 miljoen dat in het kader van het Prioritair Infrastructuurprogramma werd toegekend voor de metro-werken te Brussel.

* * *

Na deze technische uiteenzetting verstrekt de Minister als inleiding op de eigenlijke bespreking van de beleidsnota 1979 enkele belangrijke inlichtingen betreffende het Prioritair Infrastructuurplan, de herstructureringsmaatregelen die gepland worden bij de N. M. B. S. en de uitvoering van het Regeerakkoord.

1. Het investeringsprogramma 1979 en het prioritair infrastructuurprogramma

Het investeringsprogramma 1979 voor de sector Verkeerswezen is als volgt verdeeld :

Budgettaire sector (in miljoenen)

a) N. M. B. S.	11 315,3
b) Metro	9 604,6
c) Andere :	
1) Zeewezen :	
1. Radarketen	889,5
2. Andere rubrieken .	275,—
2) Diversen :	
1. N. M. V. B. — Autobusstations .	10,—
2. Stations technische controle .	1,—
3. Luchtvaart .	176,7
(waarvan 175 miljoen voor aankoop van lesvliegtuigen)	
4. Centrum St-Genesius-Rode .	13,7
5. Schuilplaatsen reizigers .	10,—
d) R. L. W.	1 865,4
e) Toerisme	1 095,8
(kredieten ten laste van de cultuurbegrotingen)	
Totaal	25 257,—

propres à concurrence de 3 375 millions, abstraction faite des recettes et dépenses pour ordre pour un total de 984 millions.

6. Feuilleton 1978

L'exposé général a souligné que le feuilleton pour 1978 présente, et ceci pour la première fois depuis 1945, un solde légèrement négatif pour les dépenses courantes. Il en est également ainsi pour le budget des Communications, où grâce à un effort intense, les crédits supplémentaires qui s'avéraient nécessaires pour certains secteurs (403,3 millions) ont pu être compensés par des diminutions sur d'autres crédits (1 378,5 millions).

En ce qui concerne le budget de capital, il faut souligner qu'un crédit supplémentaire d'engagement de 400 millions a été accordé pour les travaux du métro à Bruxelles dans le cadre du programme d'infrastructure prioritaire.

* * *

Après cet exposé technique, le Ministre fournit, en guise d'introduction à la discussion de la note de politique générale 1979, quelques informations importantes concernant le programme d'infrastructure prioritaire, le plan de restructuration de la S. N. C. B. et l'exécution de l'accord de gouvernement.

1. Le programme d'investissements 1979 et le programme d'infrastructure prioritaire

Le programme d'investissement de 1979 pour le secteur des Communications se répartit comme suit :

Secteur budgétaire (en millions de F)

a) S. N. C. B.	11 315,3
b) Métro	9 604,6
c) Autres :	
1) Marine :	
1. Chaîne de radar	889,5
2. Autres rubriques	275,—
2) Divers :	
1. S. N. C. V. — Gares d'autobus . . .	10,—
2. Stations contrôle technique . . .	1,—
3. Aéronautique	176,7
(dont 175 millions pour l'acquisition d'avions d'écolage)	
4. Centre de Rhode-St-Genèse . . .	13,7
5. Abris voyageurs	10,—
d) R. V. A.	1 865,4
e) Tourisme	1 095,8
(crédits à charge des budgets culturels)	
Total	25 257,—

Sector « instellingen openbaar nut »

a) N. M. B. S.	2 055,9
(waarvan 690 miljoen voor de aankoop van het gebouw Frankrijkstraat te Brussel)	
b) N. M. V. B.	3 118,7
(aankoop rijdend materieel e.a.)	
c) R. M. T.	1 010,—
(vernieuwing van de vloot)	
d) D. R. B.	9,—
e) Gemeenschappelijk stedelijk vervoer :	
1) Brussel	2 932,—
(o.m. centrale werkplaats en rijdend materieel)	
2) Antwerpen	210,—
3) Luik	20,—
4) Gent	160,—
5) Charleroi	8,—
6) Verviers	99,8
	3 429,8
Totaal	9 623,4

Het prioritair infrastructuurprogramma

Een aantal sectoren uit het investeringsprogramma van Verkeerswezen — de infrastructuurwerken voor de N.M.B.S. en de metro, en de investeringen van de R.L.W. — werden opgenomen in het P.I.P. dat op 5 augustus 1978 door de Regering werd goedgekeurd. De Regering besliste toen dat de Ministers ieder jaar verslag zouden uitbrengen bij het Parlement over de uitvoering van het infrastructuurprogramma. Het is thans mogelijk de stand van zaken op te maken rekening houdend met de verwezenlijkingen tot einde 1978 en met de vooruitzichten van de investeringen ten laste van de begroting van 1979.

A. Spoorweginfrastructuur
B. Bevordering van het stedelijk vervoer
C. Regie der Luchtwezen

} zie bijlage

De cijfers die voor 1979 gegeven werden zijn gebaseerd op de interne verdeling per sector zoals die oorspronkelijk resulteerde uit het opmaken van de begroting 1979.

De administratie onderzoekt thans waar deze interne verdeling moet aangepast worden in functie van de verwezenlijkingen tot 1978 en de technische en administratieve mogelijkheden tot uitvoering in 1979.

Wat 1980 betreft is het voorbarig gedetailleerde cijfers te geven aangezien hier moet gewacht worden op het vastleggen der kredieten voor 1980. De totaalcijfers die voor 1980 gegeven worden, zijn dan ook slechts de werkhypothese die weerhouden werden bij het opstellen van het P. I. P.-plan, nog vóór de uiteindelijke kredieten voor 1979 waren vastgelegd.

De inhoud van de investeringsprogramma's zal meer in detail ter sprake komen bij de bespreking van de beleidsnota voor de diverse sectoren.

2. Actieprogramma van de N. M. B. S.

De jongste jaren wordt een versnelde aangroei vastgesteld van de compensaties welke de Staat aan de N. M. B. S. moet toekennen.

Secteur des « organismes d'intérêt public »

a) S. N. C. B.	2 055,9
(dont 690 millions pour l'acquisition du bâtiment rue de France à Bruxelles)	
b) S. N. C. V.	3 118,7
(acquisition matériel roulant et autres)	
c) R. T. M.	1 010,—
(renouvellement de la flotte)	
d) O. R. N. I.	9,—
e) Transports en commun urbains :	
1) Bruxelles	2 932,—
(e.a. atelier central et matériel roulant)	
2) Anvers	210,—
3) Liège	20,—
4) Gand	160,—
5) Charleroi	8,—
6) Verviers	99,8
	3 429,8
Total	9 623,4

Le programme d'infrastructure prioritaire

Certains secteurs du programme d'investissement des Communications — et notamment les travaux d'infrastructure de la S. N. C. B. et du métro et les investissements de la R. V. A. — ont été repris par le P. I. P., qui a été approuvé par le Gouvernement en date du 5 août 1978. Le Gouvernement a décidé que les Ministres feraient rapport chaque année au Parlement sur l'exécution du programme d'investissement. Actuellement, on peut faire le point sur l'exécution de ce programme en tenant compte des réalisations jusqu'à la fin de 1978 et des prévisions des investissements à charge du budget 1979.

A. Infrastructure ferroviaire
B. Promotion des transports urbains
C. Régie des voies aériennes

} en annexe
au rapport

Les chiffres donnés pour 1979 sont basés sur la répartition interne par secteur telle qu'elle résultait initialement de l'élaboration du budget 1979.

L'administration examine en ce moment si cette répartition interne doit être adaptée en fonction des réalisations jusqu'en 1978 et des possibilités techniques et administratives de réalisation en 1979.

En ce qui concerne 1980, il semble prématuré de donner des chiffres détaillés puisqu'il faut attendre pour ceci la fixation des crédits pour 1980. Les chiffres totaux qui sont donnés pour 1980 ne sont que des hypothèses de travail qui ont été retenues lors de l'élaboration du P. I. P., avant même que les crédits définitifs pour 1979 n'aient été fixés.

Le contenu des programmes d'investissement sera examiné plus en détail lors de la discussion de l'exposé au sujet des différents secteurs.

2. Le programme d'action de la S. N. C. B.

Ces dernières années, une accélération de la croissance des compensations que l'Etat doit payer à la S. N. C. B. est constatée.

Deze aangroei vloeit voort uit een steeds verder uiteenlopende evolutie van de ontvangsten en de kosten.

De eigen ontvangsten van de Maatschappij worden afgeremd door de toepassing van de nationale sociale politiek en door de algemene toestand van de vervoermarkt.

De kosten daarentegen groeien snel aan, in hoofdzaak ingevolge het feit dat transport een arbeidsintensieve bedrijvigheid is.

De eigen winkelontvangsten van de N. M. B. S. bedroegen in 1977 nog slechts 34,5 % van haar bruto-uitgaven.

In 10 jaar tijd, van 1967 tot 1977, zijn de bijdragen van de Staat ten voordele van de exploitatierekening van 9,9 miljard tot 38,3 miljard F gestegen.

De personeelskosten verhoogden tijdens dezelfde periode van 15,5 miljard tot 40,5 miljard.

Ondanks deze financiële inspanningen van de Staat, blijft het aandeel van de N. M. B. S. in de reizigers- en goederenvervoermarkt verder achteruit gaan.

Aldus verminderde het aandeel van het reizigersvervoer tussen 1960 en 1975 van 24 tot 11 % van het totaal aantal reizigers-km.

Tijdens dezelfde periode is het aandeel van de goederenvervoermarkt van 38,1 tot 23,5 % van het totaal aantal ton-km gedaald.

De Directie van de N. M. B. S. meent dat het net niet meer nauwkeurig aangepast is aan de snel evoluerende vervoermarkt. Zij heeft derhalve geoordeeld voorstellen te moeten formuleren om het gebrek aan aanpassingsvermogen van de bestaande produktie- en verkoopsystemen te verhelpen. Deze voorstellen hebben betrekking zowel op het goederen- en stukgoedverkeer als op de reizigerstreindienst.

De Directie opteert duidelijk voor een nieuw vervoerbeleid voor elk van de drie sectoren, waarbij een optimalisering van het net zou worden bereikt door de investeringen maximaal te laten renderen, door de aangroei van de staatsbijdragen af te remmen en door de cliënt een vervoerdienst van een betere kwaliteit te bieden.

De voorstellen van de Directie worden thans onderzocht door het Vast Comité van de Raad van Beheer. De Minister verwacht dat over een tweetal maanden de definitieve tekst van de studie klaar zal komen.

Hij stelt voor dat de voorstellen die uiteindelijk door de beheersinstanties van de N. M. B. S. worden behouden het voorwerp zouden uitmaken van een bespreking door de gezamenlijke Parlementscommissies, waardoor het mogelijk zal worden vast te stellen in welke mate de oriëntatie, die gesteund is op bedrijfseconomische overwegingen, moet worden gecorrigeerd in functie van imperatieven van de algemene vervoerpolitiek of van regionaal-economische en sociale aard.

Hij neemt zich voor, de commissieleden in het bezit te stellen van de studie en zal, in overleg met de twee Voorzitters, de mogelijke planning voor een parlementaire bespreking onderzoeken.

3. Uitvoering van het Regeerakkoord en bevoegdheden van de Gewesten

Het sociaal-economisch luik van het Regeerakkoord bepaalt dat een gewestelijke dimensie zal gegeven worden aan de democratisering van de economie, inzonderheid op het stuk van energie, krediet en vervoer.

Wat het vervoerbeleid betreft is voorzien dat de Gewesten, voor zover het hen aanbelangt, zullen betrokken worden bij het ontwerpen van het beleid van de nationale en gewestelijke vervoermaatschappijen.

Cette accélération découle d'une évolution de plus en plus divergente des recettes et des dépenses.

Les recettes propres de la Société sont freinées par l'application de la politique sociale nationale et par la situation générale du marché des transports.

Les charges, par contre, s'accroissent fortement, principalement en raison du fait que le transport est une activité à forte utilisation de main-d'œuvre.

Les recettes guichets de la S. N. C. B. n'ont plus atteint, en 1977, que 34,5 % de ses dépenses brutes.

En 10 ans, de 1967 à 1977, les interventions de l'Etat au profit du compte d'exploitation, ont passé de 9,9 milliards à 38,3 milliards.

Durant cette même période, les dépenses en personnel ont augmenté de 15,5 à 40,5 milliards.

En dépit de ces efforts financiers accomplis par l'Etat, la part de la S. N. C. B. dans le transport des voyageurs et des marchandises est en recul constant.

Ainsi, la part de la Société dans le marché total du transport des voyageurs s'est réduite, de 1960 à 1974, de 24 % à 11 % du total voyageurs-km.

Pendant cette même période, la part dans le marché total du transport des marchandises s'est réduite de 38,1 % à 23,5 % du nombre de tonnes-km.

La Direction de la S. N. C. B. estime que le réseau n'est actuellement plus rigoureusement adapté à un marché du transport en évolution rapide. Elle a dès lors estimé devoir formuler de nouvelles conceptions susceptibles de remédier au manque d'adaptation des systèmes actuels de production et de vente. Ces propositions concernent aussi bien le trafic des marchandises et des envois de détail que le service des trains voyageurs.

Le choix de la Direction de la S. N. C. B. porte clairement sur une nouvelle politique des transports pour chacun des 3 secteurs de son activité, fondée sur l'optimisation du réseau par la réalisation de la rentabilité maximale des investissements, le ralentissement de l'accroissement des interventions de l'Etat et l'offre à la clientèle d'un service de transport de meilleure qualité.

Les propositions de la Direction sont actuellement à l'examen du Comité permanent du Conseil d'Administration. Le Ministre croit que le texte définitif de l'étude sera terminé dans deux mois.

Il suggère que les propositions qui seront retenues par les instances de gestion de la S. N. C. B. fassent l'objet d'un examen de la part des commissions parlementaires communes, ce qui permettrait d'établir dans quelle mesure les orientations, qui sont inspirées par des considérations économiques propres à l'entreprise, doivent être corrigées en fonction d'impératifs de politique de transport général ou de politique économique régionale ou sociale.

Il a l'intention de proposer de communiquer l'étude aux commissaires et de fixer, en accord avec les deux présidents, le planning éventuel de cette discussion.

3. Exécution de l'Accord de Gouvernement et compétences des Régions

Le volet économique et social de l'Accord de Gouvernement dispose que la dimension régionale de la démocratisation de l'économie sera réalisée en particulier dans les domaines de l'énergie, du crédit et des transports.

En ce qui concerne la politique des transports, il est prévu que les Régions sont associées, dans la mesure où elles sont concernées, à l'élaboration de la politique des sociétés nationales et régionales de transport.

Dit zijn in concreto de N. M. B. S., de N. M. V. B., de SABENA en de M. I. V.-maatschappijen.

Aangezien het beleid van deze maatschappijen wordt bepaald door de Raad van Beheer, heeft de Minister zijn administratie opdracht gegeven — in samenwerking met de betrokken Diensten — de passende wetsontwerpen uit te werken.

In de Raden van Beheer van de N. M. B. S., de N. M. B. V. en de SABENA zal een vertegenwoordiger van het Vlaamse, het Waalse en het Brusselse Gewest opgenomen worden.

Een analoge formule zou worden toegepast voor de maatschappijen van intercommunaal vervoer.

Wat de M. I. V. B. te Brussel betreft, zullen twee vertegenwoordigers van het Brusselse Gewest en een vertegenwoordiger van het Vlaamse Gewest in de Raad van Beheer opgenomen worden ter vervanging van de mandaten die tot nog toe aan de Agglomeratieraad en aan de deelhabende gemeenten voorbehouden waren.

De desbetreffende wetsontwerpen zullen aan de Minister-raad worden voorgelegd binnen een periode van 3 maanden, d.w.z. vóór 15 juli 1979.

II. — Algemeen beleid

1. INTERNATIONAAL VERVOERBELEID

Internationale vervoerpolitiek

Op het vlak van het vervoer, zoals op vele andere domeinen van het nationaal economisch leven, zijn de internationale betrekkingen van ons land via bilaterale contacten of in het raam van internationale organisaties van primordiaal belang en vormen zij de hoofdbekommernissen van het Departement.

Onder de talrijke internationale organisaties die vervoerproblemen behandelen, neemt de Europes Economisch Gemeenschap zonder twijfel de eerste plaats in. Zij regroept inderdaad de Staten waarmee wij de belangrijkste betrekkingen onderhouden; het stichtingsverdrag voorziet uitdrukkelijk een gemeenschappelijke vervoerpolitiek; de verschillende maatregelen hierin opgenomen hebben vaak een dwingend karakter voor de Staten.

De verwezenlijking van een Europese gemeenschappelijke politiek op het vlak van het vervoer gaat niet zonder moeilijkheden. Sinds het laatste voorzitterschap van België tijdens het tweede semester van 1977, moet men trouwens een merkelijke vertraging vaststellen in de resultaten die door de Raad van de Europese Gemeenschappen werden bereikt. Zonder twijfel is de verzuiming van de Gemeenschap hieraan niet vreemd, en speelt ook de economische wereldcrisis hierin een rol. Maar wij kunnen niet anders dan teleurgesteld zijn, meer bepaald voor alles wat sinds nu ongeveer anderhalf jaar betrekking heeft op de vooruitgang van de politiek op het niveau van de drie vervoerwijzen te land. Bepaalde resultaten door België bereikt evenals de principakkoorden die konden afgesloten worden tijdens het Belgisch voorzitterschap, zijn zonder concreet gevolg gebleven.

Gedeeltelijk is dit te verklaren door de verplaatsing van de belangstellingssferen onder de volgende voorzitterschappen. De bekommernissen van de Raad hebben zich bijgevolg meer en meer gericht op maritieme problemen. Aan de basis hiervan liggen drie voornaamste factoren :

— de werkzaamheden van de Conferentie van de Verenigde Naties i.v.m. de handel en de ontwikkeling (UNCTAD); tijdens de V^e UNCTAD die zal gehouden wor-

Ces sociétés sont la S. N. C. B., la S. N. C. V., la SABENA et les sociétés S. T. I.

Etant donné que la politique suivie par ces sociétés est fixée par le Conseil d'Administration, le Ministre a chargé son administration — en collaboration avec les services intéressés — d'élaborer les projets de loi nécessaires.

Un représentant de la Région flamande, wallonne et bruxelloise sera repris dans le Conseil d'Administration de la S. N. C. B., de la S. N. C. V. et de la SABENA.

Une formule analogue sera appliquée pour les sociétés de transports intercommunaux.

En ce qui concerne la S. T. I. B. à Bruxelles, deux représentants de la Région bruxelloise et un représentant de la Région flamande seront repris au Conseil d'Administration, en remplacement des mandats confiés jusqu'à présent au Conseil d'Agglomération et aux communes associées.

Les projets de loi ad hoc seront soumis au Conseil des Ministres dans les 3 mois, c'est-à-dire avant le 15 juillet 1979.

II. — Politique générale

1. POLITIQUE INTERNATIONALE DES TRANSPORTS

La politique internationale des transports

Dans le domaine des transports, comme dans beaucoup d'autres domaines de la vie économique nationale, les relations internationales que notre pays a au travers de contacts bilatéraux ou dans le cadre d'organisations internationales revêtent une importance primordiale et se placent au premier chef des préoccupations du Département.

Parmi les nombreuses organisations internationales qui traitent de questions de transports, la Communauté Economique Européenne occupe sans conteste la première place. Elle regroupe en effet les Etats avec lesquels nos relations sont les plus importantes; le Traité qui l'a créée prévoit expressément une politique commune pour les transports; les diverses mesures qui y sont prises ont le plus souvent un caractère contraignant pour les Etats.

La réalisation d'une politique commune européenne dans le domaine des transports ne va pas sans difficulté. Depuis la dernière présidence exercée par la Belgique durant le second semestre de 1977, on doit d'ailleurs constater un net ralentissement dans les résultats enregistrés et avalisés par le Conseil des Communautés Européennes. Certes, l'élargissement de la Communauté n'y est pas étranger et la crise économique mondiale y joue aussi certainement un rôle. Mais on ne peut s'empêcher de se montrer déçu, notamment pour tout ce qui a trait, depuis maintenant un an et demi environ, à l'avancement de la politique dans le domaine des trois modes de transport terrestres. Les résultats concrets obtenus par la Belgique, de même que les accords de principe qui ont pu être conclus sous sa présidence, sont restés sans lendemain.

Cela s'explique partiellement par l'évolution des centres d'intérêt sous les présidences suivantes. Les préoccupations du Conseil se sont ainsi centrées de plus en plus sur les questions maritimes. A l'origine de ce changement de cap, on note trois facteurs principaux :

— les travaux de la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED); à l'ordre du jour de la V^e CNUCED, qui se tiendra à Manille en mai

den te Manilla in de maand mei staan op de dagorde de bekrachtiging door de Gemeenschap van de Gedragscode van de Zeevaartconferenties en de voorstellen betreffende de steeds toenemende deelname van de ontwikkelingslanden aan het internationaal zeevervoer van bulkgoederen, de financiering van de koopvaardij van deze landen en het probleem van de goedkope vlaggen;

— de schipbreuk van de Amoco Cadiz die een communautaire reflexe heeft teweeggebracht die erop gericht is de veiligheid van het zeevervoer te verhogen;

— de steeds meer doorgedreven concurrentie van de vloten met Staatshandel.

Hoewel de Minister gunstig staat tegenover een grondige studie van deze maritieme problemen met het oog op de te nemen maatregelen, mogen men zich niet tevreden stellen met een afwachtende of stilzwijgende houding op het vlak van de drie wijzen van vervoer te land. Onder de voornaamste dossiers waaraan prioriteit moet gegeven worden treden er twee op de voorgrond.

Zij hebben betrekking op harmoniseringsmaatregelen, de ene op het vlak van de toerekening van de infrastructuurkosten, de andere op het vlak van de maten en gewichten van de bedrijfsvoertuigen voor wegvervoer. Deze maatregelen zijn momenteel de eerste vorm van liberalisering die zou moeten doorgevoerd worden in de sector van het internationaal wegvervoer.

Wat betreft de binnenvaart blijkt dat het systeem van de tijdelijke opleggregeling niet zal kunnen gerealiseerd worden; na België willen nu immers ook Nederland en Duitsland hun nationaal verkeer uit het stelsel terugtrekken. In dezelfde sector moeten de inspanningen voor de harmonisering van de scheepvaartcertificaten aangemoedigd worden; de verwezenlijking hiervan zou een uniforme en noodzakelijke gezondmaking van het verouderde gedeelte van de vloot tot stand brengen.

De talrijke bijzondere aspecten en kenmerken van de vervoerssector zijn er de oorzaak van dat er nooit een volledig vrije concurrentie zal bestaan. Daarom moet ten volle aandacht geschonken worden aan het systeem van de marktobservatie zoals dit nu ten experimentele titel werd ingevoerd voor een periode van drie jaar om op termijn de factoren te bepalen die permanent moeten behouden blijven.

Tenslotte moeten de inspanningen met het oog op de invoering van een Europees rijbewijs volgehouden worden tot op het ogenblik dat een concreet resultaat wordt bereikt.

Naast de prioriteit die terecht verleend wordt aan de Europese Gemeenschappen, hebben de andere internationale organisaties waarin België belangstelt op het vlak van het vervoer, niet dezelfde weerslag op nationaal vlak. De deelneming aan hun werkzaamheden zal bijgevolg volgens andere doorgaans minder globale criteria beoordeeld worden.

In dit opzicht is de E. C. M. T. een internationaal orgaan dat zeer nuttig werk levert op het vlak van een meer grondige aanpak van de vervoerproblemen, of het nu economisch dan wel technisch is.

De nieuwe multimodale en geïntegreerde aanpak van de problemen die de aandacht krijgen van de Conferentie laat toe te beschikken over uitgebreide rapporten betreffende de Europese ervaring van 19 landen in plaats van 9 voor de E. E. G., op basis waarvan aanbevelingen kunnen gericht worden aan de Lid-Staten en die een invloed kunnen hebben op de beslissingen van de andere organisaties en soms op nationaal vlak.

De E. C. M. T. is trouwens ook een ideaal orgaan om internationale akkoorden voor te bereiden en om de beslissingen van de 9 Lid-Staten van de E. E. G. naar zijn niveau over te hevelen.

prochain, figurent la ratification par la Communauté du Code de Conduite des Conférences maritimes et des propositions concernant une participation accrue des pays en voie de développement aux transports maritimes internationaux en vrac, le financement des marines marchandes de ces pays et le problème des pavillons de complaisance;

— le naufrage de l'Amoco Cadiz qui a engendré un réflexe communautaire visant à accroître la sécurité des transports maritimes;

— la concurrence de plus en plus effrénée des flottes des pays à commerce d'Etat.

Si le Ministre est favorable à un examen approfondi de ces questions maritimes en vue de prendre les mesures qui s'imposent, il faut bien considérer toutefois qu'on ne peut se contenter d'une position marquée par l'attentisme ou l'immobilisme dans le domaine des trois modes de transport terrestres. Parmi les principaux dossiers auxquels une priorité doit être accordée, deux doivent se voir réserver une place particulière.

Ils concernent des mesures d'harmonisation se situant l'une au niveau de l'imputation des coûts d'infrastructure et l'autre au niveau des poids et dimensions des véhicules utilitaires routiers. Ces mesures apparaissent actuellement comme un préalable à la prise de toute nouvelle mesure de libéralisation dans le secteur du transport routier international.

En ce qui concerne la navigation intérieure, il apparaît que le système d'immobilisation temporaire ne pourra être réalisé; après la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne veulent en effet soustraire au système leur trafic national. Dans ce même secteur, les efforts consentis en vue d'harmoniser les certificats de navigabilité doivent être encouragés; leur aboutissement engendrera un assainissement uniforme et nécessaire de la partie vétuste de la flotte.

Les nombreuses particularités et caractéristiques du secteur des transports font que le libre jeu de la concurrence ne pourra jamais s'y exercer totalement. Il convient en conséquence d'accorder une très grande attention au système d'observation du marché des transports existant actuellement à titre expérimental pour une durée de trois ans en vue de déterminer à terme les éléments qu'il faut conserver de façon permanente.

Enfin, les efforts visant à l'instauration d'un permis de conduire européen ne peuvent se relâcher jusqu'à ce qu'un résultat concret soit atteint.

Compte tenu de cette place prioritaire qu'il convient de réserver aux Communautés Européennes, les autres organisations internationales auxquelles la Belgique s'intéresse dans le domaine des transports n'ont pas le même impact. La participation à leurs travaux sera en conséquence appréciée selon d'autres critères, généralement moins globaux.

Dans cet ordre d'idées, la C. E. M. T. apparaît comme un organe international très utile pour traiter des problèmes de transport sur un plan plus fondamental, qu'il soit économique ou technique.

La nouvelle approche multimodale et intégrée des problèmes étudiées par la Conférence permet de disposer de rapports exhaustifs couvrant une expérience européenne de 19 pays, au lieu de 9 pour la C. E. E.; de tels rapports lui permettent de faire des recommandations aux pays membres et peuvent influencer les décisions des autres organisations, et parfois celles qui sont prises sur le plan national.

La C. E. M. T. se trouve aussi être l'organe idéal pour préparer des accords internationaux et pour transposer à son niveau des décisions intervenues entre les 9 Etats membres de la C. E. E.

Onder deze beslissingen, dienen te worden vermeld de liberalisering van sommige vormen van internationaal wegvervoer en de multilaterale contingentering van de vervoervergunning.

Zo werd door een verordening van de E. E. G. van december 1977, het aantal vergunningen waarover België beschikt gebracht van 265 op 318, hetzij 20 % meer, daarna op 348 wat opnieuw een verhoging is met 10 %, als gevolg van een nieuwe verordening aangenomen in november 1978; het contingent van de E. C. M. T. werd met een lichte achterstand aangepast aan deze evolutie als gevolg van de beslissing van de Ministerraad van juni 1978 die het aantal Belgische vergunningen gebracht heeft van 25 op 30, of een verhoging met 20 %.

Wat ons land betreft ligt het grootste belang van de Economische Commissie voor Europa op het vlak van de talrijke internationale akkoorden die binnen haar kader kunnen afgesloten worden en een zeer ruim geografisch veld bestrijken. Onder deze akkoorden dienen te worden vermeld de conventies aangaande de wegsignalisatie en het wegverkeer, het Europees akkoord betreffende het internationaal vervoer van bederfbare goederen en de speciale uitrusting voor dergelijk vervoer, het Europees akkoord betreffende de arbeid van de bemanningen van voertuigen die internationaal wegvervoer verrichten en de TIR-conventie. Voorts is de Economische Commissie voor Europa de enige internationale kern voor vervoervraagstukken, waarin de landen van West-Europa de gelegenheid krijgen contact op te nemen met vertegenwoordigers van de landen met Staatshandel.

Opgericht vóór de andere maar het meest beperkt qua landenaantal, blijkt Benelux de internationale organisatie te zijn voor mogelijke eerste toenaderingspogingen. Binnen dit kader is het eveneens mogelijk in detail welbepaalde problemen te behandelen die twee of de drie landen aanbelangen, meer bepaald inzake de infrastructuur of de exploitatie van vervoersystemen en dank zij een zeer originele manier van overleg de havenvraagstukken aan te pakken.

* * *

Uitvoering van de wet van 18 februari 1969 betreffende maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg (Belgisch Staatsblad van 4 april 1969, blz. 2988).

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

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

Volgende koninklijke besluiten werden in uitvoering van deze wet getroffen voor de periode van 1 december 1977 tot 31 december 1978 :

1 december 1977 : koninklijk besluit 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.

Parmi ces décisions, il faut citer la libéralisation de certains transports routiers internationaux et le contingentement multilatéral des autorisations de transport.

Ainsi, par un règlement C. E. E. de décembre 1977, le nombre d'autorisations dont dispose la Belgique est passé de 265 à 318, soit 20 % d'augmentation, puis à 348, soit une nouvelle augmentation de 10 %, suite à un nouveau règlement adopté en novembre 1978; le contingent de la C. E. M. T. a été adapté à cette évolution avec un léger décalage conformément à la décision du Conseil de Ministres de juin 1978, qui a porté le nombre d'autorisations belges de 25 à 30, soit aussi une augmentation de 20 %.

Le plus grand intérêt que présente pour notre pays la Commission Economique pour l'Europe se situe au niveau des nombreux accords internationaux qui peuvent être conclus en son sein et qui couvrent une aire très large. Parmi ces accords, il faut citer les Conventions sur la signalisation et la circulation routières, l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses, l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports, l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route et la Convention T. I. R. Par ailleurs, la Commission Economique pour l'Europe est la seule organisation internationale dans le domaine des transports dans laquelle les pays de l'ouest de l'Europe ont l'occasion d'être en contact avec des représentants des pays à commerce d'Etat.

Enfin, le Benelux, la première organisation internationale mise sur pied et la plus restreinte d'entre elles quant au nombre de pays qu'elle regroupe, semble être celle qui permettra les premières esquisses de rapprochement. Elle permet également de traiter dans le détail certaines questions ponctuelles intéressant deux des trois ou les trois pays, notamment en matière d'infrastructure ou d'exploitation de systèmes de transport et d'aborder selon une approche très originale de concertation les problèmes portuaires qui se posent.

* * *

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 (Moniteur belge du 4 avril 1969, page 2988).

La loi du 18 février 1969 permet au Roi de prendre, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable, toute mesure nécessaire pour assurer l'exécution des obligations résultant des traités internationaux et des actes internationaux pris en vertu de ceux-ci. Ces mesures peuvent comprendre l'abrogation ou la modification de dispositions légales.

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

Pour la période allant du 1^{er} décembre 1977 au 31 décembre 1978, les arrêtés royaux suivants ont été pris :

1^{er} décembre 1977 : arrêté royal 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.

30 december 1977 : koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 april 1971 houdende uitvoering van verordening (E. E. G.) n° 1463/70 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 juli 1970 betreffende de invoering van een controleapparaat bij het wegvervoer.

5 september 1978 : koninklijk besluit tot vaststelling van de voorwaarden inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg.

5 september 1978 : koninklijk besluit tot vaststelling van de voorwaarden inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal personenvervoer over de weg.

5 september 1978 : koninklijk besluit houdende uitvoering van de Beschikking van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 12 juni 1978, tot regeling van het geschil tussen de Bondsrepubliek Duitsland enerzijds en België en Nederland anderzijds over de vaststelling van het niveau van de verplichte tarieven voor het goederenvervoer over de weg tussen de betrokken Lid-Staten.

29 september 1978 : koninklijk besluit houdende wijziging van het koninklijk besluit van 17 november 1971 houdende vaststelling van het tarief voor het vervoer van goederen over de weg tegen vergoeding tussen het Koninkrijk België en de Republiek Italië, ook indien het vervoer gedeeltelijk over het grondgebied van een derde land plaatsvindt.

11 oktober 1978 : koninklijk besluit houdende wijziging van het koninklijk besluit van 17 november 1971 houdende vaststelling van het tarief voor het vervoer van goederen over de weg tegen vergoeding tussen het Koninkrijk België en de Republiek Frankrijk ook indien het vervoer gedeeltelijk over het grondgebied van een derde land plaatsvindt.

2. NATIONAAL VERVOERBELEID

A. Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

I. Het verkeer in 1977.

In 1977 beliep het totale spoorwegverkeer (reizigers en goederen bij wagenlading) 14 151,5 miljoen verkeersseenheden tegen 14 839 miljoen in 1976, wat een daling met 4,6 % betekent.

Bij het reizigersvervoer per spoor en met vervangingsautobussen, uitgedrukt in reizigers-km, werd in 1977 een daling met 6,4 % genoteerd ten opzichte van 1976 (7 666,8 miljoen reizigers-km in 1977 tegen 8 190,3 miljoen in 1976).

Voor een juiste interpretatie van die cijfers moet rekening worden gehouden met de overdracht van de N. M. B. S.-bussen naar de N. M. V. B. van 1 juli 1977 af.

Wanneer aldus voor 1976 het verkeer met vervangingsautobussen tijdens het tweede semester buiten beschouwing wordt gelaten, kan bij de vergelijking tussen de twee jaren, een lichte vermindering worden vastgesteld in het reizigersverkeer met biljetten en abonnementen, terwijl de toeristische formules de reizigers steeds meer aantrekken.

Bij de totale ontvangsten (compensaties van de Staat niet inbegrepen) werd een daling met 1,9 % vastgesteld ten opzichte van 1976, wat eveneens wordt verklaard door de overdracht van de vervangingsautobussen naar de N. M. V. B.

Voor het verkeer bij wagenlading in commerciële dienst, uitgedrukt in ton-km, werd in 1977 een vermindering met 2,5 % geboekt ten opzichte van 1976 (6 485 miljoen ton-km in 1977 tegen 6 648 in 1976).

De vervoerde tonnage is met 2,9 % gedaald (58,3 miljoen ton in 1977 tegen 60,0 miljoen in 1976).

30 décembre 1977 : arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 23 avril 1971 portant exécution 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.

5 septembre 1978 : arrêté royal fixant les conditions d'accès à la profession de transporteur de marchandises par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux.

5 septembre 1978 : arrêté royal fixant les conditions d'accès à la profession de transporteur de voyageurs par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux.

5 septembre 1978 : arrêté royal portant exécution de la Décision de la Commission des Communautés européennes du 12 juin 1978, réglant le différend entre la République fédérale d'Allemagne d'une part et la Belgique et les Pays-Bas d'autre part au sujet de la fixation du niveau des tarifs obligatoires applicables aux transports de marchandises par route entre les Etats membres en cause.

29 septembre 1978 : arrêté royal portant modification de l'arrêté royal du 17 novembre 1971 portant fixation du tarif pour le transport rémunéré de marchandises par route entre le Royaume de Belgique et la République d'Italie, même si une partie du transport s'effectue en transit à travers un pays tiers.

11 octobre 1978 : arrêté royal portant modification de l'arrêté royal du 17 novembre 1971, portant fixation du tarif pour le transport rémunéré de marchandises par route entre le Royaume de Belgique et la République française même si une partie du transport s'effectue en transit à travers un pays tiers.

2. POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS

A. Société Nationale des Chemins de Fer Belges

I. Le trafic ferroviaire en 1977

En 1977, le trafic ferroviaire total (voyageurs par rail et marchandises par wagons complets) s'élevait à 14 151,5 millions d'unités de trafic contre 14 839 millions en 1976, ce qui représente une baisse de 4,6 %.

Le transport de voyageurs par rail et autobus de substitution, exprimé en voyageurs-km, a enregistré une baisse de 6,4 % par rapport à 1976 (7 666,8 millions de voyageurs-km en 1977 contre 8 190,3 millions en 1976).

Pour la bonne interprétation de ces chiffres, il y a lieu de tenir compte du transfert à la S. N. C. V., à partir du 1 juillet 1977, des autobus de substitution de la S. N. C. B.

Si on élimine en conséquence le trafic des autobus de substitution pendant le deuxième semestre de 1976, la comparaison entre 1976 et 1977 fait apparaître une légère diminution dans le trafic des voyageurs avec billets et abonnements, les formules touristiques attirant de plus en plus de voyageurs.

Les recettes totales (compensations de l'Etat non comprises) ont accusé en 1977 une baisse de 1,9 % par rapport à l'année 1976, ceci trouvant également son explication dans le transfert à la S. N. C. V. des autobus de substitution.

Le trafic par wagons complets en service commercial exprimé en tonnes-km a enregistré une régression de 2,5 % par rapport à 1976 (6 485 millions de tonnes-km en 1977 contre 6 648 en 1976).

Le tonnage transporté est en baisse de 2,9 % (58,3 millions de tonnes en 1977 contre 60 millions en 1976).

De ontvangsten verhoogden (compensaties van de Staat niet inbegrepen) met 7,7 % ten opzichte van 1976 en de gemiddelde ontvangst per ton-km is, gestegen met 9,6 %.

Het lage verkeersniveau van 1977 is, net als in 1976, een rechtstreeks gevolg van de economische crisis. Het vervoer van zware produkten (vaste brandstoffen, ertsen en metaalprodukten) is blijven verminderen.

Enkel voor landbouwprodukten, transcontainers (+ 7,7 %) en vooral petroleumprodukten (+ 28,7 %) verhoogde het transport.

Inzake stukgoedzendingen is er een achteruitgang waarvan de omvang met de algemene trend overeenstemt. In totaal werden 447 000 ton vervoerd in 1977, dit is 4,3 % minder t.o.v. 1976 (466 000 ton).

De totale ontvangsten zijn met 6,9 % gestegen.

II. Evolutie van het spoorwegverkeer in 1978

Voor het eerst sedert het rekordjaar 1974 is de spoorwegtrafiek opnieuw vermeerderd.

Het reizigersvervoer verminderde lichtjes; het vervoer van goederen bij wagenladingen daarentegen vertoonde een merkelijke heropleving. Het totaal reizigers-kilometer en ton-kilometer dat in 1977 14 152 miljoen bedroeg, bereikte in 1978 14 255 miljoen eenheden, d.i. een vooruitgang met 103 miljoen kilometereenheden. Ongeacht de 320 miljoen reizigers-km geboekt tijdens het eerste semester van 1977 bij de autobusdiensten is het spoorverkeer in werkelijkheid met 423 miljoen eenheden toegenomen. Bovendien werd het aantal reizigers-km, wat de abonneuten betreft, op nieuwe bases geraamd om rekening te houden met de veralgemening van de vijfdaagse arbeidsweek. Wanneer alle factoren op dezelfde gronden worden beschouwd, vertoont het totaal verkeer van het een jaar tot het ander aldus een stijging van ongeveer 4 %.

Het vervoer van reizigers per spoor is globaal genomen, hoofdzakelijk wegens de toestand op de arbeidsmarkt, met 1,2 % gedaald.

Er was inderdaad een vermindering met ongeveer 9 % van het verkeer met sociale weekabonnementen, verschijnsel dat in verband dient gebracht met de stijging van het aantal werklozen in het land.

Maar de stijgende tendens van het verkeer van reizigers met biljetten, die reeds vorig jaar werd vastgesteld, werd bevestigd. In de internationale verbindingen deed er zich zelfs een expansie voor van 8,6 %. Daarentegen had het aanhoudend slecht weer tijdens de zomer van 1978 een zeer ongunstige weerslag op de toeristische verplaatsingen in het binnenland.

Opmerkelijk is wel het succes van de auto-slaaptreinen : in 1978 is het aantal vervoerde reizigers en autovoertuigen met zowat 24 % toegenomen.

Rekening gehouden met de overdracht van de bussen naar de N. M. V. B. en met de nieuwe ramingsbasis voor het bepalen van de reizigers-km, werden in totaal 170,8 miljoen reizigers vervoerd, die 7 136,4 miljoen reizigers-km hebben afgelegd.

De gemiddeld afgelegde afstand per reiziger bedroeg 41,8 km tegenover 38,3 km in 1977. Deze verlenging van de gemiddelde afstand is hoofdzakelijk het gevolg van de overheveling van het busverkeer waar beduidend kortere afstanden worden afgelegd.

In de sector van het goederenvervoer bij wegladingen heeft de N. M. B. S. een betekenisvol resultaat geboekt. Zij heeft in 1978 63 187 300 ton vervoerd, tegen 58 331 700 ton in 1977, d.i. een verhoging met 8,3 %. Tengevolge van de verlenging tot 112,7 km van de gemiddeld afgelegde af-

Les recettes du trafic de marchandises par wagons complets (non compris les compensations de l'État) ont augmenté de 7,7 % par rapport à 1976 et la recette moyenne par tonne-km s'est accrue de 9,6 %.

Le faible niveau de trafic enregistré en 1977 est, tout comme en 1976, une conséquence directe de la crise économique. Le transport de produits pondéreux (combustibles solides, minerais et produits métallurgiques) a continué à décroître.

Seuls les trafics de produits agricoles, de transconteneurs (+ 7,7 %) et surtout de produits pétroliers (+ 28,7 %) ont augmenté.

Le trafic des envois de détail a subi une régression comparable à celle du trafic en général. Les envois transportés représentaient 447 milliers de tonnes en 1977, soit une diminution de 4,3 % par rapport à 1976 (466 000 T).

Les recettes totales ont augmenté de 6,9 %.

II. Evolution du trafic ferroviaire en 1978

Pour la première fois depuis 1974, le trafic est de nouveau en accroissement.

Si le trafic des voyageurs a légèrement reculé, celui des marchandises par wagons complets a, par contre, accusé un redressement marquant. Le nombre total de voyageurs-km et de tonnes-km, qui s'élevait à 14 152 millions en 1977, a atteint 14 255 millions en 1978, ce qui représente une progression de 103 millions d'unités kilométriques. Abstraction faite des 320 millions de voyageurs-km enregistrés, pendant le premier semestre de 1977, aux services des autobus, le trafic ferroviaire a en réalité progressé de 423 millions d'unités. En outre, le nombre de voyageurs-km des abonnés a été supputé, sur de nouvelles bases, compte tenu de la généralisation de la semaine de travail de cinq jours. Toutes choses égales, le trafic total accuse ainsi une hausse de l'ordre de 4 % d'une année à l'autre.

Les transports de voyageurs par rail ont, dans l'ensemble, principalement en raison de la situation sur le marché de l'emploi, baissé de 1,2 %.

Il y eut, en effet, une diminution de l'ordre de 9 % du trafic par abonnement social à la semaine, phénomène qui est à rapprocher de l'accroissement du nombre de chômeurs dans le pays.

Mais la tendance à l'augmentation du trafic des voyageurs munis de billets, déjà constatée l'an dernier, s'est confirmée. Dans les relations internationales il y eut même une expansion de 8,6 %. Par contre, le mauvais temps persistant de l'été 1978 a eu un effet très défavorable sur les déplacements touristiques à l'intérieur du pays.

Il est important de souligner le succès que continuent de rencontrer les trains auto-couchettes : en 1978, le nombre de voyageurs et de voitures transportées a augmenté de 24 %.

Dans l'ensemble, et tenant compte du transfert des autobus à la S. N. C. V. ainsi que de la nouvelle base pour supputer le nombre de voyageurs-km, le trafic par rail s'est élevé à 170,8 millions de voyageurs qui ont parcouru 7 136,4 millions de voyageurs-km.

Le parcours moyen d'un voyageur a atteint 41,8 km contre 38,3 km en 1977. Cet allongement du parcours moyen est essentiellement dû à la disparition du trafic des autobus qui s'effectuait sur de plus courtes distances.

Dans le secteur des marchandises par wagons complets, la S. N. C. B. a obtenu un résultat significatif. Elle a transporté, en 1978, 63 187 323 tonnes contre 58 331 734 tonnes en 1977, soit une augmentation de 8,3 %. Par suite de l'allongement de la distance moyenne à 112,7 km, il fut enre-

stand werd een verkeersvolume van 7 118,6 miljoen ton-km geboekt, tegen 6 484,7 miljoen in 1977, d.i. een toeneming met 633,9 miljoen of 9,8 %.

De stijging was bijzonder merkbaar in de loop van de tweede helft van het jaar, waarvoor het verschil ten opzichte van de overeenstemmende periode van 1977 zelfs circa 14,6 % bedraagt. De stijging is des te merkwaardiger daar ze de beste resultaten die door al de andere netten van West-Europa werden geboekt, merkkelijk overschrijdt en vooral daar ze zich, op enkele zeldzame uitzonderingen na, in al de categorieën van vervoerde produkten voordoet.

De grote vervoersstromen zijn overigens als volgt geëvolueerd :

	1977	1978	Vershil
	(miljoen ton-km)		
Invoer	2 024	2 210	+ 9,2 %
Uitvoer	1 392	1 509	+ 8,4 %
Doorvoer	2 000	2 292	+ 14,6 %
Binnenverkeer ...	1 069	1 108	+ 3,6 %
Totaal	6 485	7 119	+ 9,8 %

De verhoging met 9,8 % voor het totaal vervoer is hoofdzakelijk het gevolg van de betere toestand in de zware industrie in de loop van het tweede semester van het jaar. Het vervoer van ertsen, metaalprodukten en vaste brandstoffen nam globaal toe met 519 miljoen ton-km; het vertegenwoordigt de twee derden van het totaal verkeer.

Per categorie van vervoerde goederen werd de grootste verhoging geboekt bij de ertsen : er was 264 miljoen ton-km of 17,3 % meer dan in 1977, en dit niettegenstaande de vermindering van de invoer uit Lotharingen en van de doorvoer naar Frankrijk over de Belgische havens. Ook het transport van zinkerts naar Nederland nam verder uitbreiding.

De sector van de metaalprodukten steeg met 179 miljoen ton-km of 11,3 %. Het gaat hoofdzakelijk om koudgewalste platen uit de buurlanden naar de Belgische havens, de uitvoer van breedstaal en platen alsook de invoer van gewalste halffabrikaten. Het vervoer van schroot is ook met meer dan 25 % toegenomen.

Bij de vaste brandstoffen was er een stijging met 75,7 miljoen ton-km of 6,3 %. Het verkeer uit Duitsland naar België en Frankrijk steeg opmerkelijk ten koste overigens van de langs de Belgische havens ingevoerde steenkolen.

Voor de andere vervoerde produkten werden de volgende wijzigingen vastgesteld :

Landbouwprodukten : + 20,8 miljoen ton-km (+ 6,8 %).
Bouwmaterialen : + 16,8 miljoen ton-km (+ 12 %).
Groefprodukten : + 7 miljoen ton-km (+ 2,7 %);
Textielwaren : - 4,7 miljoen ton-km (- 21,4 %).
Chemische produkten : + 29,9 miljoen ton-km (+ 5,2 %).
Minerale oliën en vetten : - 20 miljoen ton-km (- 4,2 %).
Diverse (voornamelijk containers) : + 65,4 miljoen ton-km (+ 16,3 %).

gistré d'ailleurs 7 118,6 millions de tonnes-km contre 6 484,7 millions en 1977, soit une majoration de 633,9 millions ou de 9,8 %.

Le relèvement a surtout été sensible au cours de la seconde moitié de l'année, pour laquelle l'écart s'élève même à quelque 14,6 %. L'accroissement est d'autant plus remarquable qu'il dépasse nettement les meilleurs résultats enregistrés par tous les autres réseaux d'Europe occidentale, et surtout qu'il se manifeste, à de rares exceptions près, dans toutes les catégories de produits transportés.

Les grands courants de transport ont d'ailleurs évolué comme suit :

	1977	1978	Différence
	(millions de ton-km)		
Importation	2 024	2 210	+ 9,2 %
Exportation	1 392	1 509	+ 8,4 %
Transit	2 000	2 292	+ 14,6 %
Intérieur	1 069	1 108	+ 3,6 %
Total	6 485	7 119	+ 9,8 %

L'accroissement de 9,8 % pour l'ensemble des transports s'explique principalement par la meilleure tenue de l'industrie lourde, au cours du deuxième semestre de l'année. En effet, les transports de minerais, de produits métallurgiques et de combustibles solides ont connu une progression globale de 519 millions de tonnes-km; ils constituent les deux tiers du trafic total.

Par catégories de marchandises transportées, l'augmentation la plus sensible a été enregistrée en minerais : il y eut 264 millions de tonnes-km ou 17,3 % de plus qu'en 1977 et ce, malgré la diminution des importations de Lorraine et du transit par les ports de mer belges à destination de la France. En outre, les transports de minerais de zinc vers les Pays-Bas ont poursuivi leur expansion.

Le secteur des produits métallurgiques a accusé une augmentation de 179 millions de tonnes-km ou de 11,3 %. Il s'agit principalement de tôles laminées à froid des pays voisins vers les ports belges, de l'exportation de larges-plats et de tôles, ainsi que de l'importation de demi-produits laminés. Les transports de mitrilles ont augmenté ainsi de plus de 25 %.

En combustibles solides, il y eut un accroissement de 75,5 millions de tonnes-km ou de 6,3 %. Le trafic d'Allemagne vers la Belgique et la France a, en effet, nettement augmenté, au détriment d'ailleurs de charbons importés par les ports belges.

En ce qui concerne les autres produits transportés, l'évolution suivante est constatée :

Produits agricoles : + 20,8 millions de tonnes-km (+ 6,8 %).
Matériaux de construction : + 16,8 millions de tonnes-km (+ 12 %).
Produits de carrières : + 7 millions de tonnes-km (+ 2,7 %).
Textiles : - 4,7 millions de tonnes-km (- 21,4 %).
(Produits chimiques : + 29,9 millions de tonnes-km (+ 5,2 %).
Huiles minérales et graisses : - 20 millions de tonnes-km (- 4,2 %).
Divers (principalement conteneurs) : + 65,4 millions de tonnes-km (+ 16,3 %).

Het stukgoedverkeer ging in 1978 verder achteruit. De Maatschappij heeft 401 571 ton vervoerd, d.i. 45 983 ton of 10,3 % minder dan het jaar tevoren.

Bedrijfsresultaten

De door het vervoer in 1978 geleverde ontvangsten bedroegen 21 709 miljoen. Dat bedrag is 1 034,4 miljoen of 5 % hoger dan dat van het jaar tevoren.

De vermeerdering wordt in de eerste plaats verklaard door de stijging van de opbrengst uit het vervoer van goederen bij wagenladingen, het bedrag van 9 031 miljoen, dit is 490,7 miljoen meer, wat te danken is aan de stijging van het verkeer en aan de doorgevoerde tariefaanpassingen.

Het reizigersvervoer boekt een ontvangst van 7 787 miljoen frank tegenover 7 531 miljoen in 1977. Aangezien in het totaal van 1977 een som van 470 miljoen frank is begrepen uit de exploitatie van de autobusdiensten, bedroeg de stijging van de ontvangsten voor spoorverkeer in werkelijkheid 10,3 %.

Niettegenstaande de daling van het verkeer van stukgoed beliepen de ontvangsten ervan 3 040 miljoen, wat 122 miljoen of 4,2 % meer is dan het jaar tevoren. De vermeerdering is het gevolg van de tariefverhogingen ingevoerd in de loop van de dienstjaren 1977 en 1978.

In 1978 hebben de diverse opbrengsten voor de aanvullende prestaties voor een ontvangst van 1 851 miljoen frank gezorgd; dit is een toeneming met 167 miljoen of 9,9 % ten opzichte van het jaar 1977.

III. Maatregelen getroffen in 1978 op het vlak van de tarieven

Reizigers en bagage

In de loop van 1978 werden de volgende tariefwijzigingen voor binnenverkeer doorgevoerd :

op 16 juli : verhoging met 2 % van de prijs per km voor de biljetten en van de eindtaks van 5 op 7 F.

op 1 augustus :

— verhoging, met gemiddeld 7,4 % van de prijzen van de abonnementen;

— aanpassing van de bezoldigingsgrens die geldt voor de toekenning van een sociaal maandabonnement, van 450 000 F naar 475 000 F.

Daarnaast worden, sinds het zomerseizoen van 1978, heen- en terugbiljetten met vermindering voor een weekeinde aan zee of in de Ardennen afgeleverd.

De wijzigingen aan de tarieven in het internationaal verkeer waren de volgende :

op 1 januari :

— prijsverhogingen voor de kaarten « Inter-Rail », « Eurailpass » en de « Eurail Youthpass »;

— invoering van een nieuw tarief voor de autoslaaptreinen, met een forfaitaire prijs voor de wagen en de bestuurder en degressieve prijzen voor de bijkomende passagiers.

op 1 maart :

— tariefverhoging voor de toeslagen voor ligwagens en T.E.E.-treinen met respectievelijk 4 % en 6,15 %.

Quant aux envois de détail, la baisse de ce trafic s'est poursuivie en 1978. La Société a transporté, en effet, 401 721 tonnes, soit 45 983 tonnes ou 10,3 % de moins que l'année précédente.

Produits tarifaires

Les recettes produites par le trafic en 1978 s'élevaient à 21 709 millions. Ce montant dépasse de 1.034,4 millions ou de 5 % celui de l'année précédente.

L'accroissement s'explique, tout d'abord, par l'augmentation du produit des transports de marchandises par wagons complets, au montant de 9 031 millions, procurant ainsi un supplément de 490,7 millions, dus à l'augmentation du trafic et aux adaptations de tarifs.

Les transports de voyageurs ont donné lieu à une recette de 7 787 millions contre 7 531 millions en 1977. Comme ce dernier montant comprend le produit de 470 millions procuré par les services d'autobus, l'augmentation des recettes « ferroviaires » était de 10,3 %.

Malgré la baisse du trafic des envois de détail, la recette corrélatrice a été de 3 040 millions; elle dépassait de 122 millions ou de 4,2 % celle de l'année précédente, en raison des majorations de tarifs intervenues au cours des deux exercices.

Les produits divers afférents aux prestations accessoires ont représenté une recette de 1 851 millions de francs, ce qui constitue une augmentation de 167 millions ou de 9,9 % par rapport à l'année 1977.

III. Mesures tarifaires prises en 1978

Voyageurs et bagages

Dans le courant de l'année 1978, des modifications ont été apportées aux tarifs ci-après :

le 16 juillet : le prix par km des billets a été augmenté de 2 % alors que la taxe terminale était portée de 5 à 7 F.

le 1^{er} août :

— hausse, en moyenne de 7,4 % du prix des abonnements;

— ajustement du plafond des rémunérations pour l'obtention d'un abonnement social, lequel a été porté de 450 000 F à 475 000 F.

En outre, il est possible, depuis l'été 1978, d'obtenir des billets aller-retour avec réduction pour un week-end à la mer ou en Ardennes.

Les modifications apportées aux tarifs en trafic international sont les suivantes :

au 1^{er} janvier :

— hausse du prix des cartes « Inter-Rail », « Eurailpass » et « Eurail Youthpass »;

— mise en vigueur d'un nouveau tarif pour les trains auto-couchettes par application d'un prix forfaitaire pour la voiture et son conducteur et de prix dégressif pour les personnes qui l'accompagnent.

au 1^{er} mars :

— relèvement du tarif des suppléments « voitures-couchettes » et trains T.E.E., respectivement de 4 % et de 6,15 %.

op 1 november :

- verhoging van de globale prijs « spoor + slaaprijtuig », met 9 % van Brussel naar de Azurenkust en met 4 % van Brussel naar Londen;
- prijsverhoging met 4 %, van de toeslag voor slaaprijtuig.

Bovendien werd, in de zomerperiode het toeristisch abonnement « Benelux-Tourrail » aangeboden.

Goederen

Wagenladingen

Op 21 juli 1978 zijn de algemene tarieven voor het goederenvervoer bij wagenladingen verhoogd; voor de E.G.K.S.-produkten bedroeg de verhoging gemiddeld 5,7 % en voor de niet E. G. K. S.-produkten gemiddeld 6,4 %.

Het Belgisch aandeel in de internationale tarieven voor het vervoer van transcontainers werd op 1 juli met 10 % verhoogd en het speciaal tarief voor het vervoer van transcontainers in binnenverkeer werd op 21 juli met 9 % aangepast.

Op 1 juli is een nieuw tariefstelsel ingevoerd voor het gemengd weg-spoorvervoer, met het oog op een harmonisering met de tarieven voor containers.

Met het oog op een betere promotie van het internationaal spoorwegvervoer heeft de N. M. B. S. het initiatief genomen tot de « gemeenschappelijke tarieven » voor niet E. G. K. S.-produkten waarvoor zij verder ernstige promotie voert. Dergelijke tarieven zijn reeds van kracht voor transporten met Frankrijk en Nederland. Ook met Duitsland zijn besprekingen aan de gang. Men hoopt dat tegen 1 januari 1980 ook hier een tarief van kracht kan worden.

Stukgoedzendingen

Op 21 juli zijn de tarieven voor het stukgoedvervoer en de bijkosten in binnenverkeer verhoogd met 7 %.

In het internationale vervoer werden de Belgische aandelen in het Gemeenschappelijk Internationaal Tarief voor Expresgroed op 1 januari en in het Algemeen Europees Stukgoedtarief op 1 juli verhoogd met 10 %; ook het Belgisch aandeel in het Internationaal Tarief voor Postcolli werd op 1 januari 1978 met 17 % verhoogd.

IV. De investeringen opgenomen in het tienjarenplan

Het tienjarenplan voor de modernisering van de N. M. B. S. werd herzien en aangevuld overeenkomstig het IV^e Plan 1976-1980, waarin voor de spoorwegen investeringen zijn voorzien voor een bedrag van 40 647 miljoen F.

De kredieten voor die investeringen worden aan de N. M. B. S. toegekend via de kapitaaluitgaven van de begroting van Verkeerswezen.

Op de begroting voor 1979 is een bedrag van 9 845,3 miljoen F uitgetrokken voor verbeteringswerken aan de spoorweginfrastructuur.

In het raam van het Prioritair Investeringsplan werden bovendien supplementaire kredieten toegekend met het oog op de versnelde vernieuwing van rollend materieel (1 420 miljoen F) en voor de studie van pendulair materieel (50 miljoen F).

De globale som die voor 1979 wordt toegekend belooft derhalve 11 315,3 miljoen F wat een merkelijke vermeerdering is ten opzichte van de begrotingen van de voorgaande jaren.

au 1^{er} novembre :

- augmentation du prix global « Rail + voiture-lits », de 9 % pour Bruxelles-Côte d'Azur et de 4 % pour Bruxelles-Londres;
- majoration de 4 % du prix du supplément voiture-lits.

Par ailleurs, l'abonnement touristique « Benelux-Tourrail » était disponible pendant la période d'été.

Marchandises

Wagons complets

Le 21 juillet 1978 a eu lieu un relèvement des tarifs généraux pour le transport des marchandises par wagons complets; pour les produits C. E. C. A., cette augmentation a été en moyenne de 5,7 % et pour les produits non-C. E. C. A., elle a été en moyenne de 6,4 %.

La part belge dans les tarifs internationaux pour le transport des transconteneurs a été majorée, le 1^{er} juillet, de 10 % et le tarif spécial pour le transport des transconteneurs en service intérieur l'a été, le 21 juillet, de 9 %.

Un nouveau système tarifaire a été instauré le 1^{er} juillet. Il s'applique au trafic combiné rail-route en vue d'une harmonisation avec les tarifs « conteneurs ».

Afin d'arriver à une meilleure promotion des transports ferroviaires internationaux, la S. N. C. B. a pris l'initiative et elle est le promoteur des « tarifs communs » pour les produits non-C. E. C. A. Pareils tarifs ont déjà été établis avec la France et les Pays-Bas. Les négociations avec l'Allemagne sont actuellement en cours. L'on se propose une mise en vigueur à partir du 1^{er} janvier 1980.

Envois de détail

Le 21 juillet 1978, les tarifs applicables au trafic des envois de détail et aux frais accessoires en service intérieur ont été relevés de 7 %.

En trafic international, les parts belges dans le Tarif commun international des colis express et dans le Tarif général européen pour les envois de détail ont été relevées, respectivement le 1^{er} janvier et le 1^{er} juillet, de 10 %. De même, les parts belges dans le Tarif international des colis postaux ont été accrues le 1^{er} janvier 1978 de 17 %.

IV. Les investissements prévus au plan décennal

Le plan décennal de modernisation de la S. N. C. B. a été revu et complété en rapport avec le IV^e plan 1976-1980 dans lequel des investissements pour une valeur de 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 budget de 1979, un montant de 9 845,3 millions de francs est inscrit, pour l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire.

Dans le cadre du Plan des Infrastructures Prioritaires, des crédits supplémentaires ont été accordés pour le renouvellement accéléré du matériel roulant (1 420 millions) ainsi que pour l'étude de matériel pendulaire (50 millions).

Le montant global inscrit au budget s'élève dès lors à 11 315,3 millions, dépassant largement les budgets des années précédentes.

In de loop van het dienstjaar 1978 werd aan de Maatschappij ook een leningscapaciteit van 917 miljoen toegekend voor de financiering van werken van eerste aanleg.

Bij het opmaken van het programma van de werken werd in ruime mate rekening gehouden met de adviezen van de Gewestelijke Economische Raden. Aldus werd voorrang verleend aan de modernisering van de « dwarslijnen », d.w.z. :

voor Vlaanderen : (Moeskroen), Kortrijk, Gent, Sint-Niklaas, Antwerpen, Lier, Aarschot, Hasselt, (Wezet).

voor Wallonië : Moeskroen, Doornik, Bergen, Charleroi, Namen, Luik, Wezet.

1. Elektrificatiewerken

1.1. De geëlektrificeerde lijn 59 (Antwerpen-Gent), in dienst sedert 1974, zal verlengd worden met de elektrificatie van de lijn Gent-Kortrijk-Rijsel.

Bij de moderniseringswerken zullen meerdere overwegen worden afgeschaft, inzonderheid te De Pinte, Deinze, Waregem en Harelbeke. Op de begroting van 1979 is een bedrag van 779 miljoen F uitgetrokken om de werken te kunnen voortzetten. De invoering van de elektrische tractie op het baanvak Gent-Kortrijk is in het vooruitzicht gesteld tegen het begin van 1980.

De lijnsnelheid zal na het einde van de werken op 160 km/h gebracht worden.

1.2. De elektrificatiewerken op de spoorwegverbindingen tussen Charleroi en Bergen zijn aan de gang. Op de begroting van 1979 zijn belangrijke kredieten uitgetrokken, voor het verder zetten van de werken op de baanvakken Luttre-Manage-'s Gravenbrakel en Manage-La Louvière-Bergen.

De eerste fase zal voltooid zijn in mei 1979, bij de indienststelling van de verbinding 's Gravenbrakel-Luttre, waarna in 1980 de indienststelling van Manage-Bergen zal volgen.

Een krediet van 670 miljoen F is uitgetrokken op de begroting van 1979 met het oog op de modernisering en de elektrificatie van de lijn La Louvière-Piéton-Marchienne-au-Pont, en er is tevens een som van 100 miljoen F voorzien voor de verhoging van de lijnsnelheid tot 140 km/h.

1.3. Met het tienjarenplan 1970-1979 wil de N. M. B. S. de modernisering van de spoorweginfrastructuur ook tot andere gewesten uitbreiden.

De spoorwegverbinding tussen Hasselt en Genk, waarvoor de op de vorige begrotingen uitgetrokken kredieten de voortzetting van de infrastructuur- en elektrificatiewerken mogelijk gemaakt hebben, zal in 1979 voltooid zijn. De indienststelling is voor mei 1979 in uitzicht gesteld.

Andere elektrificatiewerken, inzonderheid die van de aslijn Antwerpen-Hasselt-Wezet-Montzen, werden aangevat.

Op de baanvakken Antwerpen - Leuven en Lier - Herentals wordt vanaf 1978 intensief gewerkt en zullen de werken in 1979 worden voortgezet om een indienststelling in 1980 mogelijk te maken.

Op de begroting van 1979 zijn er eveneens belangrijke bedragen ingeschreven voor de modernisering van het baanvak Aarschot - Hasselt - Tongeren.

De moderniseringswerken zullen de afschaffing van verscheidene overwegen mogelijk maken, inzonderheid te Lier, Heist-op-den-Berg, Aarschot, Diest en Hasselt.

De elektrificatie van de Waalse dwarslijn Charleroi - Piéton - La Louvière - Bergen - Doornik - Moeskroen is begonnen. Met de kredieten die op de begroting van 1978 waren uitgetrokken, heeft de N. M. B. S. die werken kunnen intensifiëren. Die inspanning zal in 1979 voortgezet worden. Er is een bedrag van 1 500 miljoen F ingeschreven voor de modernisering en de elektrificatie van de dwarslijn.

Au cours de l'exercice 1978, une capacité d'emprunt de 917 millions a également été accordée à la Société pour le financement de travaux de premier établissement.

Lors de l'établissement du programme des travaux, il a été largement tenu compte des avis exprimés par les Conseils Economiques Régionaux. Ainsi, la priorité a été donnée 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-Saint-Nicolas-Anvers-Lier-Aarschot-Hasselt-(Visé).

1. Travaux d'électrification

1.1. L'électrification de la ligne 59 (Anvers-Gand) en service depuis 1974 sera prolongée par celle de la ligne Gand-Courtrai-Lille.

Ces travaux de modernisation entraîneront la suppression de plusieurs passages à niveau, notamment à De Pinte, Deinze, Waregem et Harelbeke. Une somme de 779 millions de F figure au budget de 1979 pour permettre de continuer les travaux. La mise en exploitation du tronçon Gand-Courtrai est prévue pour le début 1980.

La vitesse de la ligne sera portée à 160 km/h après la fin des travaux.

1.2. L'électrification des relations ferroviaires entre Charleroi et Mons est en exécution. Des crédits importants figurent au budget de 1979 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 étape se situera en mai 1979 par la mise en service de la relation Braine-le-Comte-Luttre qui sera suivie en 1980 par celle de Manage-Mons.

Un montant de 670 millions est prévu au budget de 1979 en vue de la modernisation et de l'électrification de la ligne La Louvière-Piéton-Marchienne-au-Pont et une somme de 100 millions de F est inscrite en vue d'augmenter la vitesse de la ligne jusqu'à 140 km/h.

1.3. Le plan décennal 1970-1979 fait apparaître l'intention de la S. N. C. B. d'étendre à d'autres régions les efforts de modernisation de l'infrastructure ferroviaire.

La liaison ferroviaire entre Hasselt et Genk, dont les crédits prévus aux budgets précédents ont permis de continuer les travaux d'infrastructure et d'électrification, sera achevée en 1979. La mise en service de la ligne est prévue en mai 1979.

D'autres électrifications ont commencé, notamment celle de l'axe Anvers - Hasselt - Visé - Montzen.

Les travaux sur les tronçons Anvers - Louvain et Lier - Herentals sont intensifiés depuis 1978 et seront poursuivis en 1979 pour permettre la mise en service en 1980.

Le budget de 1979 prévoit également des montants importants pour la modernisation du tronçon Aarschot - Hasselt - Tongres.

Ces travaux de modernisation entraîneront la suppression de plusieurs passages à niveau, notamment à Lier, Heist-op-den-Berg, Aarschot, Diest et Hasselt.

L'électrification de la dorsale wallonne Charleroi - Piéton - La Louvière - Mons - Tournai - Mouscron a débuté. Les crédits figurant au budget de 1978 ont permis d'intensifier ces travaux. L'effort sera poursuivi en 1979. Un montant de 1 500 millions de F est prévu pour la modernisation et l'électrification de la dorsale.

De snelheid op de lijn tussen Charleroi en Moeskroen zal op 140 km/h gebracht worden. Daartoe is er op de begroting van 1979 een krediet van 180 miljoen F uitgetrokken.

Op de begroting van 1979 staan er eveneens kredieten voor de elektrificatie van de lijnen Brussel - Aat - Doornik (1 160 miljoen), Eupen - Welkenraedt - Montzen (42 miljoen), Bressoux - Wezet (132 miljoen), Glaaien - Wezet (155 miljoen), Brussel - Dendermonde (253 miljoen), Denderleeuw - Zottegem (90 miljoen) en Schellebelle - Mechelen (70 miljoen).

1.4. Het verkeer met reizigerstreinen werd op de lijn 57 Dendermonde - Lokeren voor een periode van 3 jaar onderbroken bij de indienststelling van de vaste brug over de Schelde.

Daardoor wordt de modernisering van die lijn mogelijk, met ophoging van het spoor te Dendermonde en te Lokeren. De eerste werken zijn aan de gang om de afschaffing van de overwegen bij het inrijden van Lokeren en de verbinding van lijn 57 met lijn 59 (Antwerpen - Gent) in het station Lokeren mogelijk te maken.

2. Verbetering van de bediening der grote agglomeraties.

2.1. De capaciteit van de lijnen Brussel - Leuven en Brussel - Ottignies is onvoldoende geworden en moet verhoogd worden om een regelmatig reizigersverkeer mogelijk te maken en op de piekuren meer treinen te kunnen inleggen.

De N. M. B. S. zal tussen Schaarbeek en Kortenberg een bijkomend spoor aanleggen. Het baanvak Diegem - Zaventem is sedert juni 1975 in dienst, zodat het reizigersverkeer tussen de hoofdstad en Zaventem kon verbeterd worden. Er zijn thans werken aan de gang om het derde spoor tussen Schaarbeek en Diegem en tussen Zaventem en Kortenberg aan te leggen.

Met het oog op de verlenging tot Genval van het derde spoor tussen Brussel - Leopoldswijk en Watermaal is men in 1977 begonnen met werken tussen Groenendaal en Genval; zij zullen in 1979 intensief worden voortgezet.

Het gemeenschappelijk spoorweg- en metrostation Merode aan de Tervurenlaan te Etterbeek vormt sedert 20 september 1976 een bijkomend aansluitingspunt tussen het spoorwegnet en het stedelijk vervoer (de eerste twee zijn Brussel - Centraal en Brussel - Schuman).

Het belangrijk verkeer te Brussel - Schuman is voor de N. M. B. S. aanleiding geweest tot het uitrusten van dit station met twee bijkomende sporen welke dit jaar in dienst zullen worden gesteld. Ook zal een derde spoor worden gelegd tot het station Brussel - Leopoldswijk, zodat meer treinen gemakkelijker tot in het centrum van de hoofdstad kunnen komen.

Ter verbetering van het gemeenschappelijk vervoer in het oostelijk gedeelte van de agglomeratie heeft de N. M. B. S. sedert 21 september 1976 een reizigerdienst op het baanvak Vilvoorde - Etterbeek van lijn 26 georganiseerd en er 5 nieuwe stopplaatsen ingericht. Men werkt thans aan een bijkomend aansluitingspunt tussen het spoorwegnet en het stedelijk vervoer, in het station Delta, nabij de universiteit van Brussel.

Verder zal, van mei 1980 af, door de aanleg van een verbindingshoog aan de kruising van de lijnen 26 en 36 (Brussel - Luik), de mogelijkheid bestaan treinen die uit de richting van Leuven komen, rechtstreeks naar Brussel - Leopoldswijk en Brussel - Schuman te laten rijden.

In het raam van de uitbreiding van het metronet naar het westen van Brussel toe, heeft de N. M. B. S., in samenwerking met de dienst tot bevordering van het stedelijk vervoer, een programma opgemaakt voor het bouwen van aansluitingsstations in die zone van de agglomeratie. De

La vitesse sera portée à 140 km/h sur la dorsale entre Charleroi et Mouscron. A cette fin, un crédit de 180 millions de F est prévu au budget de 1979.

Au budget de 1979 figurent également des crédits pour l'électrification des lignes Bruxelles - Ath - Tournai (1 160 millions), Eupen - Welkenraedt - Montzen (42 millions), Bressoux - Visé (132 millions), Glons - Visé (155 millions), Bruxelles - Termonde (253 millions), Denderleeuw - Zottegem (90 millions) et Schellebelle - Malines (70 millions).

1.4. 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.

Ceci permet de moderniser cette ligne ferroviaire en surélevant la voie à Termonde et à Lokeren. Les premiers travaux visant notamment 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 sont en cours.

2. Amélioration de la desserte des grandes agglomérations

2.1. La capacité des tronçons Bruxelles - Louvain et Bruxelles-Ottignies, devenue insuffisante, est à augmenter afin de maintenir la régularité du trafic voyageurs et de permettre l'écoulement d'un plus grand nombre de trains aux heures de pointe.

La S. N. C. B. s'est attelée à cette tâche en construisant une voie supplémentaire entre Schaerbeek et Kortenberg dont 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 Schaerbeek et Diegem et entre Zaventem et Kortenberg est actuellement en cours.

La prolongation de la troisième voie entre Bruxelles - Quartier Léopold et Watermaal jusqu'à Genval est entamée depuis 1977 entre Groenendaal et Genval et elle sera intensivement poursuivie en 1979.

La gare commune chemin de fer - métro « 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).

Le trafic important à Bruxelles - Schuman a incité la S. N. C. B. à doter cette gare de deux voies supplémentaires qui seront mises en service cette année. En plus, une troisième voie sera construite entre cette gare et la gare de Bruxelles - Quartier Léopold permettant la pénétration de plus de trains dans le centre de la capitale.

En vue d'assurer la promotion des transports en commun dans la partie Est 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. Un nouveau point de jonction entre le réseau ferroviaire et le transport urbain est en construction à « Delta », près de l'Université de Bruxelles.

Par ailleurs, l'établissement d'une courbe de liaison au croisement des lignes 26 et 36 (Bruxelles-Liège) permettra, dès mai 1980, d'amener directement à Bruxelles-Quartier Léopold et Bruxelles-Schuman des trains venant de la direction de Louvain.

Dans le cadre de l'extension du métro vers l'ouest de Bruxelles, la S. N. C. B. 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 l'agglomération. Les travaux

aanpassingswerken in het gemeenschappelijk station Brussel - West worden intensief voortgezet met het oog op de indienststelling in 1980.

2.2. In de Luikse agglomeratie is de geëlektrificeerde lijn Luik (Guillemins) - Luik (Palais) - Herstal - Liers - Ans, een ondergrondse stadsverbinding die het centrum van de stad gemakkelijk bereikbaar maakt vanuit het noorden en het zuiden van de agglomeratie. In 1979 zullen de aanpassingswerken in het station Luik (Palais) voltooid zijn.

2.3. Naast oorspronkelijk vastgestelde werken voor de agglomeratie van Charleroi (zoals de verlenging van het traject der treinen Brussel-Charleroi tot Châtelineau) is de noodzaak ontstaan het spoorwegverkeer te doen aansluiten op de herstructurering van de ijzer- en staalnijverheid.

Daartoe is de aanleg van een derde en een vierde spoor tussen Charleroi en Châtelineau nodig; het derde spoor werd in 1978 gedeeltelijk in dienst gesteld. Op de begroting van 1979 is een krediet van 220 miljoen uitgetrokken om de realisatie van genoemd project te kunnen voortzetten, met het vooruitzicht het vierde spoor in 1981 in gebruik te nemen.

2.4. Wat het Antwerpse betreft, is de elektrificatie van de lijn Antwerpen-Kiel-Boom sedert 1976 aan de gang en de indienststelling ervan wordt tegen mei 1980 in het vooruitzicht gesteld.

In 1980 zal ook de elektrificatie van de lijnen Antwerpen-Aarschot en Antwerpen-Herentals voltooid zijn, waardoor de voorstedelijke bediening met elektrische treinen van de streek rond Antwerpen wordt aangevuld.

Het probleem van de capaciteitsverhoging van Antwerpen-Centraal is het voorwerp geweest van een kosten-baten analyse uitgevoerd door S. E. S. O. (Studiecentrum voor Economisch en Sociaal Onderzoek, Antwerpen). Uit de studie is gebleken dat er rendabele oplossingen bestaan.

De N. M. B. S. bestudeert de oplossingen verder, rekening houdend met bedrijfseconomische en spoortechnische overwegingen. Een concreet voorstel werd nog niet uitgewerkt. Er kan derhalve nog niet met zekerheid worden gesteld hoe de vervoercapaciteit van Antwerpen-Centraal zal worden verhoogd en of een doortrekking tot Antwerpen-Dam noodzakelijk zal zijn.

3. De overwegen

3.1. De plannen voor de aanleg van het nieuwe tracé van lijn 94 (Brussel-Rijsel), die aan de zuidelijke kant rond de stad Aat zal geleid worden en de afschaffing van een dertigtal overwegen tussen die stad en Mark mogelijk maakt, werden verder uitgewerkt. De verlegging van dat baanvak zal een verbetering van de rijtijden tussen de hoofdstad en de streken van Aat, Lessen, Leuze en Doornik tot gevolg hebben. Het openbaar onderzoek over deze plannen heeft reeds plaatsgevonden. De uitvoering ervan geschiedt ter gelegenheid van de elektrificatie van de lijn Brussel-Doornik.

3.2. In het raam van de elektrificatie van lijn 118 (La Louvière-Bergen) zal de verbetering van het tracé der sporen in de driehoek « la Paix » de afschaffing van de O. W.'s 15, 16, 19 en 21 te La Louvière toelaten. De werken zijn aan de gang.

3.3. In 1978 werden belangrijke kredieten uitgetrokken voor het afschaffen van de overwegen te : Marche-les-Dames O. W. 90, Wanze O. W. 65 en 66, Yvoir O. W. 110 en 111, Farcennes O. W. 125, Warchin, O. W. 3, 4, 4bis en 5,

d'aménagement de la gare commune de Bruxelles-Ouest ont été intensivement poursuivis en 1978 avec l'objectif de la mettre en service en 1980.

2.2. Dans l'agglomération liégeoise, la ligne Liège (Guillemins)-Liège (Palais)-Herstal-Liers-Ans est déjà électrifiée. Cette ligne constitue une pénétration souterraine urbaine; elle permet d'assurer la desserte du centre de la ville, en liaison avec les parties nord et sud de l'agglomération. L'aménagement de la gare de Liège (Palais) sera achevé en 1979.

2.3. Aux besoins initiaux de l'agglomération caroloré-gienne (dont le prolongement des trains Bruxelles-Charleroi jusque Châtelineau) sont venus s'ajouter ceux de l'adaptation du trafic ferroviaire à la suite de la restructuration de l'industrie sidérurgique.

Cette situation impose la construction d'une troisième et d'une quatrième voie entre Charleroi et Châtelineau; la troisième voie a été partiellement mise en service en 1978. Un crédit de 220 millions est prévu au budget de 1979 pour continuer la réalisation de ce projet avec mise en service de la quatrième voie en 1981.

2.4. Dans la région anversoise, l'électrification de la ligne Anvers-Kiel-Boom est en cours depuis 1976 et la mise en service est prévue pour mai 1980.

L'électrification des lignes Anvers-Aarschot et Anvers-Herentals, complétant « la desserte électrique suburbaine » d'Anvers, sera terminée en 1980.

Le problème de l'augmentation de la capacité de la gare d'Anvers Central a fait l'objet d'une étude exécutée par S. E. S. O. (Centre d'études pour enquêtes socio-économiques - Anvers). Cette étude a démontré qu'il existe des solutions rentables.

La S. N. C. B. les approfondit en tenant compte des impératifs qui existent sur le plan de l'économie de l'entreprise et de la technique ferroviaire. Une proposition concrète n'a pas encore été établie. Il n'est dès lors pas possible d'indiquer dès à présent comment la capacité de transport de la gare sera augmentée et dans quelle mesure la prolongation jusqu'à Anvers-Dam s'avérera nécessaire.

3. Les passages à niveau

3.1. L'élaboration des plans de contournement Sud 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 a été poursuivie. Le déplacement de ce tronçon entraînera une amélioration des temps de parcours entre la capitale et les régions d'Ath, Lessines, Leuze et Tournai. Les plans ont déjà été soumis à l'enquête publique et seront exécutés à l'occasion de l'électrification de la ligne Bruxelles-Tournai.

3.2. Dans le cadre de l'électrification de la ligne 118 (La Louvière-Mons), la rectification du tracé des voies dans le triangle de la Paix permettra la suppression des P. N. 15, 16, 19 et 21 à La Louvière. Les travaux sont en cours.

3.3. Des crédits importants ont été inscrits en 1978 pour supprimer les passages à niveau à : Marche-les-Dames P. N. 90, Wanze P. N. 65 et 66, Yvoir P. N. 110 et 111, Farcennes P. N. 125, Warchin P. N. 3, 4, 4bis et 5, Ter-

Dendermonde O. W. 1, 2, 3, 4, 6, 7, 7bis en 8, Jurbeke O. W. 1 en 2, Obourg O. W. 28, Zulte O. W. 52, 49 en 50, Bressoux O. W. 5, Pousset O. W. 23, Boechout O. W. 6, Pont-à-Celles O. W. 22, La Louvière O. W. 15, 16, 19 en 21, De Pinte O. W. 3 en 15, Deurle O. W. 17.

Verder is in de begroting van 1979 de afschaffing van de volgende overwegen voorzien : te Mortsel O. W. 4 en 4bis, Lier O. W. 21 en 22, Heist-op-den-Berg O. W. 36, Aarschot O. W. 107b, 108, 109, 48 en 29, Diest O. W. 87, Argenteau O. W. 22, Hasselt O. W. 55, 56, 57, 58 en 58bis, Borgworm O. W. 22, Corswarem O. W. 13, Slaigheux O. W. 84, Neuville O. W. 71, Drongen O. W. 10, Bierset O. W. 28, Mont-St-Guibert O. W. 31, Neerwinden O. W. 51, Roanne-Coo O. W. 3, Bellem O. W. 29, Sint-Joris-ten-Distel O. W. 32, Jabbeke O. W. 81, Oudenburg O. W. 85, 86 en 87, Lillois O. W. 12, Seraing O. W. 11, 12 en 13, Farciennes O. W. 125, Dave O. W. 103, Lustin O. W. 105 en 106, Gembloux O. W. 46, Ciney O. W. 84, Hatrival O. W. 121, Houdemont O. W. 145, Bokrijk O. W. 5, Tubeke O. W. 29, Zinnik O. W. 65, Quévy O. W. 102, 's Gravenbaker O. W. 60 en 63, Marche-lez-Ecaussinnes O. W. 66, Nimy O. W. 32/33, Zwijndrecht O. W. 7, De Pinte O. W. 10, 12 en 106, Zulte O. W. 49, 51 en 56, Waregem O. W. 61, 62 en 63, Desselgem O. W. 65, St.-Ghislain O. W. 1, Basècles O. W. 23 en 24, Péruwelz O. W. 30 en 31.

Op de begroting van 1979 is voor het afschaffen van overwegen, een krediet van 1 609 miljoen F uitgetrokken.

3.4. De overwegen waar het verkeer de bouw van kunstwerken niet verantwoordt, blijven behouden, maar ze worden met een betere signalisatie uitgerust (knipperlichten en eventueel automatische halve sluitbomen).

Tijdens het jaar 1978 werden er 91 overwegen op die wijze beter uitgerust.

Alhoewel op de eerste plaats het wegverkeer er voordeel uit haalt, moet toch het belang ervan voor de regelmatigheid van het treinverkeer onderstreept worden.

4. Andere infrastructuurwerken

4.1. De aanpassing van de spoorweginfrastructuur aan de uitbreiding en de ontwikkeling van de havens wordt verder gezet.

Te Antwerpen zijn er thans zeer belangrijke werken aan de gang voor de verbinding tussen het vijfde havendok en het Amerikadok (op de rechteroever) en voor de uitrusting van de linkeroever.

De spoorinstallaties van de haven van Gent worden verder verbeterd. Ook werden in 1978 de nodige kredieten vastgelegd voor het aanleggen van de verbidingsboog tussen de lijn 204 Gent-Zelzate (rechteroever) en de lijn 77 naar Moerbeke.

De genoemde werken worden thans uitgevoerd.

4.2. In het raam van het algemeen beleid ten bate van 's lands economie en van de bevordering van het openbaar vervoer doet de N. M. B. S. ernstige inspanningen voor het verbeteren van de regelmatigheid en de veiligheid van het personen- en goederenvervoer.

Haar inspanningen beogen onder meer aanpassingen en modernisering om het vervoer aantrekkelijker te maken.

Aldus werden in 1978 verscheidene nieuwe stationsgebouwen opgetrokken, onder meer te Ninove, Manage, Lede, Erembodegem, Tielt, Quaregnon, of zijn de werken nog aan de gang, zoals te De Pinte, Deinze, Genk, Tilly, Courcelles-Motte, Wezet, Blanmont, Bomal, Lustin, Zolder, Yvoir, Eeklo, Hoei-Noord, Boom en Roeselare.

monde P. N. 1, 2, 3, 4, 6, 7, 7bis en 8, Jurbise P. N. 1 et 2, Obourg P. N. 28, Zulte P. N. 52, 49 et 50, Bressoux P. N. 5, Pousset P. N. 23, Boechout P. N. 6, Pont-à-Celles P. N. 22, La Louvière P. N. 15, 16, 19 et 21, De Pinte P. N. 3 et 15, Deurne P. N. 17.

Le budget de 1979 prévoit la suppression des passages à niveau suivants : Mortsel P. N. 4 et 4bis, Lier P. N. 21 et 22, Heist-op-den-Berg P. N. 36, Aarschot P. N. 107bis, 108, 109, 48, 29, Diest P. N. 87, Argenteau P. N. 22, Hasselt P. N. 55, 56, 57, 58 et 58bis, Waremmes P. N. 22, Corswarem P. N. 13, Slaigheux P. N. 84, Neuville P. N. 71, Drongen P. N. 10, Bierset P. N. 28, Mont-St-Guibert P. N. 31, Neerwinden P. N. 51, Roanne-Coo P. N. 3, Bellem P. N. 29, St-Joris-ten-Distel P. N. 32, Jabbeke P. N. 81, Oudenburg P. N. 85, 86 et 87, Lillois P. N. 12, Seraing P. N. 11, 12, 13, Farciennes P. N. 125, Dave P. N. 103, Lustin P. N. 105 et 106, Gembloux P. N. 46, Ciney P. N. 84, Hatrival P. N. 121, Houdemont P. N. 145, Bokrijk P. N. 5, Tubize P. N. 29, Soignies P. N. 65, Quévy P. N. 102, Braine-le-Comte P. N. 60 et 63, Marche-lez-Ecaussinnes P. N. 66, Nimy P. N. 32/33, Zwijndrecht P. N. 7, De Pinte P. N. 10, 12 et 106, Zulte P. N. 49, 51 et 56, Waregem P. N. 61, 62 et 63, Desselgem P. N. 65, Saint-Ghislain P. N. 1, Basècles P. N. 23 et 24, Péruwelz P. N. 30 et 31.

Un crédit de 1 609 millions de F est inscrit au budget de 1979 pour la suppression de passages à niveau.

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

Pendant l'année 1978, 91 P. N. ont été équipés de cette manière.

Bien que le trafic routier soit le principal bénéficiaire de ces suppressions, il faut signaler que la régularité de la circulation des trains ne peut qu'en être accrue.

4. Autres travaux d'infrastructure

4.1. L'adaptation des installations ferroviaires à l'extension et au développement des ports s'est poursuivie.

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

L'amélioration de l'aménagement du port de Gand se poursuit. Les engagements pour l'établissement de la courbe de raccord de la ligne 204 Gand-Zelzate (rive droite) avec la ligne 77 ont été sollicités en 1978.

L'exécution de ces travaux est en cours.

4.2. Dans le cadre de la politique générale en faveur de l'économie du pays et de la promotion des transports publics, la S. N. C. B. s'efforcera d'accroître la régularité et la sécurité des déplacements des personnes et des biens.

Ses efforts porteront notamment sur les adaptations et les modernisations nécessaires qui doivent rendre les transports en commun plus accueillants.

Dans cet ordre d'idées, plusieurs nouveaux bâtiments pour les voyageurs ont été achevés en 1978, notamment à Ninove, Manage, Lede, Erembodegem, Tielt, Quaregnon. D'autres sont actuellement en construction à De Pinte, Deinze, Genk, Tilly, Courcelles-Motte, Visé, Blanmont, Bomal, Lustin, Zolder, Yvoir, Eeklo, Huy Nord, Boom, Roulers.

In het programma 1979 is de bouw opgenomen van volgende stations: Linkebeek, Lillois, Zele, Zottegem, Ter Hulpen, Waterloo, Waregem, Burst, Ezemaal, Heverlee, Genval, Farciennes, Vielsalm, Morlanwelz, Antoing, Flawinne, Jambes-N., Nanine, Heer-Agimont, Kortenberg, Gembloux, Dampremy, Statte, Obaix-Buzet, Tubeke, Lessen, Testelt en Niel.

De uitrustingen van sommige stations zal in 1979 worden verbeterd door het plaatsen van roltrappen: te Deinze (3), Waregem (2), Harelbeke (2), Genk (2), 'sGravenbrakel (2), Brussel-Schuman (1), Brussel-Delta (1).

De vormingsstations van Ronet en Gent-Zeehaven zullen uitgerust worden met een installatie voor spoorremmen, wat het rangeren van wagens vlotter en veiliger zal doen verlopen.

5. Rollend materieel

De kwaliteit van de aan de reizigers geboden dienstverlening, de produktiviteit van het goederenverkeer en de veiligheid van de exploitatie hangen in zeer ruime mate af van een modern en aan de behoeften van de cliënt teel aangepast materieel.

Het is derhalve noodzakelijk het moderniseringsbeleid voort te zetten, zowel inzake tractiematerieel als inzake reizigers- en goederenmaterieel.

In dat opzicht is het, dank zij een grote inspanning de jongste jaren mogelijk geweest de dotatie voor het *Vernieuwingsfonds* geregeld te verhogen:

1974	...	...	...	5 850 miljoen F;
1975	...	...	...	6 300 miljoen F;
1976	...	...	...	7 300 miljoen F;
1977	...	...	...	8 030 miljoen F;
1978	...	...	...	8 000 miljoen F.

Voor 1979 is de dotatie voor het Vernieuwingsfonds vastgesteld op 8 320 miljoen F.

De dotatie voor het jaar 1978 werd aangevuld door het toekennen aan de N. M. B. S. van een leningscapaciteit van 700 miljoen F, waarvan de interesten door de Staat zullen worden gedragen (art. 76 van de wet van 5 augustus 1978 houdende economische en budgettaire hervormingen). Voor het dienstjaar 1979 wordt de toekenning van een leningscapaciteit van 1 miljard frank overwogen.

Ten einde de achterstand inzake vernieuwing in te lopen die sedert de oorlog was ontstaan ingevolge ontoereikende dotaties, werd met de wet van 9 maart 1976 aan de N. M. B. S. een leningscapaciteit toegekend, waarvan 7 090 miljoen F bestemd is voor de vernieuwing van het rollend materieel. Deze verhoging van de financiële middelen heeft de Maatschappij in staat gesteld volgende bestellingen te plaatsen:

- 26 klassieke tweewagenmotorstellen, waarvan de indienststelling waarschijnlijk einde 1979 zal aanvangen;
- 30 elektrische vierwagenmotorstellen;
- 215 rijtuigen voor binnenverkeer;
- 30 elektrische locomotieven van 5 000 pk.

De moderniseringsinspanningen worden voortgezet en op 1 januari 1977 bedroeg de gemiddelde ouderdom van de goederenwagons 16 jaar en 8 maanden.

Het park omvat thans verscheidene speciale voertuigen, die door de cliënt teel zeer op prijs gesteld worden.

In de loop van het jaar 1978 werden 80 nieuwe rijtuigen van het Europese standaardtype en 35 pakwagons van het internationale type geleverd en in het internationaal verkeer ingezet.

De nieuwe gebouwen zijn eveneens voorzien in het programma van 1979: Linkebeek, Lillois, Zele, Zottegem, La Hulpe, Waterloo, Waregem, Burst, Ezemaal, Heverlee, Genval, Farciennes, Vielsalm, Morlanwelz, Antoing, Flawinne, Jambes-N., Nanine, Heer-Agimont, Kortenberg, Gembloux, Dampremy, Statte, Obaix-Buzet, Tubize, Lessines, Testelt en Niel.

L'équipement des gares sera amélioré par l'installation en 1979 d'escalators à Deinze (3), Waregem (2), Harelbeke (2), Genk (2), Braine-le-Comte (2), Bruxelles-Schuman (1), Bruxelles-Delta (1).

Les gares de formation de Ronet et de Gand-Maritime seront équipées d'une installation de freins de voie, rendant le triage des wagons plus souple et plus sûr.

5. Matériel roulant

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.

Il s'avère dès lors indispensable de poursuivre la politique de modernisation aussi bien du matériel de traction que du matériel voyageurs et marchandises.

A cet égard, un effort important a permis ces dernières années d'augmenter régulièrement la dotation en faveur du *Fonds de Renouvellement*:

1974	...	...	...	5 850 millions de F;
1975	...	...	...	6 300 millions de F;
1976	...	...	...	7 300 millions de F;
1977	...	...	...	8 030 millions de F;
1978	...	...	...	8 000 millions de F.

En ce qui concerne 1979, la dotation prévue en faveur du Fonds de Renouvellement est de 8 320 millions de F.

La dotation de l'année 1978 a été complétée par l'octroi à la S. N. C. B. d'une capacité d'emprunt de 700 millions dont l'Etat supportera les charges en intérêts (art. 78 de la loi du 5 août 1978 sur les Réformes économiques et budgétaires). Pour l'exercice 1979, l'octroi d'une capacité d'emprunt de 1 milliard est prévu.

Afin de rattraper le retard encouru depuis la guerre en matière de renouvellement à la suite de dotations insuffisantes, la loi du 9 mars 1976 a octroyé à la S. N. C. B. une capacité d'emprunt, dont 7 090 millions de F sont destinés au matériel roulant. Cette augmentation des moyens financiers a permis à la S. N. C. B. de commander:

- 26 automotrices doubles classiques, dont la mise en service débutera probablement fin 1979;
- 30 automotrices électriques quadruples;
- 215 voitures pour le service intérieur;
- 30 locomotives électriques de 5 000 CV.

L'effort de modernisation se poursuit et l'âge moyen de l'effectif des wagons « marchandises » était de 16 ans 8 mois au 1^{er} janvier 1977.

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

Dans le courant de l'année 1978, 80 nouvelles voitures européennes du type standard et 35 fourgons du type international étaient fournis et affectés au service international.

Zulks was ook het geval voor de tweede reeks van 10 elektrische locomotieven van 7 000 pk.

Bij de door het Vernieuwingsfonds gefinancierde aankopen moet in 1979 nog de aankoop worden gevoegd van 85 rijkstuggen voor binnenverkeer en de studie van rijkstugkasten met pendelophanging. Hiervoor werd in de rijksbegroting voor 1979 een speciaal krediet van 1 470 miljoen F ingeschreven (Prioritair Infrastructuurplan).

V. De structuur van de spoorwegexploitatie

1. De Directie van de N. M. B. S. heeft haar diensten een grondige studie laten verrichten over de structuur van de reizigers- en goederenexploitatie.

Men is tot de conclusie gekomen dat het niet meer nauwkeurig aangepast is aan de snel evoluerende vervoermarkt.

De huidige exploitatie heeft tot gevolg dat de kosten aanzienlijk stijgen, waardoor de commerciële speelruimte tussen de kostprijs en de verkoopprijs wordt ingekrompen en dat de financiële toestand snel verergert bij een verslechtering van de conjunctuur, waardoor structurele gebreken van het systeem tot uiting komen en er vanwege de gemeenschap aanzienlijke financiële inspanningen worden gevergd.

Alhoewel in wezen enkel de openbare overheid kan beslissen over de draagwijdte of over de kosten van een openbare dienst en van het spoorwegnet heeft de Directie geoordeeld alternatieven te moeten voorleggen.

Bij het streven naar nieuwe inzichten inzake het aanbod van de N. M. B. S., om het gebrek aan aanpassingsvermogen van de huidige produktie- en verkoopsystemen te verhelpen, had men een tweeledig doel voor ogen :

a) het aandeel van de N. M. B. S. in de vervoermarkt vergroten door tegen minimale kosten een aanbod te doen dat beantwoordt aan de karakteristieken van de markt en aan de behoeften van de cliënteel;

b) de produktiecapaciteit van de Maatschappij derwijze verhogen dat ze in staat is een groter marktaandeel te verwerken, vooral in geval van een belangrijke overdracht naar het spoor.

De studie zal voor advies worden voorgelegd aan de Parlementscommissies van Verkeerswezen, de Gewestelijke Economische Instanties en de Regionale Commissies voor Vervoer.

2. De spoorlijn tussen het Central Station en de Nationale Luchthaven werd tot nog toe door de N. M. B. S. geëxploiteerd voor rekening van Sabena. Op deze lijn was derhalve niet het normaal spoorwegtarief van kracht.

De Minister heeft een werkgroep met een onderzoek gelast naar de wenselijkheid van de inlijving van deze lijn in het normale spoorwegnet. De verstreekte adviezen waren gunstig ten aanzien van het voorstel zodat ook de Minister het heeft bekrachtigd.

Thans worden de administratieve maatregelen uitgewerkt om de overdracht zo snel mogelijk, bij voorkeur op 27 mei a.s. ter gelegenheid van de nieuwe spoorwegdienstregeling, te laten doorgaan.

3. Na de beslissing van januari 1975 van de Britse regering, waarbij werd afgezien van het project tot het bouwen van een kanaaltunnel heeft de aangelegenheid de jongste maanden opnieuw volle aandacht gekregen.

Tussen de Franse en de Britse spoorwegen zou thans een akkoord zijn bereikt omtrent het bouwen van een spoorwegtunnel van geringere omvang.

Il en va de même pour la deuxième série de 10 locomotives électriques de 7 000 CV.

A ces achats financés par le Fonds de Renouveau, viendront s'ajouter en 1979, l'acquisition de 85 voitures supplémentaires pour service intérieur, et l'étude de matériel de transport voyageurs du type à caisse inclinable. A cet effet, le budget de l'Etat mentionne un crédit spécial de 1 470 millions de F (Plan d'Infrastructures Prioritaires).

V. La structure de l'exploitation ferroviaire

1. La Direction de la S. N. C. B. a fait exécuter par ses services une étude profonde sur la structure de l'exploitation « voyageurs » et « marchandises ».

L'on est arrivé à l'appréciation que le réseau n'est plus rigoureusement adapté au marché du transport en évolution rapide.

Cette exploitation entraîne comme conséquences : qu'elle fait monter considérablement les coûts, réduisant la marge de manœuvre commerciale entre le prix de revient et le prix de vente et qu'en cas de dégradation de la conjoncture, la situation financière se détériore plus rapidement, laissant apparaître des défauts structurels du système et exigeant des interventions financières plus importantes de la part de la communauté.

Seule l'autorité publique peut décider de l'ampleur ou du coût d'un service public et du réseau ferroviaire; la direction a néanmoins cru de son devoir de présenter des solutions alternatives.

Dans la recherche de nouvelles conceptions de l'offre de la S. N. C. B., susceptibles de remédier au manque d'adaptation des systèmes actuels de production et de vente, un double objectif a été poursuivi :

a) augmenter la part de la Société dans le marché des transports en présentant au moindre coût une offre de service répondant aux caractéristiques du marché et aux besoins de la clientèle;

b) augmenter les capacités de production de la Société de manière à pouvoir accueillir une part plus importante du marché, surtout en cas de report important vers le rail.

L'étude sera soumise à l'appréciation des commissions parlementaires des Communications, des Instances Economiques Régionales et des Commissions Régionales de Transport.

2. La ligne ferroviaire entre la gare Centrale et l'Aéroport National est exploitée par la S. N. C. B. pour le compte de la Sabena. Sur cette ligne, la tarification normale de la S. N. C. B. n'est donc pas d'application;

Le Ministre a chargé un groupe de travail d'examiner l'opportunité d'une intégration de cette ligne dans le réseau S. N. C. B. Les avis formulés étant favorables à la proposition, il a estimé devoir l'entériner.

En ce moment, l'on établit les dispositions administratives afin de régler le transfert dans les meilleurs délais, si possible pour le 27 mai prochain, au moment de la mise en vigueur des nouveaux horaires.

3. Après la décision de janvier 1975 du gouvernement britannique renonçant à participer au projet de construction d'un tunnel sous la Manche, ce sujet est à nouveau d'actualité ces derniers mois.

Entre les chemins de fer français et britanniques, un accord serait intervenu au sujet d'un projet moins onéreux.

Voor de verwezenlijking wordt naar een financiering op Europees vlak uitgekeken.

Het is zeker dat een eventuele realisatie van dit project de bestaande verkeersstromen tussen Groot-Britannië en het continent grondig zal wijzigen. Dit zal evenwel slechts over een tiental jaren gevolgen hebben op onze Belgische vervoermarkt.

VI. *Het beleid van de N. M. B. S.*

Het beheer van de Belgische spoorwegen wordt sedert verscheidene jaren bepaald door de volgende beginselen :

- de gevolgen van de snelle stijging van de kosten remmen door de produktiviteit van de arbeid en van de exploitatie te verbeteren;
- energie bezuinigen en een actieve rol spelen bij het bestrijden van milieuhinder, inzonderheid door de elektrificatie van nieuwe lijnen en de verbetering van de bediening der agglomeraties;
- streven naar vooruitgang inzake technische uitrusting en op commercieel gebied, ten einde de veiligheid, de comfort, de snelheid en de regelmatigheid inzake reizigers- en goederenverkeer te verhogen;
- nauw samenwerken met de overheid om een gecoördineerd vervoerbeleid te bevorderen dat, tegen de laagste sociale kosten, aan de behoeften van de gemeenschap beantwoordt;
- de Europese integratie van de spoorwegen in de hand werken.

De kosteninflatie, hoewel ze in de loop van 1978 sterk vertraagde, is nog steeds een zorgwekkend verschijnsel voor al de ondernemingen die, zoals de spoorweg, diensten verstrekken.

In die omstandigheden zal de N. M. B. S. zich in de komende jaren blijven inspannen om de produktiviteit te verhogen, door middelen aan te wenden zoals automatiseringstechnieken, inzonderheid inzake seinrichting, uitrusting van rangeerstations, onderhoud en vernieuwing van het spoor, gebruik van polyvalente behandelingsuigen in de overslagcentra voor spoor- en wegverkeer, modernisering van het gereedschap in de grote werkplaatsen, enz...

Inzake energiebezuiniging en vrijwaring van het milieu zijn de omstandigheden voor de N. M. B. S. thans zeer gunstig. De spoorweg biedt een vrijwel milieuvriendelijk techniek, die weinig ruimte en energie nodig heeft en zich in het milieu integreert zonder het te vernielen.

Op het vlak van de energie is dat voordeel tweevoudig : een grote zuinigheid en een ruime onafhankelijkheid van de elektrische tractie ten opzichte van de verschillende primaire energiebronnen.

De energieproblemen zijn redenen te meer om de in het tienjarenplan opgenomen elektrificaties te bespoedigen.

Met het commercieel beleid op middellange en lange termijn wordt in hoofdzaak beoogd de economische en sociale belangen van het land zo goed mogelijk te dienen door een oordeelkundige aanwending van de positieve aspecten van de spoorwegtechniek.

Op het vlak van het reizigersvervoer zal de N. M. B. S. de geëlektrificeerde infrastructuur verder ontwikkelen en haar park van elektrische motorstellen en wagens moderniseren met het oog op de verhoging van de snelheid, het comfort in de treinen, de kwaliteit en de frequentie van de verbindingen tussen de steden en in de agglomeraties. Er zal gestreefd worden naar een steeds grotere coördinatie met de andere middelen voor gemeenschappelijk vervoer, zowel op het stuk van dienstregelingen als van gemeenschappelijke installaties.

Pour la réalisation, un financement européen sera sollicité.

Il est certain que la construction de ce tunnel modifiera profondément les courants de transports entre la Grande-Bretagne et le Continent. Ces conséquences sur le marché de transport belge ne sortiront leurs effets que dans une dizaine d'années.

VI. *Principes de gestion de la S. N. C. B.*

La gestion des chemins de fer belges s'inscrit depuis plusieurs années dans la ligne des principes suivants :

- freiner les conséquences de la hausse rapide des coûts en améliorant la productivité du travail et de l'exploitation;
- économiser l'énergie et jouer un rôle actif dans la lutte contre les nuisances, notamment par l'électrification de nouvelles lignes et l'amélioration de la desserte des agglomérations;
- progresser sur le plan de l'équipement technique et sur le front commercial, aux fins d'accroître la sécurité, la commodité, la rapidité et la régularité des services voyageurs et marchandises;
- coopérer étroitement avec les pouvoirs publics en vue de promouvoir une politique des transports coordonnée 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, quoique ralentie, constitue toujours un phénomène préoccupant pour toutes les entreprises vouées à des activités de prestation de services.

Dans ces conditions, la S. N. C. B. continuera à tenter d'accroître la productivité par des moyens tels que le recours aux techniques d'automatisme, notamment en signalisation, dans l'équipement des gares de triage et pour l'entretien et le renouvellement de la voie, l'emploi d'engins de manutention polyvalents dans les centres de transbordement rail-route, la modernisation de l'outillage des grands ateliers, etc...

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

Au point de vue 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 diverses sources primaires d'énergie.

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

La politique commerciale à moyen et long terme vise essentiellement à servir au mieux les intérêts économiques et sociaux de la nation, 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 de voitures, afin d'augmenter les vitesses et le confort des trains, la qualité et la fréquence des dessertes interurbaines et suburbaines. Une meilleure coordination avec les autres transports en commun sera recherchée tant sur le plan des horaires que des installations communes.

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

Ingevolge de sluiting van verscheidene steenkolenmijnen en de overschakeling in de nijverheid naar andere energiebronnen heeft de N. M. B. S. 10,5 miljoen ton/jaar aan verkeer verloren. Sedertdien heeft zij haar cliënteel gediversifieerd, inzonderheid door zich te richten tot internationaal verkeer en het havenverkeer. Door de aanzienlijke modernisering van haar park, de aankoop van grootvolumewagens en zelflossers, is ze er eveneens in geslaagd het verkeer met gesloten treinen tussen aangesloten nijverheden die met geschikte behandelingsinstallaties zijn uitgerust, snel uit te breiden.

Dat vervoer biedt de nijverheid snelheid en regelmatigheid, en een middel om de behandelingsmethoden te rationaliseren en om de voor het beheer der voorraden nodige investeringen te beperken. De N. M. B. S. heeft dat beleid verder ontwikkeld door de samenwerking met particuliere vennootschappen die wagens verhuren voor goederen die een zeer gespecialiseerd materieel vergen.

VII. *Invloed van de spoorwegsector op de arbeidsmarkt.*

De N. M. B. S. maakt gebruik van de jongste technische vindingen voor de modernisering van haar installaties, alsmede van de meest vooruitstrevende arbeidsmethoden voor haar exploitatie en haar beheer. Op die wijze ontstaat er ruime werkgelegenheid voor gespecialiseerd en goed geschoold personeel.

Voor de uitvoering van werken die niet specifiek spoorwegwerken zijn en voor de levering van haar materialen doet de N. M. B. S. vaak een beroep op particuliere, in hoofdzaak Belgische ondernemingen, die meestal zeer arbeidsintensief zijn.

Die leveringen en werken hebben inzonderheid betrekking op de nijverheid die rollend materieel bouwt, de bouwsector en de constructeurs van elektrotechnische toestellen.

B. Stedelijk- en streekvervoer

I. *Financiële toestand en oriëntering van het beleid.*

Het krediet ingeschreven op het begrotingsontwerp voor het dienstjaar 1979 uit hoofde van de staatsbijdrage tot het verwezenlijken van het evenwicht van de exploitatierekening van de zes Maatschappijen voor Intercommunaal Vervoer en van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen werd vastgesteld op een totaal bedrag van 13 707 miljoen F, waarvan 7 547 miljoen F ten bate van de M. I. V. en 6 160 miljoen F ten gunste van de N. M. V. B.

Deze kredieten dienen normalerwijze de voorziene tekorten te dekken, rekening gehouden met de vooruitzichten inzake trafiek en met de waarschijnlijke evolutie van de uitgaven (index, sociale programmatie, financiële lasten, enz.). Ten overstaan van het aangepast krediet van 1978, zou de stijging 10,5 % bedragen (13 707 tegen 12 404,6 miljoen F).

Deze verhoging geeft een duidelijk beeld te zien van de inspanning die de Staat zich getroost ten voordele van het openbaar vervoer, dit in weerwil van de begrotingsmoeilijkheden waarmee hij heeft af te rekenen ingevolge de economische crisis.

Meer dan ooit is het aangewezen, in het bijzonder in de stedelijke centra, de klemtoon te leggen op de verbetering van de leefbaarheid van de bevolking, die bedreigd is door een te groot gebruik van particuliere wagens voor de verplaatsingen.

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

La fermeture de nombreux charbonnages et une reconversion de l'industrie vers d'autres sources d'énergie ont fait perdre à la S. N. C. B. un trafic de 10,5 millions de tonnes par an. Elle a dès lors 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 de développer rapidement le trafic par trains complets homogènes entre les installations industrielles raccordées et dotées d'installations de manutention adéquates.

Ce type de transport offre à l'industrie la rapidité, la régularité, la 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 du matériel très spécialisé.

VII. *Influence du secteur ferroviaire sur 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 cette manière, de larges possibilités d'emploi sont 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. fait fréquemment appel à des entreprises privées, principalement belges, utilisant une abondante 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.

B. Transports urbains et régionaux

I. *Situation financière et orientation de la politique*

Le crédit inscrit au projet de budget pour l'exercice 1979, constituant la contribution de l'Etat à l'équilibre du compte d'exploitation des six sociétés de transports intercommunaux et de la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux, a été fixé à 13 707 millions, soit 7 547 millions en faveur des S. T. I. et 6 160 millions en faveur de la S. N. C. V.

Ces crédits couvriront normalement les déficits prévus, compte tenu des prévisions de trafic et de l'évolution probable des dépenses (index, programmation sociale, charges financières, etc.). Par rapport au crédit ajusté de 1978, l'augmentation est de 10,5 % (13 707 contre 12 404,6 millions).

Cette progression indique bien l'effort que l'Etat a décidé de consentir en faveur du transport public, malgré les difficultés budgétaires qu'il connaît par suite de la crise économique.

Plus que jamais, il s'impose de mettre l'accent, particulièrement dans les centres urbains, sur l'amélioration de la qualité de la vie, menacée par une utilisation trop importante des voitures particulières dans les déplacements de leurs habitants et de leurs visiteurs.

De bevordering van het openbaar vervoer is een van de aspecten van een politiek die gericht is op de mens en zijn milieu.

De doeltreffendheid van deze politiek vergt de onontbeerlijke middelen om haar doelstellingen te bereiken. Het is slechts mits het gemeenschappelijk vervoer de materiële middelen ter beschikking te stellen om zijn kwaliteit te verbeteren, zowel uit oogpunt van comfort als van snelheid en toegankelijkheid, dat men zal slagen er een doeltreffend middel van te maken om de strijd aan te binden tegen de teloorgang van het milieu, de bezoedeling door gassen en lawaai, de energieverstopping en de verstikking van de centra.

Het is wel degelijk deze kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer die weerspiegeld wordt door de evolutie van de hierboven aangehaalde cijfers.

Enerzijds leidt de vernieuwing van het materieel door de bestelling bij onze nationale industrie van modern materieel tot een gevoelige aangroei van de financiële lasten van de met dit opzet afgesloten leningen.

Anderzijds zijn de verbetering van de frekwentie op de meest drukke lijnen, alsook het inleggen van een beperkt aantal nieuwe diensten die moeten toelaten het aanbod aan te passen aan de behoeften, eveneens factoren die de stijging van het tekort van de vervoermaatschappijen in de hand werken.

Aangezien deze laatste factor, d.w.z. de aangroei van de omvang van het vervoer, echter zeer beperkt moet blijven, rekening gehouden met de budgettaire toestand, werd de inspanning sinds 1978 meer geconcentreerd op een betere verdeling van de bestaande diensten in functie van de werkelijke behoeften.

Het weze toegelaten hier de grote lijnen in herinnering te brengen van de op dit terrein door het departement gevoerde politiek alsmede de reeds bereikte resultaten.

1. De Brusselse metro, waarvan het eerste vak werd ingehuldigd in 1976, bracht met zich dat een groter aantal personen de voorkeur gaven aan het openbaar vervoer. Dit is een van de voornaamste factoren waaraan is te danken dat van 1976 tot 1978, het aantal door de M. I. V. B. voor haar rekening genomen reizen gestegen is van 192,6 naar 203,1 miljoen, hetzij een jaarlijkse groei van 2,7 %.

Een dergelijk resultaat bewijst de gevoeligheid van de reiziger voor de verbeteringen die aan het net worden aangebracht. Niettemin valt op te merken dat deze invloed op het gedrag van de stadsbewoners zich slechts effectief doet gevoelen na verschillende jaren, gedurende welke belangrijke investeringen door de Staat dienen verwezenlijkt op het stuk van de infrastructuur en van het materieel.

Men mag zich de eerstkomende jaren verwachten aan het doorzetten van deze tendens, vermits de uitbouw van het metro- en ook van het premetronet te Brussel, Antwerpen en Charleroi onverpoosd wordt voortgezet en dat er tegen 1980 nieuwe vakken zullen in dienst zijn genomen.

Overigens zijn in de vijf grote agglomeraties werken aan de gang met het oog op de rationalisering van de exploitatie, niet alleen door de bouw van kunstwerken, maar ook door de inrichting van nieuwe stel- en werkplaatsen, en dit voor een bedrag van 3 306,3 miljoen F. Zij zullen eveneens binnen enkele jaren hun vruchten afwerpen.

2. Wat betreft de modernisering van het materieel, die een grote invloed heeft op het reizigersvervoer, zijn voor het jaar 1979 belangrijke bestellingen voorzien.

De vastleggingsprogramma's behelzen de bestelling van 209 autobussen (140 N. M. V. B., 39 M. I. V. G. en 30 S. T. I. V.) en van 23 gelede tramrijtuigen voor de netten

La promotion du transport public est l'un des volets d'une politique soucieuse de l'homme et de son environnement.

Pour qu'elle soit efficace, cette politique doit se donner les moyens indispensables à la réalisation de ses objectifs. Ce n'est qu'en assurant aux transports en commun les conditions matérielles pour améliorer leur qualité, tant au point de vue du confort, de la vitesse et de l'accessibilité, qu'ils constitueront un moyen efficace pour lutter contre la dégradation de l'environnement, la pollution par les gaz et les bruits, le gaspillage d'énergie et l'étouffement des centres.

En réalité, c'est bien cette amélioration de la qualité du transport public que traduit l'évolution des montants cités.

D'une part, le renouvellement de l'équipement par l'achat de matériel moderne commandé à notre industrie nationale a pour conséquence un accroissement sensible des charges financières des emprunts contractés à cet effet.

D'autre part, une amélioration des fréquences sur les lignes les plus chargées, ainsi qu'un nombre limité de services nouveaux, qui permettront d'adapter l'offre de transport à l'évolution des besoins, ont également pour effet d'accroître le déficit des sociétés de transport.

Toutefois, comme ce dernier facteur, à savoir l'augmentation du volume de transport, devra rester très limité, compte tenu de la situation budgétaire, l'effort a été porté — et ce, depuis 1978 — sur une meilleure répartition des services existants en fonction des besoins réels.

Qu'il soit permis ici de rappeler les grandes lignes de la politique suivie en ce domaine par le département, ainsi que les résultats déjà obtenus.

1. Le métro de Bruxelles, dont le premier tronçon fut inauguré en 1976, a permis d'attirer vers le transport public un grand nombre de voyageurs. C'est l'un des principaux facteurs qui explique que, de 1976 à 1978, le nombre de voyages assurés par la S. T. I. B. soit passé de 192,6 à 203,1 millions, soit une progression annuelle de 2,7 %.

Ce résultat prouve que l'usager est sensible aux améliorations qui sont apportées au réseau. Toutefois, il faut faire observer que cette influence sur le comportement des habitants des villes n'est effective qu'après plusieurs années durant lesquelles d'importants investissements doivent être consacrés par l'Etat aux infrastructures et au matériel.

L'on peut donc s'attendre à un renforcement de cette tendance dans les années à venir, puisque les travaux d'extension du métro et aussi du prémétro à Bruxelles, à Anvers et à Charleroi se poursuivent activement et qu'en 1980 de nouveaux tronçons seront mis en service.

En outre, les travaux de rationalisation de l'exploitation, centrée non seulement sur des ouvrages d'art mais aussi sur de nouveaux dépôts et ateliers, sont en cours dans les cinq grandes agglomérations, et porteront également leurs fruits dans quelques années. Il s'agit d'un montant de 3 306,3 millions de F.

2. En ce qui concerne la modernisation du matériel, dont dépendent les conditions de transport des usagers, d'importantes commandes sont prévues pour l'année 1979.

Les programmes d'engagement prévoient la commande de 209 autobus (140 S. N. C. V., 39 M. I. V. G. et 30 S. T. I. V.), de 23 tramways articulés pour les réseaux de

van Charleroi en de kust, beheerd door de N. M. V. B., in aanvulling van de bestelling van 80 tramrijtuigen vastgelegd volgens programma 1978.

Deze vernieuwingen betekenen een globale investeringslast op eigen middelen van 3 239,9 miljoen F, waarvan de financiële lasten vanzelfsprekend op de exploitatieuitgaven zullen drukken.

3. Rekening gehouden, zowel met de toenemende inspanning van de gemeenschap ten gunste van het openbaar vervoer als met de grote budgettaire moeilijkheden, werden de afgelopen jaren verschillende tariefverhogingen doorgevoerd (1976, 1977 en 1978).

Er valt op te merken dat de voorgestelde begroting, dank zij de aan elke maatschappij opgelegde besparings- en rationalisatiemaatregelen, zal toelaten de kosten te ondervangen zonder tariefverhoging in 1979.

Er dient eveneens vermeld, dat bij de toegepaste tariefpolitiek het de bedoeling is de trouwe reizigers te bevorrelijen en inzonderheid zij die zich buiten het voertuig een vervoerbewijs aanschaffen.

De sociale bekommernis om de uitgaven van de gezinnen die vaak gebruik maken van het openbaar vervoer niet al te zwaar te belasten, gaat gepaard met een opzet van economische aard, namelijk de betalingen op de rijtuigen tegen te gaan en bijgevolg de commerciële snelheid op te voeren dank zij de vermindering van de tijd die de inning vergt en dus ook van de stilstanden.

Voor het jaar 1978 belooft de dekking van de uitgaven door de inkomsten 29 % bij de M. I. V. (tegen 29,8 % in 1977) en 43,6 % bij de N. M. V. B. (tegen 42,8 % in 1977).

Voor het dienstjaar 1979 zou deze dekking respectievelijk 29 % en 41,3 % moeten bedragen.

4. Dit laat andermaal toe het belang te onderstrepen van de factor « commerciële snelheid » voor een goed beheer van het openbaar vervoer. Niet alleen wint de gebruiker een kostbare tijd vermits hij sneller zijn bestemming bereikt, maar voor eenzelfde volume aan uitgaven kunnen de diensten tevens talrijker zijn, aangezien de exploitatieuitgaven essentieel variëren in functie van het aantal afgelegde km.

Drie elementen bepalen hoofdzakelijk de commerciële snelheid :

- het vermogen en de snelheid van het voertuig;
- de stilstanden;
- de verkeersmoeilijkheden waarmee de voertuigen hebben af te rekenen.

Het eerste element is essentieel van technische aard en hangt af van de modernisering van het materieel.

Het tweede gegeven, dat bepaalde technische bestanddelen omvat (aantal deuren, breedte, enz.), is bovenal functie van de tariefpolitiek vermeld onder punt 3 : voorafbetaling, abonnementen, normalisering van de deuren, enz.

Tot slot, dient vooral de aandacht te worden gevestigd op het feit dat de verkeersomstandigheden veruit de belangrijkste factor vormen bij het bepalen van de commerciële snelheid.

Er zij nogmaals onderstreept dat de bevordering van het openbaar vervoer van essentieel belang is voor het voeren van een doeltreffende politiek die het milieu dient. Dit objectief kan evenwel niet bereikt worden zonder dat het openbaar vervoer over voldoende aantrekkingskracht beschikt, competitief is t.o.v. het individueel vervoer, hetgeen een hoge commerciële snelheid veronderstelt, zelfs op de spitsuren.

Charleroi et de la côte gérés par la S. N. C. V. en complément de la commande de 80 tramways engagée au programme 1978.

Ces renouvellements représentent un investissement global, sur fonds propres, et dont les charges financières viendront donc alourdir les dépenses d'exploitation, de 3 239,9 millions de F.

3. Compte tenu, d'autre part, de l'effort grandissant consenti par la collectivité en faveur des transports publics et, d'autre part, des grandes difficultés budgétaires, plusieurs augmentations de tarif ont été appliquées ces dernières années (1976, 1977 et 1978).

Il y a lieu d'observer que le budget proposé permettra de couvrir les coûts sans augmentation de tarifs en 1979 grâce aux mesures d'économie et de rationalisation mises en place dans chaque société.

Il faut noter également que, dans la politique tarifaire qui a été appliquée, l'on a cherché à avantager les utilisateurs réguliers et surtout ceux qui s'acquittent des titres de transport en dehors des véhicules.

Ainsi, l'objectif social, à savoir ne pas grever lourdement les dépenses des ménages qui utilisent fréquemment le transport public, se doublait d'un objectif économique, à savoir décourager les paiements à bord des véhicules et donc accroître la vitesse commerciale grâce à la réduction des temps de perception, et donc des temps d'arrêt.

Pour l'année 1978, la couverture des dépenses par les recettes s'établit à 29 % dans les S. T. I. (contre 29,8 % en 1977) et à 43,6 % à la S. N. C. V. (contre 42,8 % en 1977).

Pour l'exercice 1979, cette couverture devrait s'établir respectivement à 29 % et 41,3 %.

4. Ceci permet de souligner une fois encore l'importance du facteur « vitesse commerciale » dans la bonne gestion du transport public. Non seulement l'usager y gagne un temps précieux lorsqu'il est conduit plus rapidement à son lieu de destination, mais également, pour un même volume de dépenses, les services peuvent être plus nombreux, puisque les dépenses d'exploitation sont essentiellement variables en fonction du nombre de kilomètres parcourus.

Trois éléments principaux déterminent la vitesse commerciale :

- la puissance et la vitesse propre du véhicule;
- les temps d'arrêt;
- les conditions de circulation dans lesquelles doit évoluer le véhicule.

Le premier élément est essentiellement technique, et dépend de la modernisation du matériel, traitée ci-avant.

Le second élément, qui présente certaines composantes techniques (nombre de portes, largeur, ...) est avant tout fonction de la politique tarifaire, qui a été abordée au point 3 : prépaiement, abonnements, banalisation des portes, ...

Enfin, et c'est sur ce point qu'il convient d'attirer la particulière attention, les conditions de circulation constituent le facteur le plus important, en fonction duquel s'établit la vitesse commerciale.

Il convient de souligner une fois de plus que la promotion du transport public était essentielle dans une politique efficace de protection de l'environnement. Or, précisément, cet objectif ne peut être atteint que si le transport public est suffisamment attrayant, compétitif par rapport au transport individuel, ce qui suppose une vitesse commerciale élevée, même aux heures de pointe.

Deze hogere commerciële snelheid kan op twee manieren bereikt worden :

a) het meest afdoende middel is vanzelfsprekend het openbaar vervoer te scheiden van het individueel vervoer : dit is het geval voor de metro, en voor de semi-metro in ondergronds verkeer. Spijtig genoeg is dit middel ook het meest dure, zowel wat de investeringen als wat de exploitatie betreft, terwijl de budgettaire middelen beperkt zijn.

De verwezenlijkingen zullen derhalve steeds van partiële aard blijven en in hun uitwerking altijd bezwaard blijven door de vertragingen van de gelijkgrondse voertuigen bestemd om het ondergronds net aan te vullen.

b) Een tweede middel bestaat erin verkeersmaatregelen te nemen die een echte prioriteit verzekeren aan de voertuigen van het gemeenschappelijk vervoer :

- eigen beddingen;
- verkeerswegen voorbehouden aan het openbaar vervoer;
- enkele richtingen;
- het verlenen van een prioritair karakter aan de door het openbaar vervoer gevolgde weg;
- verbod van stilstand in smalle straten bediend door openbaar vervoer;
- afstandsbediening van de verkeerslichten door de bestuurders van de voertuigen van het openbaar vervoer;
- diverse politiematregelen bestemd om een vlot verkeer mogelijk te maken en de prioriteit van de voertuigen van het openbaar vervoer te waarborgen.

In werkelijkheid hangt het merendeel van deze maatregelen af van de lokale overheid en komt het in de eerste plaats aan deze laatste toe, in het belang van de bewoners van haar gemeente, samen met de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer een programma te bestuderen en uit te werken van concrete maatregelen, die een daadwerkelijke bijdrage leveren tot de politiek van bevordering van het openbaar vervoer.

Ingeval de plaatselijke overheden in gebreke blijven, zou het departement echter over voldoende armslag moeten kunnen beschikken om er hun toe te dwingen de inrichting van het verkeer in hun stad te herzien, inachtgenomen de aanzienlijke uitgaven door de gemeenschap gedragen ten gunste van het openbaar vervoer en waarvan de sociaal-economische rendabiliteit optimaal dient verzekerd. De Minister neemt zich bijgevolg voor concrete voorstellen in te leiden, die trouwens reeds aangekondigd waren bij de bespreking in het Parlement van de wet van 5 augustus 1978 op de economische en budgettaire hervormingen.

5. Tenslotte wordt de uitvoering van de vroeger getroffen beslissingen in het raam van het reorganisatieplan van het secundair gemeenschappelijk vervoer voortgezet :

a) de overdracht, in 1977, van de autobusdiensten van de N. M. B. S. naar de N. M. V. B. heeft toegelaten het voorstedelijk en interstedelijk net als één geheel te beschouwen : de N. M. V. B. kan voortaan een betere coördinering van dit net verzekeren en de diensten herstructureren in functie van de behoeften;

b) de overdracht aan de Staat van de aandelen van de privé in het kapitaal van de M. I. V.'s, werd op 1 januari 1978 verwezenlijkt. De terugbetaling van deze aandelen wordt verricht overeenkomstig de statuten van deze maatschappijen en is verspreid over 3 jaar; de eerste twee schijven van elk 800 miljoen werden begin 1978 en begin 1979 vereffend. Het saldo van 724,5 miljoen zal begin 1980 ge-

En réalité, cette vitesse commerciale élevée peut être obtenue de deux manières :

a) le moyen le plus efficace est évidemment de séparer totalement le transport public et le transport individuel : c'est le cas du métro et du semi-métro pour les tronçons souterrains. Malheureusement, ce moyen est aussi le plus coûteux, tant en investissements qu'en exploitation, tandis que les ressources budgétaires sont limitées.

Les réalisations seront donc toujours partielles et leurs effets seront toujours hypothéqués par les retards enregistrés par les véhicules de surface destinés à compléter le réseau souterrain.

b) Un second moyen consiste à prendre des mesures de circulation qui assurent une réelle priorité aux véhicules de transport en commun :

- sites propres;
- artères réservées au transport public;
- sens uniques;
- voies empruntées par les transports publics rendues prioritaires;
- interdiction de stationner dans les rues étroites empruntées par les transports publics;
- commande à distance des feux de signalisation par les conducteurs des véhicules de transport public;
- diverses mesures de police destinées à assurer la fluidité du trafic et la priorité des véhicules de transport public.

En réalité, la plupart de ces mesures relèvent des pouvoirs locaux, et c'est à ceux-ci d'abord qu'il appartient, dans l'intérêt des habitants de leur commune, d'étudier et de mettre sur pied, avec la collaboration des sociétés de transport en commun, un programme de mesures concrètes, propres à contribuer efficacement à la politique de promotion des transports publics.

En cas de carence des pouvoirs locaux, le département devrait disposer de pouvoirs suffisants pour obliger ceux-ci à reconsidérer l'organisation de la circulation dans leur ville, eu égard aux dépenses considérables qui sont supportées par la collectivité en faveur du transport public et dont il convient d'optimiser la rentabilité socio-économique. Il entre dès lors dans les intentions du Ministre de présenter des propositions concrètes, qui avaient d'ailleurs été annoncées au Parlement lors de la discussion de la loi du 5 août 1978 de réformes économiques et budgétaires.

5. Enfin, l'exécution des décisions adoptées précédemment dans le cadre du plan de réorganisation du transport en commun secondaire se poursuit :

a) le transfert des services d'autobus de la S. N. C. B. à la S. N. C. V., opéré en 1977, a permis de reconsidérer le réseau de transport suburbain et interurbain comme un ensemble; la S. N. C. V. peut désormais assurer une meilleure coordination de ce réseau et restructurer les services en fonction des besoins;

b) le transfert à l'Etat des parts détenues par le secteur privé dans le capital des S. T. I. a été réalisé le 1^{er} janvier 1978. Le remboursement de ces parts, calculé conformément aux statuts des sociétés, a été étalé sur 3 ans : les deux premières tranches de 800 millions chacune ont été liquidées début 1978 et début 1979. Le solde, 724,5 millions, sera versé début 1980. Il est à noter que cette reprise s'est accom-

stort worden. Vermeldenswaard is dat deze overname gepaard ging met een herstructurering van de beheersorganen, waarin een grotere deelneming van de lokale overheden en van het personeel is voorzien;

c) de regionale commissies voor de verbetering en de coördinering van het stedelijk en interstedelijk gemeenschappelijk vervoer zijn in alle streken van het land werkzaam. Bovendien is het nationaal coördinatiecomité, opgericht in 1978, met een diepgaande studie begonnen op het vlak van de tarifaire structuur, van de subsidiepolitiek en van de verbetering van het verkeer van het gelijkgronds gemeenschappelijk vervoer. De door deze instanties uitgebrachte adviezen moeten toelaten de beleidskeuzen te oriënteren naar een betere dienstverlening aan de gemeenschap via het openbaar vervoer.

II. Overzicht van de werken in de grote agglomeraties in 1979

1. Brussel

Na het in dienst stellen van de metro-lijn St. Katelijne (centrum) Tomberg (St. Lambrechts-Woluwe)/Merode-Demey (Oudergem) met een lengte van ± 11 km, wordt de maximum inspanning overgebracht op de uitbreiding van deze belangrijke as naar het Oosten en het Westen van de agglomeratie.

Naar de Oosten zal de lijn verlengd worden, in een eerste fase (1981) tot aan de universitaire campus van de U. C. L. te St. Lambrechts-Woluwe (alle werken zijn in uitvoering) en verder tot aan het Dumonplein te Stockel (1983).

De werf, in uitvoering tot aan het station Hermann-Debroux zal de Zuid-Oost vertakking Merode-Demey verlengen tot voorbij de Vorstlaan (1981).

Naar het Westen is eveneens een splitsing voorzien: een tak naar het Noord-Westen, richting E. Bockstaelplein en de Heysel te Laken, en naar het Zuid-Westen, richting Verdiplein te Anderlecht.

Alle werken van ruwbouw zijn in uitvoering of afgevoerd tot aan het Verdiplein enerzijds en tot het Brugmann station op 400 m vóór het Heyselstadion op de Houba de Strooperlaan anderzijds.

De eerste drie stations te Molenbeek zullen in dienst gesteld worden in 1980, in 1982 volgen de station St. Guido te Anderlecht en Brugman te Laken en tenslotte in 1983 het station Veeweide op het Verdiplein.

Men zal een inspanning doen om een evenwichtige uitbating te verkrijgen die belangrijke polen zal bedienen, zoals de gebouwen van de U. C. L., de handelscentra van Woluwe en Oudergem, de Heyselpaleizen evenals de parkings voorzien langs de Woluwelaan, Vorstlaan en op de Heysel.

Op de lijn van de kleine ring starten nu drie nieuwe werken: twee tussen het Rogierplein en het Kanaal met het IJzer-station, en een aan het Zuidstation.

De tunnel die moet gebouwd worden aan het Louizaplein zal aanbesteed worden tijdens de zomer van 1979.

Voor de Noord-Zuidas, wordt de aanbesteding voorzien van een tunnel nabij het Van Meenenplein te St. Gilles.

Het programma voor 1979 omvat eveneens een reeks afwerkingen en elektro-mechanische uitrustingen voor de takken die in 1980 en 1981 in dienst zullen gesteld worden.

2. Antwerpen

Het premetronet zal in 1984 twee hoofdassen omvatten en verschillende zijtakken.

pagnée d'une restructuration des organes de gestion, dans lesquels une plus grande participation des pouvoirs locaux et du personnel est assurée;

c) les commissions régionales pour l'amélioration et la coordination des transports en commun urbains et interurbains fonctionnent dans toutes les régions du pays; en outre le comité coordonnateur mis en place en 1978 a entraîné des études approfondies dans les domaines de la structure tarifaire, de la politique de subventions et de l'amélioration de la circulation des transports en commun de surface; les avis émis par ces instances doivent permettre d'orienter les choix politiques vers un meilleur service à rendre à la collectivité au moyen des transports publics.

II. Aperçu des activités dans les grandes agglomérations en 1979

1. Bruxelles

Après la mise en service de la première ligne de métro Ste-Catherine (centre ville)-Tomberg (Woluwe-St-Lambert)/Méroude-Demey (Auderghem), d'une longueur de ± 11 km, le maximum d'effort se porte sur l'extension de cet axe important vers l'Est et l'Ouest de l'agglomération.

Vers l'Est, la ligne sera prolongée, dans une première phase (1981) jusqu'au campus universitaire de l'U. C. L., à Woluwe-St-Lambert — tous les chantiers sont en cours —, et par la suite jusqu'à la place Dumon, à Stockel (1983).

Le chantier, en cours d'exécution, jusqu'à la station Hermann-Debroux prolongera la branche Sud-Est Méroude-Demey, au-delà du boulevard du Souverain (1981).

Vers l'Ouest, il est également prévu une bifurcation: une branche « Nord-Ouest » vers la place E. Bockstaël et le Heysel à Laeken, et une branche « Sud-Ouest » vers la place Verdi, à Anderlecht.

Tous les chantiers de génie civil sont en cours ou terminés jusqu'à la place Verdi, d'une part, et jusqu'à la station Brugmann, avenue Houba de Strooper à 400 m du stade du Heysel, d'autre part.

Les trois premières stations de Molenbeek seront mises en service en 1980, les ouvrages jusqu'à la station St. Guido à Anderlecht et jusqu'à la station Brugmann à Laeken suivront en 1982 et enfin, en 1983, ce sera le tour de la station Veeweyde, place Verdi.

On cherche à réaliser une exploitation équilibrée capable de desservir, à court terme, d'importants pôles d'attraction comme les bâtiments de l'U. C. L., les centres commerciaux de Woluwé et d'Auderghem et les palais du Heysel, ainsi que les parkings de dissuasion prévus boulevard de la Woluwe, boulevard du Souverain et au Heysel.

Sur la ligne de la Petite Ceinture, trois nouveaux chantiers s'ouvrent actuellement, deux entre la Place Rogier et le canal, avec la station Yser, et un à la gare du Midi.

Le tunnel à construire sous la Porte Louise sera mis en adjudication au cours de l'été de 1979.

Quant à l'axe Nord-Sud, la mise en adjudication d'une section de tunnel près de la Place Van Meenen à Saint-Gilles est prévue.

Le programme de 1979 comprend également une série de parachèvement architecturaux et la mise en place d'équipements électro-mécaniques destinés aux sections qui entreront en service en 1980 et 1981.

2. Anvers

Le réseau de prémétro tel qu'il se présentera en 1984 se compose de deux axes principaux et de plusieurs embranchements latéraux:

De eerste as omvat een eerste vak Groenplaats — Centraal station dat in dienst gesteld werd in 1975, een tweede vak Centraal station — Pelikaanstraat — Belgiëlei/Mercatorstraat dat in dienst gesteld wordt in 1980 en een derde vak de Keyserlei — Astridplein — Van Wesenbeekstraat — St Elisabethstraat — Schijnpoort, waarvan de werken zopas werden aangevangen.

Het tweede en het derde vak zullen respectievelijk aansluiten met de bestaande eigen beddingen Belgiëlei — Van Rijswijcklaan — Olympiadelaan en op de Schijnpoortweg en Bredabaan tot aan het Roosensplein.

De werken van het 3^e vak, ten laste van de begroting 1978 zullen in 1979 verder gezet worden en omvatten het Elisabethstation en de tunnel Elisabethstraat — Kleine Zavel.

De tweede as verloopt vanaf de Frankrijklei, kruist de eerste as in het station Opera, vervolgens onder de Rooseveltplaats, het Astridplein — Carnotstraat en Turnhoutsebaan, vertakt naar de Turnhoutsepoort en Herentalsepoort enerzijds en anderzijds naar de Schijnpoort via de Kerkstraat. Een groot deel van deze as is reeds in uitvoering, namelijk Opera-Turnhoutsepoort/Herentalse poort.

Het programma van de werken voor 1979 omvat de aanleg van de tunnel in de Kerkstraat met het station Willibrordus.

3. Charleroi

Het semi-metronet van Charleroi omvat een lus van 4,3 km die de belangrijkste centra van de stad bedient en acht radiale vertakkingen naar de volgende eindpunten: naar Fontaine-l'Évêque (9,5 km), Roux en Courcelles (7,3 km), Lodelinsart en Gosselies (8,6 km), Ransart (4,4 km), Gilly (4,4 km), Montignies-sur-Sambre (3 km), Marcinelle en Loverval (3,2 km) en Mont-sur-Marchienne (6 km) die de belangrijkste verkeersstromen omvatten.

Het eerste vak van de lus met de station Sud en Villette werd in dienst gesteld in 1976.

Het station West evenals het station Piges (dit laatste op de vertakking naar Fontaine-l'Évêque) zullen tijdens de zomer 1979 in dienst gesteld worden.

De halve lus langs de West-zijde zal in 1981 verlengd worden via het station Beaux-Arts tot aan het Noordstation.

Een reeks werken van ruwbouw zijn in uitvoering op de vertakkingen: te Dampremy en te Fontaine-l'Évêque evenals in de richting Gilly en Châtelaineau.

Het programma 1979 voorziet in de aanbesteding van nieuwe werken op de vertakking naar Gilly (vak Gazomètre — Quatre Bras) en van Châtelaineau (tot Cora, evenals de tunnel onder de Ring).

Het programma 1979 voorziet eveneens afwerking- en uitrustingswerken op de halve lus langs de Westzijde.

4. Luik

De begroting 1979 voorziet in de vastlegging van uitgaven voor de tweede reeks werken van de stelplaats Robertmont (afwerking en uitrusting) en voor de aanleg van de tunnel Fond St. Servais.

De tweede reeks werken voor de ruwbouw van het station St Lambert en de verbinding Cadran — Hocheporte (eigen bedding voor bussen) wordt voorzien op de begroting 1980.

5. Gent

De begroting 1979 voorziet de verlenging in eigen bedding van de tramlijn naar Wondelgem en de studie van een ver-

Le premier axe : se compose d'un premier tronçon Groenplaats — Gare Centrale — mis en service en 1975 —, d'un 2^{ème} tronçon Gare Centrale — Pelikaanstraat — Belgiëlei/Mercatorstraat — qui sera mis en service en 1980 — et d'un 3^{ème} tronçon de Keyserlei — Astridplein — Van Wesenbeekstraat — St Elisabethstraat — Schijnpoort, dont les travaux viennent de commencer.

Les 2^{ème} et 3^{ème} tronçons seront raccordés respectivement aux sites propres existants Belgiëlei — Van Rijswijcklaan — Olympiadelaan et dans le Schijnpoortweg et la Bredabaan jusqu'à la Roosensplein.

Les travaux du 3^{ème} tronçon, entamés sur le budget de 1978 (de Keyserlei — Astridplein et Van Wesenbeekstraat) seront poursuivis en 1979 avec la station Elisabeth, et le tunnel Elisabethstraat — Kleine Zavel.

Le deuxième axe : part de la trémie Frankrijklei, coupe le 1^{er} axe à la station Opéra, se dirige vers la Rooseveltplaats, l'Astridplein et la Turnhoutsebaan, puis bifurque, d'une part, vers la Turnhoutsepoort et la Herentalsepoort et, d'autre part, vers la Schijnpoort, par un embranchement qui empruntera la Kerkstraat. Une grande partie de cet axe est déjà en construction, soit Opéra-Turnhoutsepoort/Herentalsepoort.

Le programme des travaux de 1979 comporte la construction du tunnel de la Kerkstraat, avec la station Willibrordus.

3. Charleroi

Le réseau de semi-métro conçu pour Charleroi se compose d'une boucle urbaine de 4,3 km desservant les principaux centres d'attraction de la ville et de huit antennes radiales vers : Fontaine-l'Évêque (9,5 km), Roux et Courcelles (7,3 km), Lodelinsart et Gosselies (8,6 km), Ransart (4,4 km), Gilly (4,4 km), Montignies-sur-Sambre (3 km), Marcinelle et Loverval (3,2 km) et Mont-sur-Marchienne (6 km), groupant les courants de trafic les plus importants.

Le premier tronçon de la boucle urbaine, avec les gares du Sud et de la Villette a été mis en service en 1976.

La station Ouest, ainsi que la station Piges (cette dernière sur l'antenne vers Fontaine-l'Évêque) seront mises en service durant l'été en 1979.

La demi-boucle Ouest sera prolongée, via la station Beaux-Arts jusque la station Nord en 1981.

Une série de chantiers de génie civil sont actuellement en cours sur les antennes : à Dampremy et à Fontaine-l'Évêque, de même qu'en direction de Gilly et de Châtelaineau.

Le programme de 1979 prévoit l'adjudication de nouveaux chantiers sur les antennes de Gilly (section Gazomètre — Quatre Bras) et de Châtelaineau (jusqu'à Cora, ainsi que le tunnel sous le Ring).

Le programme de 1979 prévoit également des parachèvements architecturaux et des travaux d'équipement notamment sur la demi-boucle Ouest.

4. Liège

Le budget de 1979 prévoit l'engagement des dépenses relatives à la 2^{ème} tranche du nouveau dépôt de Robermont (parachèvements et équipements) et à la construction du tunnel Fond St. Servais.

Par contre, la 2^{ème} tranche du génie civil de la gare routière St. Lambert et la liaison Cadran-Hocheporte (site propre pour autobus) sont prévues au budget de 1980.

5. Gand

Le budget 1979 prévoit l'engagement du prolongement en site propre de la ligne de tramways n° 1 vers Wondelgem

keersplan. De begroting 1980 zal bepaald worden in functie van de uitslag van die studie en zal vooral bestaan in plaatselijke verbeteringen van het bestaande tramnet.

C. Wegvervoer en verkeersveiligheid

I. Vervoer van personen

1. Taxi's

De taxiondernemingen die loontrekkend personeel tewerkstellen ondervinden nog steeds grote moeilijkheden op het vlak van de rendabiliteit. Geen pragmatische oplossing kon tot nu toe tot stand worden gebracht met de betrokken ministeriële departementen.

De verschillende beroepsverenigingen hebben met de vertegenwoordigers van de vakbonden een gemeenschappelijk front gevormd. Onder het voorzitterschap van het Kabinet van Verkeerswezen, heeft de Minister een werkgroep opgericht die opnieuw de bevoegde ministeries en vertegenwoordigers van dit gemeenschappelijk front groepeerde met de bedoeling eventueel een oplossing te vinden voor de gestelde problemen.

De eisen, door het gemeenschappelijk front vooropgesteld, betreffen de volgende punten :

- a) afschaffing van de accijnsrechten op gasolie, die 2,80 F per liter vertegenwoordigen, hetzij 0,68 F per betalende kilometer;
- b) afschaffing van de gemeentelijke taksen en bijkomende taksen, die ongeveer 1,06 F per betalende kilometer bedragen;
- c) afschaffing van de bijdrage aan de R. T. T. voor gebruik van de mobiele radiotelefonie, die een essentieel element is in de uitoefening van het beroep;
- d) hervorming van de sociale zekerheid ten einde de R. M. Z.-bijdragen, die 8 F per betalende kilometer vertegenwoordigen, gevoelig te verminderen;
- e) wijziging van de wetgeving op het stuk van de tariefvorming, ten einde een uniform tariefsysteem in te voeren zonder tussenkomst van de plaatselijke autoriteiten.

2. Bijzondere autobusdiensten

Door de wet van 27 december 1977 werden, m.b.t. het geregeld werknemersvervoer, onder meer de volgende wijzigingen ingevoerd :

- buiten de zones die door een maatschappij voor intercommunaal vervoer bediend zijn worden de machtigingen bij prioriteit aan de N. M. V. B. toegekend;
- de vervoerkosten komen ten laste van de werkgevers (deze laatste zullen een beperkte tussenkomst in de kosten van het vervoer aan de vervoerde personen kunnen opleggen);
- de vervoerders moeten voldoen aan bij koninklijk besluit vast te stellen eisen inzake o.m. de kwaliteit van het materieel, de veiligheid en de tarieven.

De vorenbedoelde concentratie der machtigingen zal een meer efficiënte controle en beheer van het personeelsautobusnet in de hand werken.

Anderzijds zullen de vervoerders tariefbepalingen in acht moeten nemen, waardoor de stabiliteit en de kwaliteit van het vervoer zal verbeterd worden. Deze verplichting zal opgenomen worden in de verpachtingsovereenkomsten.

et l'étude du plan de transport. Le budget de 1980 devra être déterminé en fonction des résultats de cette étude et consistera essentiellement dans des améliorations localisées du réseau existant.

C. Transport par route et sécurité routière

I. Transport de personnes

1. Taxis

Les entreprises de taxis employant du personnel salarié rencontrent toujours de grosses difficultés pour assurer la rentabilité de leurs exploitations. Aucune solution pragmatique n'a encore pu être dégagée après des contacts avec les différents départements ministériels intéressés.

Les différents groupements de la profession ont constitué avec les représentations syndicales, un front commun. Le Ministre a constitué, sous la présidence du Cabinet des Communications, un groupe de travail réunissant une nouvelle fois les ministères compétents et les représentants de ce front commun en vue de trouver éventuellement une solution aux problèmes qui se posent.

Les revendications du front commun portent sur les points suivants :

- a) la suppression des droits d'accises sur le gasoil, qui représentent 2,80 F par litre, soit 0,68 F par kilomètre parcouru en charge;
- b) la suppression des taxes et des surtaxes communales, qui représentent environ 1,06 F par kilomètre en charge;
- c) la suppression de la redevance R. T. T. pour la radiotéléphonie mobile, qui est un outil indispensable à l'usage de la profession;
- d) la réforme de la sécurité sociale en vue de diminuer fortement les cotisations à l'O. N. S. S., qui s'élève à 8 F par kilomètre parcouru en charge;
- e) la modification de la législation relative à la fixation des tarifs, en vue d'instaurer un système tarifaire uniforme sans intervention des autorités locales.

2. Services spéciaux d'autobus

La loi du 27 décembre 1977 relative au transport régulier de personnel a introduit entre autres les modifications suivantes :

- en dehors des zones desservies par une société de transports intercommunaux, les autorisations sont accordées par priorité à la S. N. C. V.;
- les frais de transport sont à charge des employeurs (ceux-ci peuvent imposer aux personnes transportées une participation limitée dans les frais du transport);
- les transporteurs doivent respecter certaines conditions, à fixer par arrêté royal, en ce qui concerne la qualité du matériel, la sécurité et les tarifs.

La concentration des autorisations est un outil de contrôle et de gestion plus efficace du réseau de transport du personnel par autobus.

D'autre part, les transporteurs devront respecter des dispositions tarifaires, ce qui améliorera la stabilité et la qualité de ces transports. Cette obligation sera reprise dans les contrats d'affermage.

Wat het leerlingenvervoer betreft, zal het departement de huidige procedure inzake het verstrekken van « technische adviezen » m.b.t. het ophaalvervoer voor leerlingen, moeten herzien in functie van de in uitzicht gestelde nieuwe structuren.

Dit zal moeten gebeuren na het operationeel worden van de Rijksdiensten voor leerlingenvervoer die bij de wet van 14 juli 1975 bij elk Ministerie van Nationale Opvoeding en Cultuur werden opgericht.

3. Autocars

De strengere criteria die in 1974 en 1976 met betrekking tot de afgifte van autocarmachtigingen en tot verhoging van het aantal voertuigen werden ingesteld, hebben een gunstige invloed bewerkstelligd op de verjonging van het autocarpark.

De invoering van een referentietarief en van een sterrenstelsel in 1977, alsmede van de vakbekwaamheid in 1978 hebben in grote mate een oplossing tot stand gebracht in de crisistoestand waarin de sector van de autocars zich bevond.

Het departement zal ieder voorstel onderzoeken dat door de bevoegde beroepsvereniging zal ingeleid worden.

II. Vervoer van goederen

Op het vlak van de reglementering, is de Minister van plan een nieuwe herziening van de wet van 1 augustus 1960, inzake het vervoer van zaken met motorvoertuigen over de weg, voor te bereiden. Er dient inderdaad naar een alternatief gezocht voor het vervoerbewijs, waar de straal van 25 km ernstige problemen schept in bepaalde landelijke gebieden en aan de kust. Anderzijds dienen maatregelen genomen tot aanpassing van de voorwaarden inzake solvabiliteit, rendabiliteit en capaciteit.

Bij wet van 18 november 1977 werd in de mogelijkheid voorzien een tijdelijke opschorting van de afgifte van vervoerbewijzen en -vergunningen in te voeren. In overleg met de beroepsvereniging werd tot nog toe van deze mogelijkheid geen gebruik gemaakt, omdat de diensten van het Ministerie van Verkeerswezen eerst de uitwerking willen nagaan van het koninklijk besluit van 5 september 1978, dat alle ongewenste uitbreidingsmogelijkheden in geval van overdrachten buiten familieverband kordaat uitschakelt. De Minister acht dit voorlopig een goed alternatief voor de opschorting.

Wat de bilaterale akkoorden betreft, werden zeer positieve resultaten behaald met Portugal en Spanje, vooral wat de afschaffing van de taksen betreft.

De besprekingen tot het bereiken van bilaterale overeenkomsten met Afganistan, Iran, Jordanië en Marokko vorderen goed.

De beschikbare contingenten vergunningen voor het goederenverkeer met Italië en Oostenrijk blijven beperkt. Voor 1978 werd er evenwel een lichte vermindering van de vraag naar Oostenrijkse en Italiaanse vervoervergunningen vastgesteld. De toestand is momenteel dan ook bevredigend mede door de in Oostenrijk per 1 juli 1978 ingevoerde vervoerbelaasting en de lage wisselkoers van de Italiaanse lire.

Daarentegen worden sinds einde 1977 steeds meer Duitse vervoervergunningen aangevraagd. Vanwege de Duitse overheid kon slechts een zeer geringe verhoging van 2 500 ritmachtingen worden verkregen. Maatregelen om de afgifte van Duitse vergunningen af te remmen werden genomen om te beletten dat het contingent zou worden overschreden.

En ce qui concerne le ramassage d'élèves, le département devra revoir les procédures existantes en matière d'« avis technique » en fonction des nouvelles structures projetées.

Cette révision aura lieu après la mise en place des Services nationaux de transports scolaires, qui doivent être créés au sein de chacun des ministères de l'Éducation nationale et de la Culture en vertu de la loi du 14 juillet 1975.

3. Autocars

Les critères plus sévères qui furent introduits en 1974 et en 1976 en matière d'octroi des autorisations pour services d'autocars et d'augmentation du nombre de véhicules ont exercé une influence favorable sur le rajeunissement du parc d'autocars.

L'introduction d'un tarif de référence et du système à étoiles en 1977 ainsi que de la capacité professionnelle en 1978 ont résorbé, dans une large mesure, la situation de crise qui prévalait dans le secteur autocars.

Le département examinera toutes les propositions que la fédération compétente introduira.

II. Transport de marchandises

Sur le plan de la réglementation, le Ministre a l'intention de préparer une nouvelle révision de la loi du 1^{er} août 1960 relative au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles, afin de trouver une solution de rechange en matière de certificat de transport. Le rayon de 25 km pose de sérieuses difficultés dans certaines régions rurales et à la Côte. D'autre part, les conditions de solvabilité, de rentabilité et de capacité doivent être adaptées.

La loi du 18 novembre 1977 prévoit la possibilité d'introduire la suspension temporaire de la délivrance de certificats de transport et des autorisations de transport national. En concertation avec l'organisation professionnelle il n'a pas encore été fait recours à cette possibilité, étant donné que les services du Ministère des Communications souhaitent évaluer d'abord les effets de l'arrêté royal du 5 septembre 1978, qui élimine catégoriquement toute possibilité d'extension non voulue en cas de transferts en dehors du milieu familial. Le Ministre considère provisoirement ceci comme une bonne alternative à la suspension.

En ce qui concerne les accords bilatéraux, des résultats très positifs ont été atteints avec le Portugal et l'Espagne, notamment sur le plan de la suppression des taxes dans ces pays.

Les pourparlers relatifs à la conclusion d'accords bilatéraux fort avancés sont avec l'Afghanistan, l'Iran, la Jordanie et le Maroc.

Les contingents d'autorisations disponibles pour le transport avec l'Italie et l'Autriche restent trop limités. Pour 1978, une légère régression de la demande en autorisations de transport italiennes et autrichiennes peut cependant être constatée. La situation est momentanément moins difficile du fait de l'imposition depuis le 1^{er} juillet 1978 d'une taxe sur le transport en Autriche et de la baisse du cours de change de la lire italienne.

En revanche, de nombre des autorisations de transport demandées en Allemagne ne fait qu'augmenter depuis la fin de l'année 1977. Les autorités allemandes n'ont accordé que 2 500 autorisations supplémentaires ce qui est une augmentation très réduite. Afin de prévenir un dépassement de ce contingent, des mesures freinant la délivrance des autorisations allemandes ont été prises.

Joegoslavië heeft vanaf 1 juni 1978 een transitobelasting ingevoerd. Besprekingen over het bestaande akkoord duren voort. Joegoslavië wenst een afzonderlijk contingent voor bilaterale vergunningen en transitovergunningen. België als voorstander van een vrij transitoverkeer is hietegen gekant.

Het aantal communautaire vergunningen (E. E. G.) werd voor België op 348 gebracht.

Het aantal multilaterale vergunningen toegekend aan Belgische vervoerders in het raam van de Europese Conferentie van Minister van Transport werd eveneens verhoogd en van 25 op 30 gebracht.

Op het vlak van de tarieven schrijft de Verordening (E. E. G.) n° 2831/77 van de Raad van 12 december 1977 betreffende de prijsvorming voor het beroepsgoederenvervoer over de weg tussen de Lid-Staten, voor dat op het vervoer van goederen over de weg voor rekening van derden tussen de Lid-Staten, ofwel referentietarieven ofwel verplichte tarieven van toepassing zijn.

Voor de invoering van referentietarieven zijn op dit ogenblik nog onderhandelingen bezig tussen de beroepsorganisaties van de ondernemingen voor goederenvervoer over de weg van België, het Verenigd Koninkrijk, Ierland en Denemarken.

Wat betreft de verplichte tarieven zijn alle bilaterale of multilaterale tariefakkoorden die België afgesloten heeft herzien of in herziening.

Benelux

Op 1 december 1977 werd het Benelux-tarief voor de tweede maal met 15 % verhoogd.

In de nabije toekomst zal begonnen worden met een derde fase van tariefherziening.

België-Duitsland

Bij beslissing van de Commissie van de E. G. van 12 juni 1978 (Publikatieblad van de E. G. van 11 juli 1978) tot regeling van het geschil tussen de Bondsrepubliek Duitsland enerzijds en België en Nederland anderzijds over de vaststelling van het niveau van de verplichte tarieven voor het goederenvervoer over de weg tussen de betrokken Lid-Staten, worden de basisprijzen van het Belgisch-Duits tarief met 15 % verhoogd. Binnenkort zal het herstel van de muntpariteit geregeld worden.

België-Frankrijk

Vanaf 1 november 1978 is het Belgisch-Frans tarief met 15 % verhoogd. Onderhandelingen voor een verdere herziening van het Belgisch-Frans wegvervoertarief met o.m. het wegwerken van de wisselkoersdispariteiten zijn bezig.

België-Italië

Vanaf 1 augustus 1978 is voor het Belgisch-Italiaans tarief een verhoging met 19 % van kracht op de barema's in Belgische frank en met 130 % op de barema's van Italiaanse lire. Op die wijze zijn, naast een herziening voor kostprijzen en marktprijsgegevens, eveneens de muntpariteiten hersteld.

III. Verkeersveiligheid

Evolutie van de verkeersongevallenstatistieken

De beschikbare statistieken voor het jaar 1978 wijzen op een stabilisatie van het aantal slachtoffers in vergelijking met

Les autorités yougoslaves ont introduit une taxe sur le transit, depuis le 1^{er} juin 1978. Les pourparlers concernant une révision de l'accord se poursuivent. La Yougoslavie souhaite deux contingents distincts, l'un pour les autorisations bilatérales et l'autre pour les autorisations de transit. La Belgique en tant que tenant du libre transit s'y oppose.

Le nombre d'autorisations communautaires (C. E. E.) de la Belgique a été porté à 348.

Le nombre d'autorisations multilatérales octroyées aux transporteurs belges dans le cadre de la Conférence européennes des Ministres des Transports a également été augmenté et a été porté de 25 à 30.

Sur le plan tarifaire, le règlement (C. E. E.) n° 2831/77 du Conseil du 12 décembre 1977, relatif à la formation des prix pour les transports de marchandises par route entre les Etats membres, prévoit que pour le transport de marchandises par route pour le compte de tiers, sont d'application soit des tarifs de référence, soit des tarifs obligatoires.

La mise en vigueur des tarifs de référence fait actuellement encore l'objet de négociations entre les organisations professionnelles des entreprises de transport de marchandises par route de la Belgique, du Royaume-Uni, de l'Irlande et du Danemark.

Quant aux tarifs obligatoires, tous les accords tarifaires bilatéraux ou multilatéraux que la Belgique a conclus, font l'objet d'une révision, ou sont déjà révisés.

Benelux

Le 1^{er} décembre 1977, le tarif Benelux a été augmenté pour la seconde fois de 15 %.

Dans un proche avenir, une troisième phase de révision va être entreprise.

Belgique-Allemagne

Par décision de la Commission des C. E. du 12 juin 1978 (Journal officiel de la C. E. du 11 juillet 1978), réglant le différend entre la République fédérale d'Allemagne, d'une part, et la Belgique et les Pays-Bas, d'autre part, au sujet de la fixation du niveau des tarifs obligatoires applicables aux transports de marchandises par route entre les Etats membres en cause, les prix de base du tarif Belgique-Allemagne ont été augmentés de 15 %. Le rétablissement des parités monétaires sera réglé dans un proche avenir.

Belgique-France

Depuis le 1^{er} novembre 1978, le tarif Belgique-France a été augmenté de 15 %. Les pourparlers en vue d'une nouvelle révision du tarif pour le transport de marchandises par route entre la Belgique et la France, avec entre autres une suppression des disparités des cours du change, sont en cours.

Belgique-Italie

Depuis le 1^{er} août 1978, le tarif Belgique-Italie a été majoré : de 19 % en ce qui concerne les barèmes établis en francs belges et de 130 % en ce qui concerne les barèmes établis en liras italiennes. De cette façon, les parités monétaires sont rétablies en même temps qu'une révision sur base du prix de revient et des prix du marché.

III. Sécurité routière

Evolution des statistiques concernant les accidents routiers

Les statistiques disponibles pour l'année 1978 montrent une stabilisation du nombre des victimes par rapport à 1977

1977 en een lichte stijging (2,1 %) tegenover 1976. Rekening houdend met de stijging van het voertuigenpark (7,5 %), vertoont de algemene tendens dus een lichte vooruitgang.

De vergelijkende evolutie is de volgende :

et une légère augmentation (2,1 %) par rapport à 1976. Compte tenu de l'augmentation du parc automobile (7,5 %), la tendance générale traduit donc un léger progrès.

L'évolution comparative est la suivante :

					Vergelijking — Comparaison — 78/76	
					78/77	
— over gans het net :	1978	1977	1976	78/77	78/76	— sur tout le réseau :
Doden	1 703	1 697	1 638	+ 0,4 %	+ 4 %	Tués.
Zwaar gekwetsten	20 947	20 182	20 162	+ 3,8 %	+ 3,9 %	Blessés graves.
Licht gekwetsten	64 287	64 664	63 336	- 0,6 %	+ 1,5 %	Blessés légers.
Totaal	86 937	86 543	85 166	+ 0,5 %	+ 2,1 %	Total.
— op autosnelwegen :						
Doden	153	125	139			Tués.
Zwaar gekwetsten	758	759	767			Blessés graves.
Licht gekwetsten	2 237	1 840	1 943			Blessés légers.
Totaal	3 148	2 724	2 849			Total.
— sur autoroutes :						

De evolutie per categorie van weggebruikers toont, in vergelijking met 1976, een duidelijke daling van het aantal ongevallen met motorfietsen en bromfietsen (- 19 %), bij voetgangers (- 4,7 %) en fietsers (- 8,8 %).

Voor de inzittenden van personenauto's is de verhoging ten opzichte van 1977 (6 %) minder belangrijk dan deze van 1977/1976 (13 %). Bij deze categorie blijft het aantal slachtoffers het grootst op de autosnelwegen (+ 21 % licht gekwetsten). Dit bewijst dat de bestuurders waakzaam moeten blijven en dat een voortdurende controle van de politie en de rijkswacht noodzakelijk blijft (snelheid, veiligheidsgordel, enz.).

Technische veiligheid van de voertuigen

Nieuwe initiatieven worden voorbereid :

- internationale homologatie van de nieuwe voertuigen;
- controle van de gebruikte voertuigen;
- toepassing van de internationale voorschriften betreffende de voertuigen die vallen onder de Internationale Akkoorden waartoe België is toegetreden. Deze hebben betrekking op de internationale homologatie van de voertuigen, het vervoer van gevaarlijke stoffen, het vervoer van bederfbare waren, het gebruik van de tachograaf voor voertuigen bestemd voor het goederen- en personenvervoer.

De homologatie van de voertuigen is vooral belangrijk op internationaal vlak, gelet op het groot aantal richtlijnen van de E. G. die wij in onze nationale wetgeving moeten opnemen.

Er wordt momenteel een wetsontwerp uitgewerkt dat moet toelaten de maatregelen te nemen die zich opdringen.

De technische controle van de voertuigen werd in de actualiteit gebracht naar aanleiding van de gebeurtenissen in het station voor automobielininspectie te Hasselt. De integriteit van bepaalde personeelsleden van de automobielininspectie, de kwaliteit van de gebruikte meetapparatuur, be-

L'évolution par catégorie d'usagers fait apparaître par rapport à 1976, une diminution très marquée pour les usagers des engins motorisés à 2 roues (- 19 %) et des progrès parmi les piétons (- 4,7 %) et les cyclistes (- 8,8 %).

Pour les occupants de voitures, l'augmentation par rapport à 1977 (6 %) est moins importante que celle de 1977/1976 (13 %). C'est dans cette catégorie que le nombre de victimes reste le plus élevé, même sur autoroutes (+ 21 % de blessés légers). Ceci justifie la nécessité pour les conducteurs de faire preuve d'une vigilance soutenue et pour les services de police et de gendarmerie de ne pas relâcher les contrôles (vitesses, ceintures de sécurité, etc.).

Sécurité technique des véhicules

De nouvelles initiatives sont en préparation concernant :

- l'homologation sur le plan national des véhicules neufs;
- le contrôle des véhicules usagés;
- l'application des règles internationales relatives aux véhicules routiers dépendant d'Accords internationaux auxquels la Belgique a adhéré, notamment en vertu du Traité de Rome. Ces règles qui sont transposées dans le droit national ont trait à l'homologation internationale des véhicules routiers, au transport des marchandises dangereuses, au transport des denrées périssables, à l'utilisation du tachygraphe sur les véhicules de transport de marchandises et de personnes.

La question de l'homologation des véhicules est surtout sensible sur le plan international par suite du nombre important de directives du Marché commun que nous sommes obligés de transposer dans le droit national en vertu des règles des Communautés européennes.

Un projet de loi est préparé actuellement pour permettre d'arrêter les dispositions qui s'imposent.

Le contrôle des véhicules usagés a été à l'avant-plan de l'actualité suite aux événements qui se sont déroulés à la station de Hasselt. Ont été mis en cause, l'intégrité de certains agents de l'inspection automobile, la qualité de l'appareillage de mesure utilisé, de certaines méthodes d'inspec-

paalde inspectiemethodes, de bezoldiging en het financieel mechanisme van de inspectieorganismen en de doeltreffendheid van de overheidscontrole, werden in vraag gesteld.

Zonder de conclusies van het gerechtelijk onderzoek af te wachten en zonder afbreuk te doen aan de beslissingen die later zullen getroffen worden, werd reeds een breed opgezette aktie gevoerd in de verschillende sectoren van de automobielsinspectie.

Aldus werd onmiddellijk een grondige controle van de apparatuur van alle inspectiestations uitgevoerd evenals een aktie tot het volledig voorkomen van elke poging tot corruptie.

Om te vermijden dat ten onrechte geldige schouwingskaarten zouden afgeleverd worden, werden de volgende maatregelen getroffen :

- de tijdelijke opheffing van het meten van het CO-gehalte. De meetmethode, die in principe geldig is, laat in de uitvoering enige onzekerheid bestaan. De bevoegde diensten bestuderen dit probleem met experts van buiten uit;

- de afschaffing van de wielslipmeter, daar dit toestel niet meer aangepast is aan de huidige autotechniek, meer bepaald wat de stuurinrichting betreft;

- de controle en de ijking van alle platenremmers door een privé-organisme, gespecialiseerd in meetapparatuur. Deze operatie werd gevolgd door een grondig nazicht van de regloscoopen (toestellen om de schijnwerpers te controleren) en de rookmeters.

Deze onmiddellijke maatregelen laten toe thans te zeggen dat de schouwingskaarten nu worden afgeleverd op basis van controles met betrouwbare apparatuur.

Gelijktijdig met deze operatie werd de organisatie van de technische controle zelf in detail onderzocht. De eerste resultaten van dit onderzoek hebben aanleiding gegeven tot :

- de voorbereiding van een handboek voor de controle van alle meetapparaten die in de stations voor automobielsinspectie gebruikt worden. Dit handboek beschrijft wat moet nagezien worden, hoe dit nazicht moet geschieden en de frequentie : dagelijks, wekelijks, maandelijks, jaarlijks. Dit handboek is bedoeld om elke onbetrouwbaarheid van de apparaten te voorkomen;

- de verplichting, alle apparaten jaarlijks te laten nakijken en te ijken door een gespecialiseerde firma, die onafhankelijk is en van de organismen zelf en van de administratie;

- de verplichting eerlang controleregisters van de apparatuur in alle stations bij te houden, waarin elk nazicht wordt opgetekend. Deze registers zijn wat vorm en inhoud betreft zo goed als klaar;

- de voorbereiding van een nieuwe gedragscode voor de personeelsleden van de autoinspectie, essentieel afgestemd op de verkeersveiligheid;

- de uitwerking van een vernieuwingsprogramma voor de verouderde controleapparatuur zoals de platenremmers, de regloscoopen en de rookmeters, dat moet toelaten binnen de twee jaar dit materieel te vernieuwen.

Op het vlak van de reglementering zal een wetsontwerp worden neergelegd om de homologatievoorwaarden van de voertuigen en hun uitrusting, vast te leggen.

tion appliquées, les rémunérations, pour ne pas dire le financement en général des organismes d'inspection et l'efficacité du contrôle de tutelle exercé par le Département.

Sans attendre les conclusions de l'enquête judiciaire et sans préjudice aux décisions qui seront prises ultérieurement, une action d'envergure a été déclenchée dans différents secteurs de l'inspection automobile.

La réponse immédiate a été un contrôle intensif de tous l'appareillage des stations d'inspection ainsi que de toutes tentatives de corruption.

Pour écarter la probabilité de délivrer indûment des certificats de visite, les mesures suivantes ont été prises sur-le-champ :

- la suppression momentanée de la mesure du CO car la méthode de mesure, bien que valable dans son principe, laisse quelques incertitudes dans son application pratique. Les services compétents de l'Administration se penchent sur cette question pour le moment en coordination avec des experts venus de l'extérieur;

- la suppression des aligneurs de roue, ces appareils n'étant plus compatibles avec la technique automobile actuelle en matière de géométrie de direction;

- le contrôle et l'étalonnage de tous les freinomètres à plateaux par une organisation privée spécialisée dans les appareils de mesure. Cette opération terminée, elle a été suivie par une vérification approfondie des régloscoopes et des opacimètres.

Ces mesures immédiates permettent de dire à l'heure actuelle que les certificats de visite sont délivrés par le contrôle technique sur base de vérifications effectuées par un appareillage fiable.

Parallèlement à cette opération, l'organisation du contrôle technique a été réexaminée en détail. Les premiers résultats de cet examen ont abouti à :

- la préparation d'un manuel pour le contrôle de tous les appareils de mesure utilisés dans les stations d'inspection. Ce manuel comprend les vérifications à effectuer, la manière de les réaliser et leur fréquence : journalière, hebdomadaire, mensuelle, annuelle. Ce manuel est destiné à prévenir tout manque de fiabilité des appareils;

- l'obligation, toujours dans un esprit de qualité de matériel, de faire vérifier, avec étalonnage, tous les appareils chaque année par une firme spécialisée indépendante et des organismes et de l'administration;

- l'imposition prochaine de registres de contrôle d'appareillage dans chaque station, dans lesquels seront consignées toutes les vérifications. Ces registres, dans leur forme et leur contenu, sont quasi prêts à l'heure actuelle;

- la préparation d'un nouveau code de bonne pratique (vade-mecum du contrôleur), axé essentiellement sur la sécurité routière;

- l'élaboration d'un programme de renouvellement d'appareils de contrôle devenus désuets, tels que les freinomètres à plateaux, les régloscoopes, les anciens opacimètres qui devrait permettre dans les deux ans une remise à neuf du matériel utilisé.

Sur le plan réglementaire, ceci se traduira par le dépôt d'un projet de loi destiné à fixer les conditions d'homologation des véhicules automobiles et leurs accessoires.

Tegelijkertijd worden nieuwe uitvoeringsbesluiten voorbereid betreffende de volgende punten :

- aanpassing van het algemeen reglement betreffende de technische eisen van de vierwielige voertuigen en van het algemeen reglement betreffende de technische eisen van de tweewielige voertuigen;

- de voorwaarden voor de erkenning van de organismen voor automobieliinspectie, de organisatie van de controle en het statuut van de organismen;

- de toepassing in België van 48 E. G.-richtlijnen;

- de toepassing van het A. T. P.-akkoord (vervoer van bederfbare waren) wat de bouw van een gespecialiseerd station en de organisatie van een homologatiedienst insluit.

Financieel aspect van de automobieliinspectie

De tarieven van de automobieliinspectie worden zo vastgesteld dat zij al de door de Minister van Verkeerswezen aanvaarde exploitatiekosten en -lasten alsmede de bezoldiging van de organismen dekken.

De aanvaarde kosten en lasten zijn deze welke door het departement onder de vorm van boekhoudkundige normen zijn vastgesteld. De tarieven worden regelmatig aan de Commissie tot regeling van de prijzen voorgelegd.

Om een uniform tarief voor gans het land te kunnen handhaven bestaat een systeem van onderlinge compensatie in die zin dat de organismen met een overschot aan ontvangsten op de som van de exploitatielasten en de bezoldiging, dit overschot afdragen om de eventuele tekorten van de andere organismen te dekken.

De toepassing van dit systeem wordt verzekerd door het Fonds voor de Inspectie van Automobielen (F. I. A.) dat handelt op grond van de door de Minister van Verkeerswezen goedgekeurde rekeningen.

De controle op de ontvangsten van de organismen wordt verzekerd door het Bestuur van het Vervoer terwijl de in rekening gebrachte uitgaven en bezoldiging gecontroleerd worden door drie bedrijfsrevisoren, elk voor een bepaald aantal organismen verantwoordelijk en collegiaal optredend.

De organismen dienen hun rekeningen in, zowel bij het departement als bij de bedrijfsrevisoren. Deze laatste brengen verslag uit bij de Minister van Verkeerswezen met afschrift aan het Bestuur van het Vervoer.

De vergoeding van de organismen voor automobieliinspectie werd in het protocol van 1970 vastgesteld op 15 % van de netto-ontvangsten, d.w.z. de bruto-ontvangsten verminderd met de bijdragen die gestort worden aan de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid, het Studiefonds voor Veilig Wegverkeer en het F. I. A. Van 1974 tot 1977 werd deze vergoeding vastgesteld op 12,5 % van de netto-ontvangsten.

In mei 1978 werd het protocol van 1970 grondig herwerkt ten einde enerzijds de vergoeding niet automatisch te koppelen aan de tariefverhogingen en anderzijds, de erkenningsmodaliteiten van de organismen te herzien (periode van tien jaar met opzeggingstermijn van twee jaar). Bij deze gelegenheid werd een nieuwe formule uitgewerkt om de vergoedingen van de organismen als volgt te bepalen : 7,45 % van de netto-ontvangsten en ten laste brengen van een rentevoet van 11,15 % op de waarde van de onroerende goederen verminderd met de geleende en nog niet terugbetaalde kapitalen, de afschrijvingen en de vernieuwingsdotatie. Deze formule zal toegepast worden op de exploitatierekeningen van 1978.

Parallèlement seront préparés les arrêtés d'exécution de celle-ci et notamment :

- le règlement général sur les conditions techniques des véhicules à quatre roues;

- le règlement général sur les conditions techniques des véhicules à deux roues;

- les conditions d'agrément des organismes d'inspection automobile, l'organisation du contrôle et le statut des organismes;

- l'application en Belgique de 48 directives communautaires (soit 48 arrêtés);

- l'application de l'A. T. P. (transports denrées périssables), ce dernier point inclut la construction d'une station spécialisée et l'organisation d'un service d'homologation.

Redevances et contrôle comptable de l'inspection automobile

Les redevances au profit des organismes doivent couvrir les charges d'exploitation ainsi que la rémunération des organismes.

Les charges d'exploitation sont fixées par des normes comptables arrêtées par le département. Le tarif des redevances est soumis régulièrement à la Commission de régulation des prix.

Pour maintenir un tarif uniforme pour tout le pays, il existe un système de compensation réciproque tel que les organismes qui ont un excédent de recettes par rapport à leurs charges d'exploitation couvrent les déficits des autres organismes.

L'application de ce système est gérée par le F. I. A. (Fonds de prévision et d'utilité publique de l'inspection des véhicules automobiles), sur base des comptes approuvés par le Ministre des Communications.

Le contrôle des recettes des organismes est assuré par l'Administration des Transports tandis que les charges sont contrôlées par trois réviseurs d'entreprises, responsables chacun d'un certain nombre d'organismes et agissant collectivement.

Les organismes présentent leurs comptes au département et aux réviseurs d'entreprises. Ces derniers adressent leur rapport au Ministre des Communications avec copie à l'Administration des Transports.

La rémunération des organismes d'inspection automobile a été fixée par le protocole de 1970 à 15 % des recettes nettes, c'est-à-dire des recettes brutes diminuées des redevances versées au Conseil supérieur de la Sécurité routière, au Fonds d'Études et de Recherches et au F. I. A. De 1974 à 1977, la rémunération a été ramenée à 12,5 % des recettes nettes.

En mai 1978, le protocole de 1970 a été profondément remanié afin, d'une part, de ne pas lier automatiquement l'augmentation des tarifs à l'augmentation de la rémunération et, d'autre part, de revoir les conditions de l'agrément des organismes (période de dix ans avec préavis de deux ans). À cette occasion, une nouvelle formule a déterminé comme suit le calcul de la rémunération des organismes : 7,45 % des recettes nettes et prise en charge d'un taux d'intérêt de 11,15 % sur la valeur des biens immobiliers diminuée des capitaux empruntés et non encore remboursés, des amortissements et de la dotation de renouvellement. Cette formule sera appliquée pour les comptes d'exploitation de 1978.

Rekeningen 1977

Boekhoudkundige netto-ontvangsten	1 062,1 miljoen
Exploitatielasten	950,6 miljoen
Bezoldiging van de organismen	130,2 miljoen
Negatief	18,7 miljoen

Het betreft hier de globale rekeningen van de technische controle en de rijbewijsexamens.

De Diensten van het Ministerie van Verkeerswezen hebben opdracht gekregen naar aanleiding van het uitwerken van de hierboven vermelde uitvoeringsbesluiten het geheel van de werking van de automobielsinspectie met inbegrip van het financieel mechanisme en de bezoldiging van de organismen aan een volledig nieuw onderzoek te onderwerpen.

Vervoer van gevaarlijke goederen

Het veiligheidsprobleem bij het vervoer van gevaarlijke goederen is de laatste tijd herhaaldelijk op de voorgrond getreden. Er werd een interdepartementale werkgroep opgericht om al de aspecten van deze complexe materie te bestuderen.

De technische reglementering op dit stuk in voege sedert 1976, is gebaseerd op het Europese A. D. R.-akkoord en is zeer streng. Op 1 oktober 1978 werden de constructienormen voor de tanks en hun uitrusting nog verscherpt, rekening houdend met de classificatie van de gassen. De lasnaden worden strenger nagekeken. Op het einde van dit jaar verstrijkt een overgangperiode waarna het gebruik van tanks in T1 staal zal verboden worden voor bepaalde produkten.

De werkzaamheden van de Commissie hebben andere belangrijke problemen naar voren gebracht, namelijk :

- de specifieke beroepsopleiding van ondernemingsleiders en van de bestuurders van voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren;
- de coördinatie van de hulpdiensten bij ongeval;
- specifieke wegcontroles;
- het verkeer in de tunnels en binnen de bebouwde kommen.

De Raad van State heeft onlangs een advies uitgebracht over een ontwerp van koninklijk besluit dat de voertuigen die onder dekking van het A. D. R.-akkoord rijden (gele borden) zal verplichten gebruik te maken van de autosnelwegen, behalve in geval van gerechtvaardigde noodzakelijkheid.

Bovendien worden voorstellen onderzocht om het verkeer van gevaarlijke goederen tijdens de week-ends en op de feestdagen te beperken. Buiten de prioritaire behoeften wordt dit vervoer nu reeds fel afgeremd, gezien de aanzienlijke bijkomende loonlasten. De nieuwe beperkingen zouden echter aanleiding geven tot bijkomende moeilijkheden : stijging van de verkeersdrukte bij het begin en het einde van de week — blokkering van het internationaal vervoer aan de grenzen — de feestdagen verschillen van land tot land, enz.

Het vermijden van de bebouwde kommen, het vastleggen van bepaalde reismogelijkheden en het indelen van prioritaire produkten werd eveneens grondig onderzocht. Over al deze kwesties wordt eveneens op Europees vlak onderhandeld en het is praktisch niet mogelijk een nationale oplossing uit te werken vooraleer de toekomstige opties op internationaal vlak gekend zijn.

Comptes 1977

Recettes nettes comptabilisées	1 062,1 millions
Charges d'exploitation	950,6 millions
Rémunérations organismes	130,2 millions
Négatif	18,7 millions

Il s'agit des comptes globalisant le contrôle technique et les examens du permis de conduire.

A l'occasion de la préparation des arrêtés susmentionnés, les services du Ministère des Communications ont été chargés de procéder à une nouvelle enquête approfondie concernant l'ensemble des activités de l'inspection automobile, y compris le mécanisme financier de la rémunération de ces organismes.

Sécurité des transports de marchandises dangereuses

La sécurité de ces transports a été mise à l'avant-plan de l'actualité. Une commission interdépartementale a été chargée d'examiner tous les aspects de cette question complexe.

Sur le plan technique, la réglementation en vigueur depuis 1976 et basée sur les accords européens A. D. R. comporte des prescriptions rigoureuses. En ce qui concerne les citernes, ces prescriptions ont été encore renforcées à partir du 1^{er} octobre 1978 en ce qui concerne la classification des gaz et les normes de construction des citernes et de leurs équipements. Les contrôles des soudures sont plus rapprochés. Une période de transition expirant à la fin de cette année a été fixée pour interdire l'utilisation des citernes en acier T1 pour le transport de produits déterminés.

Les travaux de ladite Commission ont porté également sur d'autres problèmes importants tels que :

- la formation professionnelle spécifique des chefs d'entreprise de transport et des conducteurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses;
- la coordination des services d'intervention en cas d'accident;
- des contrôles routiers spécifiques;
- la circulation dans les tunnels et dans les agglomérations.

Un projet d'arrêté vient de recevoir l'avis du Conseil d'Etat : il a pour but d'obliger les véhicules circulant sous couvert de l'accord A. D. R. (panneaux orange) d'emprunter les autoroutes, sauf nécessité justifiée.

D'autres propositions tendant à limiter la circulation des produits dangereux pendant les week-ends et les jours fériés ont été examinées. Hormis la couverture des besoins prioritaires, la circulation de ces transports est déjà réduite autant que possible vu l'importance des charges salariales supplémentaires. De nouvelles restrictions se heurtent à diverses objections : freiner l'augmentation de ces trafics les vendredis et lundis, jours très chargés; blocage des transports internationaux aux frontières; les jours fériés sont différents d'un pays à l'autre, etc.

Le contournement des agglomérations, la détermination des itinéraires, la classification des produits prioritaires ont également été approfondis. Tous ces points sont également en discussion au niveau européen et il n'est pratiquement pas possible d'arrêter une solution nationale avant de connaître les prochaines options sur le plan international.

Verhoging van de veiligheid van de voertuigen uitgerust met een L. P. G. installatie

Nieuwe technische bepalingen werden uitgevaardigd die de gebruiker de nodige waarborgen bieden dat de L. P. G.-installatie waarmee zijn voertuig uitgerust is, voldoet aan de nodige veiligheidsnormen. De installateur zal ter bevestiging een attest daarvan aan de gebruiker overhandigen.

Deze reglementaire beschikkingen zijn in werking getreden op 1 mei 1978. Een overgangperiode die op 1 mei 1979 eindigt, werd voorzien.

Hervorming van het rijbewijs

Sinds de hervorming van het rijbewijs waarbij voor de kandidaat-bestuurders een theoretisch examen en een praktisch examen verplicht werden gesteld, hebben de kandidaten de keuze: ofwel de opleiding volgen in een erkende rijsschool ofwel zich laten bijstaan door een begeleider.

Einde 1978 waren 33 examencentra operationeel en het aantal examinatoren werd verhoogd tot 188.

In 1978 legden 177 721 kandidaten het theoretisch examen af (geslaagden 56,72 %) en 173 816 het praktisch examen (geslaagden 53,6 %) 60 % van de kandidaten volgden de rijsschool.

Het theoretisch examen heeft plaats volgens de audiovisuele methode, waarbij de kandidaat in concrete verkeerssituaties geplaatst wordt: 70 % van de kandidaten slagen voor het eerste examen; 90 % van de kandidaten is geslaagd na het afleggen van het tweede examen.

In het praktisch examen slagen 80 % van de kandidaten na de tweede proef.

1978 is het eerste volledige jaar waarin de hervorming volledig werd toegepast. Een internationaal colloquium werd in november van vorig jaar georganiseerd waarbij ons systeem aan de buitenlandse kon worden getoetst.

Hieruit is gebleken dat de B-reglementering in vergelijking met de buitenlandse heel wat voordelen biedt meer bepaald wat de wachttijd, het percentage van de geslaagde kandidaten en de mogelijkheden van de « vrije opleiding » betreft.

Aan de hand van de opgedane ondervinding, werden tegelijkertijd ook bepaalde maatregelen genomen om aan de bestaande kritiek tegemoet te komen: buitensporige strengheid en gemis aan objectiviteit bij het examen.

Het verbeteren van het theoretisch examen geschiedt nu door middel van een rooster: geen enkele interpretatie van de verbeteraars is nog mogelijk.

Het praktisch examen heeft plaats in het bijzijn van de begeleider of van de onderrichter van de rijsschool. Sedert 1 februari wordt een kopie van de beoordelingsnota aan de kandidaat overhandigd zodat hij volledig ingelicht is over de fouten die hem ten laste worden gelegd.

Sinds het verstrekken van deze informatie is het aantal klachten sterk verminderd.

In 1978 werden ook verscheidene maatregelen genomen om de objectiviteit van de examens te waarborgen:

— het werk wordt gecoördineerd op het vlak van de examencentra en tussen de verschillende centra onderling; de plaatsen bij het examen worden bij lottrekking toegewezen;

— de reiswegen voor het praktisch examen werden uitgezocht en geanalyseerd volgens hun moeilijkheidsgraad; de te volgen reisweg wordt door de kandidaat geloot;

Renforcement de la sécurité des véhicules roulant au gaz (L. P. G.)

De nouvelles dispositions techniques ont été arrêtées afin d'assurer à l'utilisateur que l'installation placée sur son véhicule présente les garanties requises de sécurité. L'installateur doit délivrer une attestation à l'utilisateur.

Ces dispositions réglementaires sont en vigueur depuis le 1^{er} mai 1978. Une période transitoire qui expire le 1^{er} mai 1979 a été prévue pour permettre la mise en règle de tous les véhicules.

Réforme du permis de conduire

Diverses dispositions ont été prises, dans le cadre de cette réforme introduite le 14 février 1977 laquelle a imposé la réussite d'examens théoriques et pratiques aux candidats au permis de conduire. Ceux-ci ont le choix d'opter pour l'enseignement dans une auto-école ou pour l'apprentissage avec l'assistance d'un guide.

Fin 1978, 33 centres d'examens étaient opérationnels: le nombre d'examineurs a été renforcé (188 unités).

En 1978, 177 721 candidats ont subi l'examen théorique (taux de réussite: 56,72 %) et 173 816, l'examen pratique (taux de réussite: 53,6 %). 60 % des candidats suivent l'auto-école.

L'examen théorique a lieu suivant la méthode audiovisuelle qui place le candidat devant des situations concrètes de trafic: 70 % des candidats réussissent après le 1^{er} examen et 90 % après le deuxième.

A l'examen pratique, 80 % des candidats réussissent après le deuxième examen.

L'année 1978 est la première année complète d'où la réforme du permis de conduire a été appliquée. Un colloque international a été organisé en novembre dernier pour confronter notre système avec les spécialistes étrangers.

On peut dire que notre système soutient avantageusement la comparaison avec l'étranger et notamment pour ce qui concerne les délais d'attente, les taux de réussite, les facilités d'apprentissage libre.

Au fur et à mesure de l'expérience, des dispositions ont été prises pour rencontrer certaines critiques: sévérité excessive et manque d'objectivité des examens.

La correction de l'examen théorique a lieu au moyen d'une grille: aucune interprétation des correcteurs n'est possible.

L'examen pratique a lieu en présence du guide à l'apprentissage ou du moniteur d'auto-école. Depuis le 1^{er} février, une copie du protocole intégral est remis au candidat qui est ainsi dûment éclairé sur les défauts de sa conduite. Depuis lors, il n'y a pratiquement plus de plaintes.

Diverses mesures ont été prises en 1978 pour garantir l'objectivité des examens:

— le travail est coordonné au sein du centre d'examen et entre les divers centres; les places à l'examen théorique sont attribuées par tirage au sort;

— les itinéraires de l'examen pratique ont été sélectionnés, analysés dans leurs difficultés et sont tirés au sort par le candidat;

— het werk van de examinatoren wordt bij heurtrol georganiseerd;

— de verdeling van het aantal examens tussen de kandidaten van de rijsscholen en deze van de vrije opleiding gebeurt in functie van de aanvragen;

— de eerste minuten van het praktisch examen worden geneutraliseerd omwille van de aanpassing van de kandidaat;

— er worden zeer gedetailleerde statistieken bijgehouden door de ordinator, die moeten toelaten gevoelige afwijkingen in de examenresultaten vast te stellen.

Kostprijs van het rijbewijs

Regelmatig wordt kritiek uitgebracht op het aantal uren die door de Rijsscholen worden opgelegd. Het huidige minimum bedraagt 8 uur, maar men neemt aan dat gemiddeld 12 tot 15 uur noodzakelijk zijn. Deze laatste cijfers liggen beduidend lager dan wat in het buitenland vereist wordt. De prijs per lesuur (660 F) die door de rijsscholen gevraagd wordt, is geblokkeerd en wordt gecontroleerd.

De beroepsorganisaties van autorijscholen maken trouwens gewag van ernstige financiële moeilijkheden die de tewerkstelling van de monitoren in het gedrang brengen. In 1978 werden 2 763 bekwaamheidsbrevetten voor rijsschoolmonitoren afgeleverd.

Op dit ogenblik worden nieuwe formules bestudeerd om de kandidaten een minimum aan soepelheid te bieden bij de organisaties van hun opleiding.

Beroep tegen beslissing tot uitstel

De kandidaat-bestuurder die mislukt is in zijn examen kan op dit ogenblik in beroep gaan bij het College van Examencommissarissen dat samengesteld is uit magistraten.

Er werd eveneens voorzien in een administratief beroep: inspecteurs van de Dienst voor het Rijbewijs wonen de examens bij indien gemotiveerde klachten worden ingediend.

Het departement onderzoekt de mogelijkheid deze herexamens in een aantal speciaal aangeduid examencentra te laten plaats vinden.

Inbreuken gepleegd door de buitenlandse bestuurders

De straffeloosheid van de inbreuken begaan door buitenlandse bestuurders, vooral bij het niet naleven van de wegsignalisatie en van de snelheidsbeperkingen, heeft aanleiding gegeven tot het uitwerken van een reeks concrete maatregelen in samenwerking met het Ministerie van Justitie.

Deze zullen het mogelijk maken de buitenlandse bestuurders ter plaatse een boete op te leggen, zelfs in geval van zware inbreuk. Bij weigering van betaling zal de belanghebbende een waarborg dienen te storten die de betaling van de opgelegde boete en van de gerechtskosten normaal moet dekken. Het voertuig zal kunnen opgehouden worden tot op het ogenblik van de betaling van de waarborg.

Een wetsontwerp wordt uitgewerkt om deze procedure zo vlug mogelijk in werking te stellen.

Bescherming van de tweewielers

Een werkgroep heeft verscheidene maatregelen uitgewerkt om de veiligheid van deze weggebruikers te verbeteren, rekening houdend met de meest recente internationale normen en aanbevelingen.

Zij zullen nog in de loop van dit jaar in de reglementering worden ingelast.

— le travail des examinateurs est organisé par roulement;

— la répartition des examens entre autos-écoles et apprentissage libre est faite en fonction des besoins;

— les premières minutes de l'examen pratique sont neutralisées pour mettre les candidats en condition;

— des statistiques très détaillées sont tenues par ordinateur et permettent de déceler les écarts significatifs dans les résultats d'examens.

Coût exagéré du permis de conduire par voie d'auto-école

C'est surtout le nombre d'heures de pratique qui est mis en cause. Le minimum actuel est de 8 heures mais il est estimé que 12 à 15 heures sont nécessaires en moyenne. Ce dernier chiffre est nettement en dessous de ce qui est exigé à l'étranger. Le prix horaire (660 F) pratiqué par les auto-écoles est bloqué et contrôlé.

Les organisations professionnelles des autos-écoles font ailleurs état de difficultés financières très sérieuses qui menacent l'emploi des moniteurs (2 763 brevets d'aptitudes professionnelles délivrés fin 1978).

De nouvelles formules sont étudiées pour offrir aux candidats un maximum de souplesse dans l'organisation de leur apprentissage.

Recours contre les décisions

Ce recours relève actuellement du Collège des Commissaires aux examens, composé de magistrats.

Un recours administratif a également été institué: des inspecteurs du département assistent aux examens, en cas de plaintes caractérisées. Le département examine la possibilité de faire passer ces examens de passage dans des centres d'examens de recours spécialisés.

Infractions commises par les conducteurs étrangers

La désinvolture et l'impunité de certains conducteurs étrangers, dans le domaine du respect de la signalisation routière et des limitations de vitesse, ont conduit à mettre au point des dispositions appropriées.

Celles-ci visent à permettre le paiement sur place d'une amende par les contrevenants étrangers même en cas d'infraction grave. A défaut, l'intéressé devra verser un cautionnement garantissant le paiement des amendes prévues et des frais de justice. Le véhicule pourra être retenu jusqu'au moment du paiement.

Un projet de loi sera déposé prochainement afin de permettre la mise en vigueur de cette procédure.

Protection des deux roues

Un groupe de travail a mis au point diverses mesures de nature à renforcer la sécurité de ces usagers, en tenant compte des plus récentes normes et recommandations internationales.

Les aménagements à la réglementation seront introduits dans le courant de cette année.

Woonerven

In juni 1978 werd het verkeersreglement aangepast om de inrichting van woonerven mogelijk te maken. Het woonerf is een woonzone die uit één of meerdere openbare wegen bestaat maar waar de woonfunctie duidelijk de bovenhand heeft op de verkeersfunctie met de bedoeling de leefbaarheid en de veiligheid vooral van de kinderen en van de personen van de derde leeftijd te verbeteren.

De nieuwe reglementering aangevuld door een speciale omzendbrief met vermelding van de aanlegnormen werd op zeer ruime schaal verspreid.

De eerste ontwerpen uitgewerkt door de gemeenten worden door het departement onderzocht.

Centrum voor technische hulp aan minder-validen

Te Brussel werd een experimenteel centrum geopend voor minder-validen die een auto wensen te besturen.

De taak van het centrum bestaat erin de betrokkenen te helpen om, onder medische controle, na te gaan welke aanpassingen aan het voertuig moeten aangebracht worden in functie van de handicap van de minder-valide. Bovendien wordt een aangepast lesvoertuig gratis ter beschikking gesteld.

Dit centrum, dat ook samenwerkt met andere departementen is in staat daadwerkelijk mee te werken om de sociale reïntegratie van de minder-validen te bevorderen.

Preventieve acties

De voorlichtings- en veiligheidscampagnes ingericht door de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid zijn bedoeld om alle categorieën van weggebruikers te sensibiliseren.

Het programma voor 1979 voorziet :

de vier eerste maanden : voortzetting van de actie ten gunste van de veiligheid van de kinderen (Jaar van het Kind);

mei-juni : alcohol en autorijden;
juli-september : nieuwe bestuurders;
laatste trimester : snelheid en weersomstandigheden.

De nadruk wordt vooral gelegd op alle middelen die de veiligheid van het kind en het verkeer kunnen verbeteren en op het strict respecteren van de essentiële veiligheidsregels in het verkeer.

D. Luchtvaart

1. Bestuur der Luchtvaart

Dit bestuur vormt het instrument waarover de Minister beschikt bij het bepalen van zijn luchtvaartbeleid. De diverse aspecten van dit beleid worden hierna belicht.

De ontwikkeling van de luchtvaartondernemingen maakt het voor de maatschappijen noodzakelijk te beschikken over een kredietsysteem gegarandeerd door reële rechten op hun vloot. Samen met de Ministers van Justitie en Financiën, zal de Minister van Verkeerswezen eerstdaags een wetsontwerp indienen dat tot doel heeft in ons land een stelsel van reële waarborgen in te richten dat de luchtvaartuigen zou belasten, gekoppeld aan een adequate publiciteit om niet alleen de belangen van de schuldeisers maar ook die van derden te beschermen.

Zones résidentielles

La réglementation a été adaptée en juin 1978 pour introduire la notion de « zones résidentielles », espace urbain comprenant une ou plusieurs voies publiques où la fonction d'habitat prend nettement le pas sur la fonction d'artères destinées au trafic. L'objectif est de créer un nouveau type de relation entre usagers et habitants dans des quartiers à vocation résidentielle et d'améliorer ainsi la qualité de la vie et la sécurité des enfants et des personnes âgées.

La réglementation particulière complétée par une circulaire interprétative comprend des normes d'aménagement étudiées par des spécialistes de l'urbanisme et de la circulation.

Une diffusion la plus large en a été faite auprès des autorités communales et des milieux intéressés.

Les premiers projets émanant des communes sont examinés par le département.

Centre d'aide technique aux handicapés

Un centre expérimental a été ouvert à Bruxelles.

La tâche de ce centre consiste à aider les handicapés en définissant, sous contrôle médical, les adaptations à apporter aux véhicules en fonction du handicap de l'intéressé. Les systèmes d'adaptation sont ensuite contrôlés et un véhicule ainsi aménagé est mis gratuitement à la disposition du candidat en vue de son apprentissage.

Ce centre, qui fonctionne en collaboration avec les autres services départementaux, est en mesure d'aider efficacement à la réintégration sociale des handicapés.

Prévention routière

Les actions d'information et de propagandes routières visent à sensibiliser toutes les catégories d'usagers.

Au programme 1979 sont prévues les campagnes suivantes :

les quatre premiers mois : continuation de l'action en faveur de la sécurité des enfants (menée dans le cadre de l'Année de l'Enfant, en concertation avec diverses associations);
mai-juin : alcool et conduite automobile;
juillet-septembre : nouveaux conducteurs;
dernier trimestre : vitesse et conditions atmosphériques.

L'accent est mis en particulier sur les moyens susceptibles d'améliorer la sécurité des enfants et d'obtenir un respect plus rigoureux des règles essentielles de sécurité dans le trafic.

D. Aéronautique

1. Administration de l'Aéronautique

Cette administration est l'instrument dont dispose le Ministre des Communications pour diriger la politique aéronautique sous les divers aspects qui sont passés en revue ci-après.

Le développement des entreprises de transport aérien implique la nécessité pour celles-ci de disposer d'un système de crédit garanti par des droits réels sur leur flotte. Le Ministre se propose de déposer prochainement devant les Chambres législatives, conjointement avec ses collègues de la Justice et des Finances, un projet de loi ayant pour objet d'organiser dans notre pays un régime de sûretés réelles grevant les aéronefs, assorti d'une publicité adéquate, de manière à protéger non seulement les intérêts des créanciers, mais aussi ceux des tiers.

Geluidshinder

De bijlage 16 van het Verdrag van Chicago heeft dit probleem grotendeels opgelost. Hierin legt de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie de geluidsnormen vast waaraan de nieuw gebouwde vliegtuigen reeds voldoen. Voor de vloot die momenteel in dienst is blijft de kwestie nog te regelen.

De Amerikaanse Federal Aviation Administration (F. A. A.) heeft besloten tot terugtrekking of ombouw, vóór 1985, van alle transportvliegtuigen ingeschreven in de Verenigde Staten en die niet voldoen aan de geluidsnormen.

De Europese Commissie voor Burgerluchtvaart (E. C. A. C.) spant zich in om de Europese standpunten inzake geluidshinder te harmoniseren. Enerzijds werkt ze een aanbeveling uit om na 30 juni 1979 de niet conforme vliegtuigen te schrappen uit de nationale registers, en anderzijds om de niet conforme vliegtuigen na een nog nader te bepalen datum (maar die vastgelegd zou kunnen worden tussen 1986 en 1988) niet meer toe te laten op internationale vluchten. De ombouwkosten en de beschikbaarheid van nieuwe aangepaste vliegtuigtypes zullen bepalend zijn voor het vastleggen van een datum.

Het M. B. van 2 mei 1975 regelt in ons land sommige aspecten met betrekking tot de immatriculatie van vliegtuigen die niet beantwoorden aan de geluidsvoorschriften van bijlage 16 van de I. C. A. O.

Het is evident dat ons land gepaste maatregelen zal treffen om de reglementering in overeenstemming te brengen met deze van de andere landen, zodra een gemeenschappelijk europees standpunt wordt ingenomen.

Luchtveiligheid

De waakzaamheid inzake luchtveiligheid mag niet verzwakken. In 1978 heeft de Belgische handelsvloot een Boeing 707 verloren te Tenerife en een Boeing 737 te Gosselies. Gelukkig hebben de ongevallen geen slachtoffers geëist.

Het ongeval met de B 737 te Gosselies, tijdens een oefenvlucht, was te wijten aan een reeks ongelukkige omstandigheden.

Hoewel er duiven in een motor terecht kwamen, was het toch door een verkeerde handeling van de leerling dat het ongeval tot stand kwam.

Dit ongeval bewijst opnieuw hoe gevaarlijk de aanwezigheid van vogels op vliegvelden is. Bijgevolg dienen alle noodzakelijke maatregelen genomen om zo goed mogelijk onze vliegvelden tegen dit gevaar te beveiligen, rekening houdend met de internationale aanbevelingen.

Wat het ongeval te Tenerife betreft kunnen nog geen definitieve besluiten vooropgesteld worden omdat de Spaanse onderzoekscommissie haar rapport nog niet heeft ingediend.

De lessen die men uit elk onderzoek getrokken heeft, tonen evenwel aan dat de menselijke factor van primordiaal belang blijft en alles in het werk moet worden gesteld om het hoogst mogelijke kwalificatieniveau aan de bemanning te verzekeren.

Luchtvaartvorming

Het Bestuur der Luchtvaart werd belast met de herziening van de theoretische en praktische vormingsprogramma's voor professionele- en lijnpiloten. Tevens heeft de Minister besloten de Burgerlijke Luchtvaartschool nieuwe middelen ter beschikking te stellen.

Nuisance acoustique

Ce problème a reçu une solution par l'annexe 16 à la Convention de Chicago par laquelle l'Organisation de l'Aviation civile internationale (O. A. C. I.) a fixé les normes acoustiques auxquelles satisfont d'ailleurs les avions nouvellement produits. Cette question reste à régler en ce qui concerne la flotte actuellement en service.

La Federal Aviation Administration américaine (F. A. A.) a décidé le retrait ou la reconversion de tous les avions de transport immatriculés aux Etats-Unis non conformes aux normes acoustiques pour 1985.

La Commission Européenne de l'Aviation Civile (C. E. A. C.) s'occupe du même problème et s'efforce d'harmoniser les points de vue en Europe. C'est ainsi qu'elle recommande d'une part de ne plus inscrire aux registres nationaux après le 30 juin 1979, les avions non conformes aux normes acoustiques internationales, et d'autre part de ne plus autoriser en vols internationaux les avions non conformes après une date non encore fixée actuellement, mais qui pourrait se situer entre 1986 et 1988. La fixation d'une date dépend des coûts de la reconversion et du remplacement des avions non conformes et aussi de la possibilité de disposer en temps voulu d'avions des nouvelles générations en nombre suffisant.

L'arrêté ministériel du 2 mai 1975 règle certains aspects de l'immatriculation des avions de transport non conformes aux normes acoustiques de l'annexe 16 à la Convention de l'O. A. C. I.

Notre pays alignera de toute évidence sa réglementation sur les autres dès qu'une décision commune européenne interviendra.

Sécurité aérienne

La vigilance ne peut se relâcher dans ce domaine. Au cours de deux accidents survenus en 1978, la flotte commerciale belge a perdu un Boeing 707 à Tenerife et un Boeing 737 à Gosselies. Heureusement, ces accidents n'ont fait aucune victime.

L'accident du B 737 de Gosselies, survenu au cours d'un vol d'entraînement est, comme il arrive souvent, dû à un enchaînement de circonstances malheureuses.

Si initialement il y eut une ingestion de pigeons dans un moteur, une action inappropriée de l'élève a transformé l'incident en accident.

Cet accident met une fois de plus en évidence le danger de la présence d'oiseaux sur les aérodromes. En conséquence, toutes les mesures nécessaires doivent être prises pour les en écarter au maximum. La Régie des Voies Aériennes a été chargée de mettre en œuvre toutes les recommandations internationales existant en la matière.

Pour l'accident de Tenerife, il est impossible de tirer des conclusions définitives, la Commission d'enquête espagnole n'ayant pas encore déposé son rapport.

Les enseignements tirés de toutes les enquêtes consacrées aux accidents montrent cependant combien le facteur humain reste d'une importance primordiale et que tout doit être mis en œuvre pour assurer le plus haut niveau de qualification des équipages.

Formation aéronautique

L'Administration de l'Aéronautique a été chargée de revoir les programmes de formation théorique et pratique des pilotes professionnels et de ligne. Par ailleurs, le Ministre a décidé de mettre de nouveaux moyens à la disposition de l'Ecole d'Aviation civile.

In de komende jaren zal de vraag naar hoog gekwalificeerde piloten, noodzakelijk voor onze burgerluchtvaart, grotendeels gedekt worden dank zij de werking van deze school. De school werd opgericht op grond van een overeenkomst tussen de Belgische Staat en Sabena, waarvan de duur verlengd werd tot eind 1982.

Ze beschikt over 6 éénmotorige vliegtuigen met zuigermotor bestemd voor de basisopleiding en over 6 kleine tweemotorige vliegtuigen met zuigermotor voor de meer gevorderde opleiding. Laatstgenoemde vliegtuigen, die weldra 20 jaar in gebruik zullen zijn, beantwoorden niet langer aan de huidige criteria voor de gevorderde opleiding van lijnpiloten.

Het is derhalve de bedoeling 5 moderne tweemotorige vliegtuigen met schroefturbines te laten aankopen die op een efficiëntere manier de overgangsopleiding van de piloten zullen verzekeren van het éénmotorig vliegtuig met zuigermotor naar de huidige moderne reactievliegtuigen.

Het Departement heeft evenveel belangstelling voor de spanningen die door het privé-initiatief geleverd worden voor de verbetering van de theoretische en de praktische vorming van piloten die ingezet worden in de algemene luchtvaart, teneinde hen in staat te stellen zware vliegtuigen te besturen.

Tevens zal het departement verder gaan met het zoeken naar formules met het oog op internationale samenwerking waardoor een standaardisatie van de pilotenvorming en bijgevolg een kostenvermindering zouden kunnen bereikt worden.

Tenslotte maken de ontwikkeling van de helikopter-vluchten en de toename van het aantal kandidaat piloten het noodzakelijk om de toekenning van vergunningen voor helikopter-piloot te regelen. De Minister heeft met dat doel een reglementering voorbereid en is eveneens van plan een besluit te treffen voor de toekenning van de vergunningen voor navigatie-mechanici.

Luchthavenpolitiek

Het gespecialiseerde bureau dat in 1975 belast werd met een studie over de noden van de luchthaveninfrastructuur, heeft begin 1977 deze studie beëindigd. De studie werd overgemaakt aan de bevoegde instanties; op enkele opmerkingen na hebben ze hun goedkeuring gehecht aan de besluiten van deze studie.

Daaruit blijkt dat :

— de huidige infrastructuur ruim voldoende is om minstens tot 1990 de noden van het Belgisch verkeer te dekken. In het bijzonder één intercontinentale luchthaven, te weten Brussel-Nationaal, volstaat;

— de regionale luchthavens beschikken, of zullen beschikken (als de aan gang zijnde of voorgenomen verbeteringen uitgevoerd zullen zijn) over een infrastructuur die ruim voldoende is voor hun verkeer, dat op dit ogenblik niet verhoogt;

— als de exploitatie van deze luchthavens deficitair blijft, vertegenwoordigt hun infrastructuur nochtans een belangrijke nationale en regionale waarde die behouden moet blijven.

Rekening houdend met de studie en de uitgebrachte adviezen zullen binnen afzienbare tijd concrete voorstellen worden uitgewerkt.

Controle van het luchtverkeer

Momenteel neemt België het voorzitterschap waar van de Permanente Commissie en het Beheerscomité van Eurocontrol.

Dans les prochaines années, la demande de pilotes hautement qualifiés, nécessaires à notre aviation civile, sera couverte en majeure partie grâce au fonctionnement de cette école. Cette école est régie par une convention qui a été conclue entre l'Etat belge et la Sabena et dont la durée a été prorogée jusqu'à fin 1982.

L'école dispose de 6 appareils monomoteurs à pistons pour l'entraînement de base et de 6 petits bimoteurs à pistons pour l'entraînement avancé. Ces derniers qui auront bientôt 20 ans d'utilisation ne répondent plus aux critères actuels de la formation avancée des pilotes de ligne.

Aussi le Ministre a-t-il l'intention de faire acquérir 5 biturbopropulseurs modernes, qui assureront d'une manière plus adéquate la formation de transition des pilotes entre le monomoteur à pistons et l'avion à réaction moderne.

Le département s'intéresse également aux efforts déployés par l'initiative privée en vue d'améliorer la formation tant théorique que pratique des pilotes de l'aviation générale afin de leur permettre d'accéder au pilotage des avions lourds.

Le département continuera de rechercher des formules de coopération internationale qui permettraient de standardiser la formation et, par voie de conséquence, d'en diminuer le coût.

Enfin, le développement qu'a pris le vol par hélicoptère et l'accroissement du nombre de candidats pilotes d'hélicoptères qui en résulte, rendent nécessaires de régler l'octroi des licences de pilote d'hélicoptères. Le Ministre a préparé une réglementation à cet effet et il a l'intention de prendre également un arrêté pour l'octroi des licences de mécanicien navigant.

Aéroports

Le bureau spécialisé qui avait été chargé en 1975 d'une étude ayant pour but de déterminer les besoins en matière d'infrastructure aéroportuaire a terminé son étude au début de 1977. Cette étude a été communiquée aux diverses instances compétentes qui, à des nuances près, ont d'une façon générale, marqué leur accord sur ses conclusions.

Il en résulte que :

— l'infrastructure actuelle est largement suffisante pour couvrir les besoins du trafic belge jusqu'en 1990 au moins. En particulier un seul aéroport intercontinental, Bruxelles-National, suffit;

— les aérodromes régionaux disposent ou disposeront, quand les améliorations en cours ou décidées seront effectuées, d'une infrastructure largement satisfaisante pour leur trafic, qui actuellement plafonne;

— si l'exploitation de ces aérodromes reste déficitaire, compte tenu de leur trafic, leur infrastructure représente néanmoins une importante valeur nationale et régionale qu'il faut maintenir.

Compte tenu de l'étude et des avis exprimés, des propositions concrètes seront formulées à bref délai.

Contrôle de la circulation aérienne

La Belgique assume actuellement la présidence de la Commission permanente et du Comité de gestion d'Eurocontrol.

De discussies betreffende de toekomst van het Agentschap na 1983, zijn aan gang en vorderen langzaam.

Het merendeel van de Lidstaten heeft de wens te kennen gegeven aan het Agentschap elke operationele controle-activiteit te onttrekken en het te belasten met de coördinatie, het onderzoek, de studie en de planificatie van de verschillende nationale systemen, teneinde op lange termijn tot een gemeenschappelijk luchtvaartbeleid te komen, rekening houdend met de burgerlijke en militaire opvattingen van elke Lidstaat.

Een kader-ontwerp van de nieuwe overeenkomst is door de Permanente Commissie aangenomen en werd overgemaakt aan een werkgroep van juristen belast met het opstellen van een nieuwe definitieve tekst vóór het einde van 1979, opdat de bekrachtiging door de Lidstaten vóór 1983 zou kunnen gebeuren.

België blijft, zoals vroeger, voorstander van het voortbestaan van Eurocontrol na 1983, te meer daar zijn bovenste luchtruim momenteel gecontroleerd wordt vanuit het Eurocontrolcentrum te Maastricht.

De discussie tussen de vier Staten (Benelux-Bondsrepubliek Duitsland) betreffende de toekomst van dit centrum vordert langzaam. In de loop van 1979 moet een politieke beslissing worden genomen in verband met de exploitatie van het centrum na 1983. De beslissing i.v.m. de exploitatieformule van het hoger luchtruim is belangrijk voor ons land omdat hierdoor in grote mate het exploitatieconcept van het lager luchtruim, waarvan de studie werd aangevat bepaald wordt.

De en-routeheffingen, die Eurocontrol ontvangt voor rekening van de Lidstaten en ten laste van de gebruikers werden vanaf 1 april 1979 tot 31 maart 1981 gebracht op 90 % van de uitgaven die voortvloeien uit de voorzieningen van de controle diensten der betrokken Staten.

Er werd besloten dat de dienst van het Agentschap die belast is met de ontvangst van de en-routeheffingen, zijn activiteiten voor onbepaalde tijd na 1983 zal verderzetten.

Verkeersrechten

Het geregelde luchttransport steunt hoofdzakelijk op bilaterale akkoorden. Het Bestuur der Luchtvaart, meer bepaald de dienst voor Luchttransport, heeft als taak te onderhandelen over nieuwe luchtvaartakkoorden of de aanpassing ervan.

Aldus werden belangrijke onderhandelingen met de Verenigde Staten afgesloten voor het verkrijgen voor België van een tweede landingsplaats te Atlanta. De lijn wordt sinds 1978 door Sabena geëxploiteerd.

Nieuwe onderhandelingen geconcretiseerd in het Protocol van 18 december 1978 geven ons land rechten op 3 bijkomende landingsplaatsen, waarvan twee onmiddellijk exploiteerbaar na aanduiding ervan door de Belgische Regering en de derde nadat het protocol zal ingewerkt zijn in een nieuw globaal luchtvaartakkoord.

Anderzijds werd een nieuw akkoord gesloten met Tanzania, Kenia, Oman en Senegal.

Andere besprekingen hebben het mogelijk gemaakt verkeersbeperkingen, door Indië aan onze nationale maatschappij opgelegd te versoepelen en de beperkingen door Indonesië opgelegd op te heffen. Ook met Japan mag men hopen op positieve resultaten.

In de nabije toekomst zullen eveneens akkoorden besproken worden met de landen van de Perzische Golf.

Voor het internationaal ongeregeld luchttransport heeft het Bestuur der Luchtvaart nieuwe voorschriften uitgewerkt wat België betreft. De bepalingen die vroeger van kracht waren werden herzien en geactualiseerd om zo dicht moge-

Les discussions quant à l'avenir de l'Agence après l'expiration de l'actuelle convention de 1983 sont en cours mais progressent lentement.

La plupart des Etats membres ont exprimé le désir de retirer à l'Agence toute activité de contrôle opérationnel, mais de la charger de la coordination des différents systèmes nationaux, de la recherche, de l'étude et de la planification, afin d'arriver à long terme à une politique commune en matière de navigation aérienne qui porte sur l'ensemble de l'espace aérien et qui tienne dûment compte des concepts civils et militaires de tout Etat membre.

Un projet-cadre de la nouvelle convention a été accepté par la Commission permanente et sera remis à un groupe de travail de juristes chargé de rédiger le nouveau texte définitif avant la fin de l'année 1979, pour que la ratification par les différents Etats puisse avoir lieu avant 1983.

La Belgique reste, comme auparavant, partisane de la continuation de l'activité d'Eurocontrol après 1983, d'autant plus que son espace aérien supérieur est actuellement contrôlé depuis le centre d'Eurocontrol de Maastricht.

Les discussions entre les quatre Etats (Benelux-République Fédérale d'Allemagne) au sujet de l'avenir de ce centre ne progressent que lentement. Une décision politique devra intervenir dans le courant de l'année 1979 quant à l'exploitation du centre après 1983. Cette décision doit aussi nous permettre de fixer notre politique en ce qui concerne le renouvellement qui s'impose du service du contrôle aérien de notre espace aérien inférieur.

En ce qui concerne les redevances de route, perçues par l'Agence d'Eurocontrol pour le compte des Etats membres et qui sont à charge des usagers de l'espace aérien de ces Etats, elles sont portées à partir du 1^{er} avril 1979, et ce jusqu'au 31 mars 1981, à 90 % des dépenses résultant de la fourniture des services de contrôle par les Etats concernés.

Il a été décidé que le service de perception des redevances de route de l'Agence continuerait ses activités pour un temps indéterminé après 1983.

Droit de trafic

Le transport aérien régulier étant en grande partie basé sur des accords bilatéraux, l'Administration de l'Aéronautique et plus particulièrement son service des Transports aériens a pour tâche de négocier de nouveaux accords aériens ou des aménagements à des accords existants.

C'est ainsi que d'importantes négociations avec les Etats-Unis d'Amérique ont abouti à l'obtention par la Belgique d'une deuxième escale dans ce pays : à savoir Atlanta. La ligne est exploitée par la Sabena depuis 1978.

De nouvelles négociations concrétisées dans le Protocole du 18 décembre 1978 nous donnent le droit sur trois nouvelles escales, dont deux sont immédiatement exploitables, après désignation par le Gouvernement belge. Une troisième escale sera prévue après un accord aérien global.

D'autre part, un nouvel accord aérien a été conclu avec la Tanzanie, le Kenia, l'Oman et le Sénégal.

D'autres consultations ont permis d'assouplir les restrictions de trafic imposées par l'Inde à notre compagnie nationale et de supprimer celles imposées précédemment par l'Indonésie. Il existe des perspectives intéressantes avec le Japon.

Des accords devraient également être négociés avec les pays du Golfe persique dans un proche avenir.

En matière de transport aérien non régulier international, l'Administration de l'Aéronautique a élaboré de nouvelles règles régissant ce trafic en Belgique. Les règles précédemment en vigueur ont été revues et actualisées de manière

lijk aan te sluiten bij de economische werkelijkheid en om de ontwikkeling van deze formule te bevorderen, rekening houdend met de wettelijke rechten van Sabena.

Beveiligingsmaatregelen

De jongste gebeurtenissen, tijdens het Paasweek-end hebben de degelijkheid van de veiligheidsmaatregelen op de Nationale Luchthaven aangetoond.

Het Nationaal Comité voor de veiligheid van de burgerluchtvaart bestudeert regelmatig de problemen inzake beveiliging van onze luchthavens. Verschillende maatregelen werden genomen om de bescherming van onze luchthaveninstallaties te verbeteren.

De van toepassing zijnde maatregelen worden permanent nagegaan door het nationaal veiligheidscomité en door de lokale veiligheidscomités van de luchthavens teneinde ze steeds doeltreffender te maken en ze in de mate van het mogelijke te vervolmaken.

De internationale samenwerking op het stuk van het voorkomen van onwettige daden tegen de Burgerluchtvaart wordt verder gezet met name in de schoot van de Europese Commissie voor Burgerluchtvaart (E. C. A. C.), waar België met een twintigtal andere Europese landen deelneemt aan het opmaken en in werking stellen van internationale aanbevelingen inzake veiligheid.

Deze aanbevelingen hebben vooral betrekking op internationale samenwerking, op methodes voor het fouilleren van passagiers en hun handbagage, op de controle van de vracht en de post, alsook op de middelen om de veiligheid op de luchthavens te verbeteren.

Aanvullende maatregelen worden bestudeerd in het raam van de E. E. G., in samenwerking met de Ministers van Binnenlandse Zaken van de Negen.

Internationale samenwerking

Er werd reeds gezinspeeld op de internationale samenwerking in verschillende sectoren.

Eveneens moet herinnerd worden aan de andere werkzaamheden van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (I. C. A. O.) en aan de vastlegging van de Europese luchtwaardigheids- en operatienormen in de schoot van de JAR-groep (« Joint Airworthiness Requirements »).

Voegen we hierbij een gouvernementele samenwerking naast en boven de samenwerking tussen verschillende Europese maatschappijen, en in het bijzonder de Sabena, in de schoot van de Atlasgroep.

De bevestiging door het Gerechtshof der Europese Gemeenschappen dat de algemene regels van het Verdrag van Rome toepasbaar zijn op de luchttransporten, verplicht de E. E. G. op haar beurt de problemen van het luchtvervoer te bestuderen.

Op verzoek van de Raad werd een groep *ad hoc* opgericht.

Het Comité der permanente vertegenwoordigers heeft aan de Raad een rapport voorgelegd met vermelding van een aantal punten die bij voorrang door die Groep onderzocht moeten worden. Deze lijst heeft betrekking op de gemeenschappelijke normen ter beperking van de hinder voortgebracht door luchtvaartuigen, op de vereenvoudiging van de formaliteiten voor de luchtvaart, op de toepassing van de technische normen, op de maatregelen in verband met de hulp en de concurrentie, op de wederzijdse erkenning van vergunningen (vliegend personeel en grondpersoneel), op de werkvoorwaarden van vliegend personeel en grondpersoneel, op het vestigingsrecht, op de verbeteringen die aangebracht kunnen worden aan de interregionale diensten en tenslotte op de operaties betreffende de opsporing, redding en recuperatie, alsook op de onderzoeken bij een ongeval.

à cerner de plus près la réalité économique et à promouvoir le développement de cette formule tout en tenant compte des droits légitimes de la Sabena.

Mesures de sûreté

Les événements les plus récents pendant le week-end de Pâques ont affirmé la qualité des mesures de sécurité à l'Aéroport National.

Le Comité national de sûreté de l'aviation civile étudie régulièrement les problèmes de sûreté de nos aéroports. Diverses mesures ont été prises pour améliorer la sécurité de nos installations aéroportuaires.

Les mesures en cours sont évaluées de manière courante par le Comité national de sûreté et les Comités locaux de sûreté d'aéroports afin de les rendre toujours plus efficaces et de les perfectionner dans toute la mesure du possible.

La coopération internationale dans le domaine de la prévention des actes illicites dirigés contre l'aviation civile s'est poursuivie, notamment au sein de la Commission européenne de l'aviation civile (C. E. A. C.) où la Belgique participe avec une vingtaine d'autres pays européens à l'élaboration et à la mise en œuvre de recommandations internationales en matière de sûreté.

Ces recommandations ont trait notamment à la coopération internationale, aux méthodes de fouille des passagers et de leurs bagages à mains, au contrôle du fret et de la poste ainsi qu'aux moyens d'améliorer la sûreté au sein des aéroports.

Des mesures complémentaires ont été étudiées dans le cadre de la C. E. E., en collaboration avec les Ministres de l'Intérieur des Neuf.

Coopération internationale

Il a déjà été fait allusion à la coopération internationale dans divers secteurs.

Il faudra également rappeler les autres travaux de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O. A. C. I.) et l'établissement de normes de navigabilité et d'opérations européennes au sein du groupe JAR (« Joint Airworthiness Requirements »).

Ajoutons une coopération gouvernementale se superposant à la collaboration entre certaines compagnies européennes et notamment de la Sabena, au sein du Groupe « Atlas ».

L'affirmation par la Cour de Justice des Communautés européennes de l'applicabilité aux transports aériens des règles générales du Traité de Rome oblige la C. E. E., elle aussi, à étudier les problèmes du transport aérien.

A la demande du Conseil, un groupe *ad hoc* a été constitué.

Le Comité des représentants permanents a soumis au Conseil un rapport contenant notamment une liste des questions à examiner en priorité par ce groupe. Cette liste a trait aux normes communes restreignant l'émission de nuisances dues aux aéronefs, à la simplification des formalités pour le fret aérien, à l'application des normes techniques, aux dispositions relatives aux aides et à la concurrence, à la reconnaissance mutuelle des licences (personnel navigant et personnel au sol), aux conditions de travail du personnel navigant et du personnel au sol, au droit d'établissement, aux améliorations pouvant être apportées aux services inter-régionaux et enfin aux opérations de recherche, de sauvetage et de récupération et enquêtes en cas d'accident.

Daarenboven heeft de Groep reeds de middelen bestudeerd om een nauwere samenwerking tot stand te brengen met de belangrijke internationale organisaties zoals de E. C. A. D. en de I. C. A. O.

II. Regie der Luchtwezen

Ondanks de gevolgen van de crisis die zich sterk laten gevoelen in verscheidene sectoren van onze economische bedrijvigheid, kent het luchtvervoer nog steeds een langzame maar constante toename van het aantal passagiers en van de vervoerde goederen.

In 1978 overschreed het aantal passagiers voor de eerste maal de 5 miljoen, nl. 5 240 558 wat een verhoging betekent van 5,2 % tegenover 1977.

Het vrachtvervoer steeg van 138 916 ton in 1977 tot 143 022 ton (+ 2,9 %).

De Regie der Luchtwezen wordt in haar opdracht voortdurend geconfronteerd met talrijke aanpassings- en moderniseringstaken die op het gebied van de infrastructuur, de superstructuren en de luchtvaartuitrustingen merkbaar zijn.

Zo heeft zij een groot deel van haar inspanningen gewijd aan de oprichting van een nieuw complex, dat werd opgetrokken in het noordelijk deel van de luchthaven Brussel-Nationaal en dat bestemd is voor de behandeling van de luchtvracht.

De bouw en de inrichting van die installaties worden in 1979 voortgezet. Men mag rekenen dat de eerste fase van de werken tegen het begin van 1980 zal voltooid zijn en dat het nieuw vrachtgebouw tegen die datum in bedrijf kan worden gesteld. Na de afwerking van de eerste fase zullen de installaties het mogelijk maken een vrachtvolume van 500 000 ton/jaar te verwerken. Ten einde de geboden mogelijkheden maximaal te valoriseren zal een promotiecampagne op nationaal en internationaal vlak worden ingezet.

De activiteitsuitbreiding van onze nationale luchthaven heeft de aanleg van verscheidene bijkomende parkeerplaatsen voor voertuigen noodzakelijk gemaakt.

In de loop van het jaar 1978 liep de eerste fase van de oprichting van een parkeergebouw voor 400 voertuigen ten einde. De voltooiing van de tweede fase wordt voor het einde van 1979 voorzien. Op dit ogenblik zal de luchthaven een parkeercapaciteit hebben die ten opzichte van 1977, 1 000 voertuigen meer telt.

De studies m.b.t. de verwezenlijking van het plan BRUFIR worden verder gezet. Dit plan heeft als objectief de modernisatie en de aanpassing van de infrastructuur van de diensten van de verkeersleiding. De studie zal eveneens rekening houden met de toekomstige exploitatie van het controlecentrum Maastricht van Eurocontrol.

In afwachting van de ingebruikname van die verwezenlijking, die maar over enkele jaren zal kunnen gebeuren wegens de omvang van de te vervullen taken, zal de Regie der Luchtwezen in 1979 overgaan tot de uitvoering van een tussentijds plan, ACC 1980 genoemd, dat talrijke verbeteringen omvat, namelijk de inplanting van de Ardennen-radar, die een volledig dekking van het zuidelijk landsdeel toelaat.

Het jaar 1979 zal de indienststelling kennen van een nieuw Berichtgevingscentrum dat een van de laatste snufjes van de televerbindingstechniek omvat.

Dit centrum zal met behulp van één enkel systeem twee wereldnetten en een Europees net exploiteren voor de luchtvaartcommunicaties en meteorologie.

De Regie der Luchtwezen heeft tevens als opdracht de meteorologische bescherming van de burgerlijke luchtvaart te verzekeren. Deze bescherming, bekomen door het ver-

En outre, le groupe a déjà étudié les moyens d'établir une coopération accrue avec les organisations internationales importantes telles que la C. E. A. C. et l'O. A. C. I.

II. Régie des Voies aériennes

Malgré les effets de la crise qui se font durement sentir dans plusieurs secteurs de notre activité économique, le transport aérien continue à être marqué par une progression lente mais constante du nombre de passagers et du volume des marchandises transportées.

En 1978 le nombre de passagers a dépassé pour la première fois les 5 millions. Il a atteint 5 240 588 unités, soit 5,2 % de plus qu'en 1977.

Le fret est passé de 138 916 tonnes en 1977 à 143 022 tonnes (+ 2,9 %).

La Régie des Voies aériennes se trouve confrontée en permanence à des tâches multiples d'adaptation et de modernisation que sa mission lui impose et que se reflètent dans les domaines de l'infrastructure, des superstructures et des équipements aéronautiques.

C'est ainsi qu'elle a porté une grande partie de ses efforts sur la construction d'un nouveau complexe, installé dans la partie nord de l'aéroport de Bruxelles-National et qui est destiné au traitement du fret aérien.

La construction et l'aménagement de ces installations se poursuivront en 1979. On peut escompter que la première phase des travaux sera achevée au début de l'année 1980 et que la nouvelle aérogare fret pourra être mise en exploitation à cette date. A l'issue de la première phase, les installations permettront de traiter annuellement 500 000 tonnes de fret. Une campagne de promotion sera menée sur le plan national et international afin de valoriser au maximum ces nouvelles possibilités.

L'extension des activités de notre aéroport national a nécessité l'aménagement de plusieurs nouvelles aires de stationnement pour voitures.

Au cours de l'année 1978, la première phase de la construction d'un bâtiment réservé au parking a été terminée et permettra le stationnement de 400 voitures. L'achèvement de la seconde phase est prévu pour la fin de 1979. La capacité de stationnement de l'aéroport aura ainsi été augmentée de 1 000 emplacements par rapport à 1977.

Le plan BRUFIR, destiné à moderniser l'infrastructure des services de la circulation aérienne et à l'adapter à l'évolution du trafic continue à faire l'objet d'études préalables. L'étude tiendra compte de l'exploitation future du centre de contrôle d'Eurocontrol à Maastricht.

En attendant la mise en service de cette réalisation qui ne pourra se faire que dans quelques années, à cause de l'ampleur de la tâche à exécuter, la Régie des Voies aériennes procédera, en 1979, à la mise sur pied d'un plan intermédiaire, appelé ACC 1980, qui comportera de nombreuses améliorations, notamment l'implantation du radar des Ardennes qui permettra une couverture aérienne complète de la partie sud du pays.

L'année 1979 verra la mise en service d'un nouveau Centre de commutation de messages qui constitue un des derniers perfectionnements de la technique des télécommunications.

Ce Centre exploitera à l'aide d'un seul système deux réseaux mondiaux et un réseau européen de communications aéronautiques et de météorologie.

La Régie des Voies aériennes a également pour mission d'assurer la protection météorologique de l'aviation civile. Cette protection, assurée par l'apport de prévisions classi-

krijgen van klassieke en numerieke voorspellingen, steunt op de meteorologische waarnemingen op de grond en in de ruimte, zowel boven de grond als boven de zeeën en oceanen.

De evolutie van de luchtvervoerbehoeften en de strenge toepassing van de internationale normen die opgelegd werden aan ons land, hebben de aankoop van nieuwe technische uitrustingen noodzakelijk gemaakt, bestemd voor het waarnemingsnet en de bureaus voor voorspellingen.

De vernieuwing van de startbanen van Brussel-Nationaal is door de jaren heen noodzakelijk gebleken, rekening gehouden met hun constructie die bijna 20 jaar oud is.

Daar zij verplicht is het luchtverkeer van de luchthaven voortdurend te verwerken, heeft de R. L. W. de werken moeten laten uitvoeren in opeenvolgende etappes.

Zo is men nu aan de algehele herstelling van de baan 02/20 toe en heeft men een krediet uitgetrokken op het programma van 1979 voor de overlaging van de baan 07 links, 25 rechts, die doorgaans gebruikt wordt voor het opstijgen van zware vliegtuigen.

De toegangswegen tot de banen dienen versterkt en verbreed te worden om het verkeer van vliegtuigen met grote tonnemaat gemakkelijker en sneller te laten verlopen.

Bezorgd om de rationalisering en de doeltreffendheid, moest de Regie talrijke diensten in een zelfde gebouw onderbrengen (radio-elektriciteit, administratieve lokalen), die nu over vele plaatsen van de luchthaven verspreid zijn. Een krediet van 300 miljoen werd voorzien voor de oprichting van dit gebouw in 1979.

Alhoewel de voornaamste activiteit van de R. L. W. betrekking heeft op de luchthaven Brussel-Nationaal, gaat haar bezorgdheid ook eveneens naar de andere vliegvelden die zij beheert.

Zo wordt zij genoopt om het onderhoud en de inrichting van de installaties te verzekeren opdat de vliegvelden hun activiteiten in normale exploitatievoorwaarden kunnen vervullen, zowel ten opzichte van de produktiviteit van het luchtverkeer als van de veiligheid.

De exploitatierekening van de Regie kon voor 1979 in evenwicht voorgesteld worden door het verhogen van sommige in 1978 in toepassing gebrachte luchthavenvergoedingen. Op 1 april 1979 werden de vergoedingen daarenboven opnieuw verhoogd.

Anderzijds werden op alle luchthavens eveneens bezuinigingsmaatregelen ingevoerd.

III. Sabena

1. Dienstjaar 1978

In 1978 bedroegen de totale ontvangsten van Sabena 20,6 miljard F.

Zoals voorgeschreven door de statuten heeft de raad van beheer van Sabena de voorlopige balans op 31 december 1978 afgesloten met een verlies van 1 175,6 miljoen F, na aftrek van de afschrijvingen die krachtens artikel 33 van de statuten door de Staat worden gedragen; in 1977 bedroeg het verlies 999,4 miljoen F.

Voor een belangrijk deel is dit voorlopig verlies een gevolg van de depreciatie van de zaïre. Indien die depreciatie in aanmerking wordt genomen, dan bedraagt het totale op 31 december 1978 over te dragen verlies 5 008,7 miljoen tegenover 3 833,1 miljoen op 31 december 1977.

De balans voor 1978 zou geen verslechtering vertonen tegenover 1977 indien men in de voorlopige balans voor 1978 niet een uitzonderlijk verlies van 563 miljoen F op de zaïrese munt had moeten opnemen.

Indien het bericht bevestigd werd als zouden de zaïrese financiële autoriteiten voor 31 mei 1979 een garantie voor

ques et numériques, repose sur les observations météorologiques au sol, en altitude et dans l'espace aussi bien au-dessus des terres que des mers et des océans.

L'évolution des besoins du transport aérien et l'application stricte des normes internationales imposées à notre pays ont nécessité l'achat de nouveaux équipements techniques destinés au réseau d'observation et aux bureaux de prévision.

La rénovation des pistes d'envol de Bruxelles-National s'est avérée nécessaire au fil des ans compte tenu de leur construction qui date de près de 20 ans.

A cause de l'obligation de maintenir l'écoulement permanent du trafic aérien de l'aéroport, la R. V. A. a dû procéder par étapes successives.

C'est ainsi qu'actuellement la piste 02/20 est en cours de réfection complète et qu'un crédit de 285 millions a été inscrit au programme de 1979 pour le rechargement de la piste 07 gauche/25 droite généralement utilisée pour les décollages des avions gros-porteurs.

Les voies d'accès aux pistes devront être renforcées et élargies pour permettre une circulation aisée et rapide des avions de gros tonnage qui fréquentent de plus en plus l'aéroport national.

Dans un souci de rationalisation et d'efficacité, la Régie a été amenée à regrouper dans un même bâtiment de nombreux services (Radio-électricité, locaux administratifs) qui sont actuellement disséminés sur l'aéroport. Un crédit de 300 millions a été prévu pour l'édification de ce bâtiment en 1979.

Si l'activité principale de la R. V. A. se rapporte à l'aéroport de Bruxelles-National il n'en reste pas moins qu'une partie de ses activités se porte vers les autres aérodromes dont elle a la gestion.

C'est ainsi qu'elle est amenée à assurer l'entretien et l'aménagement des installations pour permettre aux aérodromes de poursuivre leur activité dans des conditions normales d'exploitation tant au point de vue de la productivité du trafic aérien que celui de la sécurité.

Le compte d'exploitation de la Régie pour 1979 a pu être présenté en équilibre suite à des augmentations de certaines redevances aéroportuaires mises en application en 1978. Les redevances ont subi une nouvelle augmentation le 1^{er} avril 1979.

D'autre part, des mesures d'économie ont été décidées sur tous les aéroports.

III. Sabena

1. Exercice 1978

Les recettes globales de la Sabena ont atteint 20,6 milliards de F en 1978.

Conformément aux statuts, le conseil d'administration de la Sabena a arrêté le bilan provisoire au 31 décembre 1978 sur une perte de 1 175,6 millions de F après déduction des amortissements pris en charge par l'Etat en vertu de l'article 33 des statuts, par rapport à une perte de 999,4 millions de F en 1977.

Une part importante de cette perte provisoire provient de la dépréciation monétaire du zaïre. Compte tenu de celle-ci, la perte globale à reporter au 31 décembre 1978 s'élèverait à 5 008,7 millions contre 3 833,1 millions cumulés au 31 décembre 1977.

La détérioration du résultat bilantaire de 1978 par rapport à 1977 n'existerait pas si le bilan provisoire de 1978 n'avait pas dû acter une perte exceptionnelle de 563 millions de F sur la monnaie zaïroise.

Au cas où l'information se confirme qu'une certaine garantie de taux de conversion pourrait être donnée avant le

een omrekeningskoers kunnen geven die verder reikt dan die welke reeds verkregen is voor een deel van het tegood dat op 31 december 1978 nog niet getransfereerd was, dan zou in de definitieve balans, die aan de volgende algemene vergadering wordt voorgelegd, een verbetering ten belope van een aanzienlijk deel van die 563 miljoen kunnen worden aangebracht.

In de veronderstelling dat het muntverlies zich niet had voorgedaan of gedekt kon worden door de bovenvermelde bijkomende garantie, of door een speciale bijdrage van de Belgische Staat, of nog door een combinatie van die maatregelen, dan zou het balansverlies van 1 175,6 miljoen op 612,6 miljoen worden gebracht, wat een verbetering van 386,8 miljoen zou zijn tegenover 1977.

Daarbij wordt de balans ook gekenmerkt door een voorziening van 100 miljoen voor de einde-loopbaanvergoeding van het vliegend personeel; die voorziening was niet opgenomen in vorige balansen.

Opdat de balans van 1977 en die van 1978 vergelijkbaar zouden zijn, moeten ze dus tegenover elkaar worden geplaatst na verwijdering van de voorziening van 563 M voor verlies op de zaïrese munt, de voorziening van 100 M voor de einde-loopbaanvergoeding en de herwaardering à la baisse van 63,8 M participaties; tegenover 1977 zou het resultaat dan met 550,6 M verbeteren.

Vergeleken bij 1977 kunnen in de evolutie van 1978 de volgende punten als belangrijk worden aangemerkt :

a) De vervoerontvangsten stijgen met 6,4 %. De verhoging van de ontvangsten voor geregeld vervoer, die ongeveer drie vierde van de totale ontvangsten vormen, is het gevolg van een verkeerstoename van 10,6 %; in financiële termen uitgedrukt, wordt die toename evenwel nadelig beïnvloed door een achteruitgang van de eenheidsontvangst met 4,1 %.

Voor 2,4 % is die achteruitgang te wijten aan wijzigingen van de muntpariteit, terwijl de rest, namelijk 1,7 % het gevolg is van commerciële feiten in het luchtvervoer (tarieven, sterkere toename van de vracht dan van passagiers).

b) De stijging van de totale lasten bedraagt 6,8 %. De verhoging van de personeelskosten, die twee vijfde van de totale kosten vormen, bedraagt 7,2 % tegenover 10,3 % in 1977; dit laat zich verklaren door de tragere stijging van de inflatie in België.

c) Voor de verhoogde ontvangsten op de geregelde diensten zorgen vooral het Europese, het Afrikaanse en het Aziatische lijnennet; ofschoon het verkeer op het Amerikaanse lijnennet met 10 % is gestegen, wordt daar een status-quo vastgesteld. Dit is onder meer het gevolg van de bijzonder sterke daling van de dollar in 1978.

d) De produktie van Sabena is met 6,4 % gestegen terwijl het verkeer van de maatschappij met 10,6 % toenam.

Door deze voordelige tendens van het verkeer kon de beladingsgraad van de geregelde diensten worden verbeterd : voor alle lijnennetten samen steeg die van 58 % in 1977 tot 60,4 % in 1978.

e) Eind december 1978 waren er 10 112 personeelsleden in dienst, dit is een verhoging met 296 krachten tegenover eind 1977, dus met 3 %.

Voor een deel dekt die vermeerdering de wettelijke verplichting die Sabena heeft een aantal R. V. A.-stagiairs aan te werven gelijk aan 2 % van het personeel met een in België ondertekend contract :

(eind december 1977 : 36 R. V. A.-stagiairs);
(eind december 1978 : 173 R. V. A.-stagiairs).

31 mai 1979 par les autorités monétaires zaïroises, au-delà de la garantie déjà fournie pour une partie des avoirs non transférés au 31 décembre 1978, le résultat bilantaire définitif à soumettre à la prochaine assemblée générale pourrait être amélioré à raison d'une part importante de ces 563 millions.

Dans l'hypothèse où la perte monétaire n'aurait pas existé ou pourrait être couverte par, soit la garantie complémentaire dont question ci-dessus, soit par une intervention spéciale de l'Etat belge, soit par une combinaison de ces mesures, la perte bilantaire de 1 175,6 millions serait ramenée à 612,6 millions, ce qui représenterait alors une amélioration de 386,8 millions par rapport à 1977.

Le bilan se caractérise en outre par la constitution d'une provision de 100 millions pour indemnité de fin de carrière du personnel navigant qui, jusqu'à présent, n'avait pas été formée dans les bilans précédents.

La confrontation des bilans 1977 et 1978 en termes comparables doit donc se faire après exclusion de la provision de 563 millions pour perte sur la monnaie zaïroise, la provision de 100 millions pour indemnité de fin de carrière, la réévaluation à la baisse de 63,8 millions de participation et donnerait alors, par rapport à 1977, une amélioration du résultat de 550,6 millions.

Par comparaison avec 1977, les points importants de l'évolution en 1978 sont les suivants :

a) Les recettes de transport augmentent de 6,4 %. L'accroissement des recettes de transport régulier qui représentent environ les trois quarts des recettes totales, est dû à l'augmentation de 10,6 % du trafic dont l'incidence financière est toutefois défavorablement influencée par une régression de 4,1 % de la recette unitaire.

Cette régression s'impute pour 2,4 % aux modifications des parités monétaires, le solde, soit 1,7 %, enregistrant les phénomènes commerciaux du transport aérien (tarifs, augmentation plus forte du fret que des passagers).

b) L'accroissement des charges totales se situe à 6,8 %. L'accroissement des charges de personnel qui représentent deux cinquièmes des charges totales, a été de 7,2 % alors qu'en 1977, cette augmentation avait été de 10,3 %, ce qui s'explique par un ralentissement du taux d'inflation en Belgique.

c) La hausse des recettes des services réguliers provient principalement des réseaux Europe, Afrique et Asie; on observe un statu quo sur le réseau Amérique, malgré une progression de 10 % du trafic. Ceci s'explique notamment par la chute accentuée du dollar en 1978.

d) L'accroissement de la production de la Sabena a été de 6,4 %, alors que son trafic a augmenté de 10,6 %.

Cette bonne tenue du trafic a permis de redresser les coefficients de chargement des services réguliers qui au total du réseau sont passés de 58 % en 1977 à 60,4 % en 1978.

e) A fin décembre 1978, le nombre d'agents en service était de 10 112; ceci représente une augmentation de 296 agents par rapport à fin 1977, soit 3 %.

Cette augmentation comprend pour une part l'obligation légale de la Sabena de recruter des stagiaires O. N. Em. à concurrence de 2 % de son personnel sous contrat belge :

(fin décembre 1977 : 36 stagiaires O. N. Em.);
(fin décembre 1978 : 173 stagiaires O. N. Em.).

Die vermeerdering is gedeeltelijk ook het gevolg van een produktievergroting voor geregelde diensten (opening van Atlanta en Doha); ook vindt ze haar oorzaak in de stijging van de industriële produktie voor derden : van 2 163 miljoen in 1977 tot 2 558 miljoen in 1978.

2. Dienstjaar 1979

In de begroting voor 1979 die op 16 januari 1979 door de Raad van Beheer is vastgesteld, is een deficitair bedrijfsresultaat van 1 967 miljoen opgenomen; wanneer men rekening houdt met de afschrijvingen die door de Staat worden gedragen, belooft het verlies 789 miljoen.

Voor het lopend jaar worden de uitgaven op 23 777 miljoen geraamd, zonder sociale programmatie; dit is een stijging met 4,9 %, terwijl de ontvangstraming zowat 21 810 miljoen bedraagt wat 5,8 % meer is dan het vorige jaar.

Er dient op gewezen te worden dat de bovenvermelde cijfers steunen op de brandstofprijzen van begin januari die sedertdien aanzienlijk gestegen is. Daardoor zou de kostenraming voor brandstof die reeds 16 % hoger lag dan in 1978, nog met 15 % kunnen stijgen. Ter inlichting zij genoteerd dat in 1978 Sabena 2,315 miljard uitgaf voor brandstof. In 1979 zal die uitgave 3,090 miljard bedragen tegenover een oorspronkelijke raming van 2,672 miljoen.

De I. A. T. A. heeft besloten vanaf mei 1979 tariefverhogingen in te voeren. Ze bedragen 7 % voor passage en vracht.

Die verhogingen stemmen dus niet overeen met de stijging van de brandstofprijzen en het is gevaarlijk daarvan de uitwerking op het verkeer te schatten.

Er dient eveneens aan herinnerd te worden dat na paritair overleg een overeenkomst gesloten is, die op 1 oktober 1979 in werking treedt en waardoor de wekelijkse arbeidsduur van 40 tot 38 uren wordt verminderd. Thans onderzoekt de Ondernemingsraad op welke wijze die vermindering kan worden toegepast. Uit de resultaten blijkt dat de personeelskosten enigszins hoger zullen liggen. In 1979 zal die stijging evenwel beperkt blijven omdat ze slechts voor twee maanden geldt.

E. — Havenbeleid, binnenvaart en zeevaart

I. Havenbeleid

1) Algemene benadering

Onze havens behoren tot de voornaamste hoekpijlers van het economisch leven, niet alleen van de regio's waarin ze gevestigd zijn, maar van het ganse land.

Het voeren van een nationaal havenbeleid is dan ook een voorname doelstelling van de Regering geworden.

Dit havenbeleid — de zo rationeel mogelijk aanwending van de middelen voor de verdere uitbouw van onze havens — dient in deze periode van schaarse overheidsmiddelen en economische crisis meer dan ooit te kunnen steunen op deskundige adviezen, uitgebracht door een representatief forum van alle bij het havengebeuren betrokken geledingen. Op 30 juni 1978 heeft de Minister hiertoe de Nationale Commissie voor het Havenbeleid geïnstalleerd.

De samenstelling ervan houdt, meer dan bij de vroegere Commissie ter Bevordering van de Havenbelangen, rekening met de inbreng van de regionale overheden. Bovendien werd de mogelijkheid om geïnteresseerde instanties, die niet in de Commissie werden opgenomen, bij de activiteiten van de Commissie en haar werkgroepen te betrekken, in ruime mate

Pour une autre part, cet accroissement couvre le développement de la production en services réguliers (ouverture d'Atlanta et de Doha); il couvre aussi la production industrielle pour tiers qui est passée de 2 163 millions en 1977 à 2 558 millions en 1978.

2. Exercice 1979

Le budget 1979, arrêté en conseil d'administration du 16 janvier 1979, prévoit un déficit d'exploitation de 1 967 millions, ce qui, compte tenu des amortissements pris en charge par l'Etat, situe la perte à 789 millions.

Les estimations des dépenses pour l'année en cours s'élèvent à 23 777 millions, sans programmation sociale, soit 4,9 % d'augmentation, tandis que les recettes prévues sont de l'ordre de 21 810 millions, soit 5,8 % de plus que l'année précédente.

Il faut souligner que les chiffres mentionnés ci-dessus ont été établis sur base des coûts de carburant connus début janvier et que depuis, une hausse importante est enregistrée dont l'effet pourrait augmenter de 15 % la prévision du coût du carburant en 1979 qui était déjà en accroissement de 16 % par rapport à 1978. A titre indicatif, la Sabena a dépensé 2,315 milliards en carburant en 1978. En 1979, cette dépense sera de l'ordre de 3,090 milliards pour une estimation initiale de 2 672 millions.

L'I. A. T. A. a décidé de relever les tarifs à partir de mai 1979. L'augmentation est de l'ordre de 7 % pour le passage et le fret.

Ces augmentations ne sont donc pas synchronisées avec le relèvement des prix du fuel et il est hasardeux d'en estimer l'impact sur l'évolution du trafic.

Il est aussi important de rappeler qu'au terme d'une négociation paritaire, une convention est intervenue qui sortira ses effets au 1^{er} octobre 1979 et qui porte réduction de la durée hebdomadaire du travail de 40 à 38 h. Les modalités de cette réduction sont à l'examen au sein du Conseil d'entreprise. Les résultats laissent prévoir une certaine augmentation du coût de la main-d'œuvre. Cette augmentation sera toutefois réduite en 1979 du fait qu'elle ne portera que sur deux mois.

E. — Politique portuaire, navigation intérieure et marine

I. Politique portuaire

1) Approche générale

Nos ports sont des éléments essentiels de notre économie, non seulement pour les régions où ils sont établis mais pour l'ensemble du pays.

Dès lors l'un des objectifs principaux du Gouvernement consiste à mener une politique portuaire nationale.

Cette politique portuaire — l'utilisation aussi rationnelle que possible des moyens d'extension future de nos ports — doit pouvoir reposer plus que jamais, dans cette période de limitation des moyens publics et de crise économique, sur les avis compétents émis par un forum représentatif de l'activité portuaire. C'est dans cette optique que le Ministre a installé la Commission nationale de politique portuaire le 30 juin 1978.

La composition de cette commission fait une part plus large aux autorités régionales que celle de l'ancienne Commission pour la promotion des intérêts portuaires. Des instances intéressées, qui ne font pas partie de la Commission pourront également être associées dans une large mesure aux activités de celle-ci et de ses groupes de travail. Cette sou-

voorzien. Dank zij deze soepele werkingsmogelijkheden die aan de Commissie gelaten werden, zal elk uitgebracht advies ook op een ruime raadpleging en inbreng kunnen steunen.

In grote lijnen werd aan deze Commissie drie voorname taken opgelegd. Vooreerst dient zij advies uit te brengen over de toekomstige investeringen. Deze dienen te kunnen geschieden, binnen het kader van een weloverwogen programma, gebaseerd op een grondige analyse van de te verwachten evolutie op het gebied van de wereldhandel, de Belgische en de Europese economie en de verdere industrialisatiemogelijkheden, de specialisatie van de trafieken en van de ingezette vervoermiddelen.

Een tweede taak bestaat erin alle problemen te onderzoeken en adviezen uit te brengen in verband met de harmonisatie van de concurrentievoorwaarden tussen de Belgische zeehavens.

Ten derde dient de Commissie het nationaal havenbeleid in een ruimer internationaal kader te definiëren.

De Nationale Commissie van het Havenbeleid heeft met grote ernst en toewijding haar taak op zich genomen.

Binnen het raam van deze Commissie werden vrijwel onmiddellijk drie werkgroepen opgericht die elk een van de geschetste deeltaken hebben op zich genomen.

De werkgroep « Planning » stelt zich tot doel een globale inventaris op te maken, in de vorm van een vijfjarenplan 1979-1983, aangevuld met de vooruitzichten tot 1985 en met de meer algemene strekkingen op langere termijn. De werkzaamheden leidden reeds tot de opstelling van een tussentijds rapport, op basis waarvan de Commissie de ingediende voorstellen zal onderzoeken vanuit hun algemeen economisch en verkeerstechnisch belang met het oog op een advies met betrekking tot de jaarlijkse investeringsbegroting voor de havens. Eveneens zal deze werkgroep coördinerend optreden tussen het Planbureau en de Commissie.

De werkgroep « Concurrentieverhoudingen » onderzoekt thans in eerste instantie vier problemen. Er van uitgaande dat geen concurrentie mag worden gevoerd door middel van overheidstarieven worden bepaalde aspecten van het Loodswezen onderzocht, onder meer een uniforme regeling voor de beloodsing op zee en een aanpassing van de loodsgelden. Het onderzoek van het complexe probleem van de havenrechten, die de voornaamste bron van inkomsten vormen voor de havenbesturen en een voorname rol spelen in de kostendekking, is reeds ver gevorderd. Waarschijnlijk zal hierover nog in de eerste helft van dit jaar aan de Nationale Commissie verslag kunnen worden uitgebracht met het oog op het formuleren van een advies.

De verbindingen met het hinterland en de arbeidsverhoudingen in de havens zullen nadien diepgaand worden besproken.

De werkgroep « Internationale Relaties » wijdde reeds een bespreking aan de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaars van zeeschepen en van binnenvaartuigen en aan het vervoer van gevaarlijke produkten met zeeschepen van en naar Belgische havens via de Westerschelde.

Het advies over dit laatste punt zal dienstig zijn voor de besprekingen in het kader van het permanent ministerieel overleg tussen België en Nederland.

2) Plaatselijk

Tijdens de vorige legislatuur werd door het Parlement de wet goedgekeurd betreffende het beheer van het Linkerscheldeovergebied ter hoogte van Antwerpen en houdende maatregelen voor het beheer en de exploitatie van de havens van Antwerpen (wet van 19 juni 1978).

plasse de fonctionnement permettra à la Commission de fonder ses avis sur une consultation et une participation très larges.

En gros, cette Commission a été chargée de trois tâches principales. Il lui incombe tout d'abord d'émettre un avis quant aux investissements futurs. Ceux-ci doivent pouvoir se faire dans le cadre d'un programme bien étudié basé sur une analyse approfondie de l'évolution probable des marchés mondiaux, de l'économie belge et européenne et des possibilités d'industrialisation future, de la spécialisation des trafics et des moyens de transport mis en œuvre.

Une seconde tâche consiste à examiner tous les problèmes et à émettre des avis concernant l'harmonisation de la concurrence entre les ports maritimes belges.

En troisième lieu, la Commission devra définir la politique portuaire nationale dans un cadre international plus large.

La Commission nationale de politique portuaire a entrepris sa tâche avec beaucoup de sérieux et dévouement.

Dans le cadre de cette Commission, il a été procédé immédiatement à l'installation de trois groupes de travail dont chacun est chargé d'une des tâches précitées.

Le groupe de travail « Planification » est chargé d'établir un inventaire global, sous la forme d'un plan quinquennal 1979-1983, complété de prévisions jusqu'en 1985 et de tendances plus générales à long terme. Les travaux ont déjà donné lieu à l'établissement d'un rapport intermédiaire sur la base duquel la Commission examinera les propositions introduites en fonction de leur intérêt pour l'économie et les transports, en vue de présenter un avis relatif au budget annuel des investissements portuaires. Ce groupe de travail assurera en outre la coordination entre le Bureau du Plan et la Commission.

Le groupe de travail « Relations concurrentielles » examine quatre problèmes. Partant du principe que les tarifs publics ne peuvent servir de base à une concurrence quelconque, ce groupe examine certains aspects du service de pilotage, notamment une réglementation uniforme du pilotage en mer et l'adaptation des droits de pilotage. L'examen du problème complexe des droits de port, qui constituent la source principale de revenus pour les administrations portuaires et jouent un rôle important dans la couverture des coûts, est déjà bien avancé. Il est probable que pendant la première moitié de l'année un rapport pourra être transmis à ce sujet à la Commission nationale en vue de la formulation d'un avis.

Les communications avec l'hinterland et les relations de travail dans les ports feront l'objet de discussions approfondies ultérieures.

Le groupe de travail « Relations internationales » a déjà consacré une discussion à la limitation de la responsabilité des propriétaires de bâtiments de mer et de bateaux de navigation intérieure et au transport de matières dangereuses par bâtiments de mer de et vers des ports belges via l'Escaut occidental.

L'avis sur ce dernier point s'avérera utile lors des discussions dans le cadre de la concertation ministérielle permanente entre la Belgique et les Pays-Bas.

2) Localement

Au cours de la précédente législature, le Parlement a ratifié une loi relative à la gestion du territoire de la rive gauche de l'Escaut à hauteur d'Anvers et portant des mesures de gestion et d'exploitation du port d'Anvers (loi du 19 juin 1978).

Deze wet steunde op twee belangrijke basisprincipes :

— eenheid van het havenbeheer van linker- en rechteroever;

— respect voor de gemeentelijke autonomie in het Waasland, wat insluit dat er geen aanhechting van grondgebied wordt doorgevoerd en dat de vruchten van de ontwikkeling in de eerste plaats de betrokken gemeenten van het Waasland ten goede komen.

Reeds geruime tijd zijn officieuze onderhandelingen aan de gang om op de meest soepele en tevens efficiënte wijze te komen tot de uitvoeringsbesluiten van deze wet.

Die uitvoering behoort voor het overgrote deel tot de taak van andere departementen dan Verkeerswezen.

Aan de hand van de basiswet werd een lijst opgemaakt van de reglementaire administratieve handelingen die dienen gesteld.

a) In een eerste fase dient overgegaan tot de oprichting van de Maatschappij voor het grond- en industrialisatiebeleid op de Linkerscheldeoever gelet op de grote bevoegdheid van de Maatschappij in het beschouwde gebied.

Contact wordt opgenomen met het gespecialiseerd Bestuur der intercommunale verenigingen en gemeentebedrijven van het Ministerie van Binnenlandse Zaken ten einde de verschillende stappen in de administratieve procedure tot oprichting van de Maatschappij na te gaan.

Nadien zal ook met andere departementen (Openbare Werken, Vlaamse Zaken...) verder overleg gepleegd worden.

b) Door het departement wordt een koninklijk besluit voorbereid tot bepaling van de samenstelling en de werking van de Raad voor haven- en industrialisatiebeleid (artikel 17 van de basiswet) en van de Raad van Overleg (artikel 18).

c) Verdere uitvoeringsmaatregelen welke nu kunnen genomen worden vallen buiten de bevoegdheid van het departement van Verkeerswezen :

— het plan, de normen en de modaliteiten van toezicht van de afzonderlijke boekhouding voor de haven in het L. S. O.-gebied (art. 22) vallen onder de bevoegdheid van Binnenlandse Zaken en desgevallend Financiën;

— de exploitatienormen voorzien in artikel 23 vallen onder de bevoegdheid van Openbare Werken;

— Binnenlandse Zaken is bevoegd voor de regeling van de politieopdracht (art. 25), de brandvoorkoming (art. 26) de brandbestrijding (art. 27) en voor het bepalen van de vergoedingen voor de taken van politie in het L. S. O.-gebied (art. 28).

d) De overige uitvoeringsmaatregelen zullen dienen genomen in een later stadium. Het departement van Verkeerswezen zal er over waken dat alle betrokken instanties met bekwame spoed de nodige schikkingen zouden treffen om tot de uitvoering van de wet te komen.

II. Binnenvaart

Het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart houdt bestendig contact met alle geïnteresseerde middens o.m. door tussenkomst van de Rondetafelconferentie die in december 1975 geïnstalleerd werd en van het Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren (I. T. B.).

Het Bestuur werkt momenteel voorstellen uit inzake de sanering en de modernisering van de vloot evenals de herziening van de wet van 5 mei 1936 op de rivierbevrachting, een plan tot commercialisering van het vervoer te water, een plan tot financiering van de investeringen in binnenvaartmaterieel en een ontwerp van nieuw vrachttarief.

Cette loi était fondée sur deux principes importants :

— unité de gestion portuaire des rives gauche et droite;

— respect de l'autonomie communale du Pays de Waas, ce qui implique l'absence de toute annexion de territoire ainsi qu'une mise à profit prioritaire du développement en faveur des communes du Pays de Waas.

Depuis un certain temps déjà ont lieu des pourparlers officiels en vue d'en arriver le plus efficacement possible aux arrêtés d'exécution de cette loi.

Cette exécution incombe pour la majeure partie à des départements autres que celui des Communications.

Cette loi de base a servi de support à l'établissement d'une liste d'actions administratives réglementaires qu'il y a lieu de prendre.

a) Dans une première phase, il faudra créer une Société pour la politique foncière et industrielle de la rive gauche de l'Escaut, vu la grande compétence de la Société dans le territoire concerné.

Des contacts sont établis avec l'Administration spécialisée des associations intercommunales et entreprises communales du Ministère de l'Intérieur afin de déterminer les différentes démarches relatives à la procédure administrative de création de la Société.

b) Le département prépare un arrêté royal visant à déterminer la composition et le fonctionnement du Conseil de la politique portuaire et industrielle (article 17 de la loi de base) et du Conseil de concertation (article 18).

c) Les autres mesures d'exécution qui peuvent être prises à l'heure actuelle, tombent en dehors de la compétence du département des Communications :

— le plan, les normes et les modalités de contrôle de la comptabilité distincte pour le port du territoire R. G. E. (art. 22) est de la compétence de l'Intérieur et, le cas échéant, des Finances;

— les normes d'exploitation prévues à l'article 23 sont de la compétence des Travaux publics;

— le Ministère de l'Intérieur est compétent en matière de réglementation de la mission de police (art. 25), de prévention d'incendie (art. 26), de lutte contre l'incendie (art. 27) et pour fixer les indemnités afférentes aux tâches de police dans le territoire R. G. E.

d) Les mesures d'exécution restantes devront être prises dans un stade ultérieur. Le département des Communications veillera à ce que les instances concernées prennent avec diligence les dispositions nécessaires débouchant sur l'exécution de la loi.

II. Navigation intérieure

L'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure maintient un contact permanent avec les milieux intéressés, notamment par l'intermédiaire de la Conférence de la Table ronde installée en décembre 1975 et par l'intermédiaire de l'Institut pour le Transport par Batellerie (I. T. B.).

L'Administration prépare actuellement des propositions en matière d'assainissement et de modernisation de la flotte, ainsi que la révision de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial, la mise au point d'un projet d'organisation commerciale des transports par eau, d'un projet de financement des investissements dans du matériel fluvial et d'un projet de nouveau barème de frets.

De binnenvaartvloot

In 1977 bedroeg het totaal vervoer te water in België ongeveer 101 miljoen ton en 5 762 miljoen tkm.

Op 1 januari 1979 telde de Belgische binnenvaartvloot 2 943 schepen met 1 701 382 ton laadvermogen, evenals 378 tankschepen met 253 294 ton laadvermogen. Tijdens de laatste tien jaar is de Belgische vloot verkleind met 2 398 schepen met een laadvermogen van 910 405 ton (gemiddelde tonnenmaat 380 t) door verkoop in het buitenland, sloping of vrijwillige definitieve stopzetting.

Evenwel was deze vloot in 1975 nog gekenmerkt door een te hoge ouderdom van het materiaal en een teveel aan schepen met kleine tonnenmaat, twee factoren die de rendabiliteit van de ondernemingen niet ten goede komen.

Het toekennen van slopingpremies in de loop van de jaren 1976, 1977 en 1978 voor een totaal bedrag van 105 miljoen F heeft de rationalisatiebeweging versneld, vermits van 1 januari 1976 tot 1 januari 1979 een vermindering met 862 eenheden werd vastgesteld met een laadvermogen van 369 169 t (gemiddelde tonnenmaat 428 t).

Dank zij de slopingpremie werd het mogelijk de wegwerking van reeds 257 eenheden te bevorderen, met een laadvermogen van 123 238 t, waarvan de bouwjaren zich spreiden tussen 1871 en 1923 wat de schepen betreft die bestemd zijn voor het vervoer voor rekening van derden en tussen 1871 en 1938 voor schepen uitgebaat voor eigen rekening en voor tankschepen.

Bovendien, wanneer het geheel van de toegekende premies wordt in beschouwing genomen, hebben een 200-tal ervan betrekking op schepen met kleine tonnenmaat.

Alzo werd gedurende 10 jaar de gemiddelde tonnenmaat van de schepen gebracht van 489 t op 578 t.

De verhouding van de eenheden met een geringe tonnenmaat (400 t maximum), die op 1 januari 1969 68 % bedroeg, maakte op 1 januari 1979 nog slechts 61 % uit van de gehele vloot.

Ook blijkt dat het aantal sleepschepen gedaald is tot 117 eenheden met een totaal van 88 831 t en dat het aantal duwbakken 63 eenheden telt en 112 678 t. De meerderheid van deze bakken werden kort geleden gebouwd en hun aantal werd verdubbeld sinds 1971.

Het past dus de vooruitgang van deze moderne vorm van techniek van riviervervoer te onderstrepen, die vooral uitgeoefend wordt op het Albertkanaal en in de verbinding met de Rijnstaten.

Het ogenblik is echter aangebroken om te onderzoeken of de sanering en rationalisering van de Belgische riviervloot niet het voorwerp zou moeten uitmaken van maatregelen die een nieuwe weg opgaan verschillend van de maatregel die alleen de sloping van verouderde laadruimte nastreeft.

Met het oog hierop hebben de schippersorganisaties reeds van een zekere ongerustheid blijk gegeven ten opzichte van de vermindering van het aantal en de globale tonnenmaat van onze riviereneenheden gedurende de laatste jaren.

Wat eerst en vooral de sloping aangaat, wordt een aanvullend krediet van 20 000 000 F voorgesteld voor 1979. Om alle aanvragen tot slopingpremie te kunnen voldoen, die tijdig werden ingediend en die aan alle gestelde criteria voldoen, zullen nog meerdere tientallen miljoenen vereist zijn. Zelfs in dat geval zal, voor de drogelading-schepen, slechts een slopingpremie worden toegekend voor schepen van méér dan 50 jaar oud. Omtrent de spreiding van dit slopingprogramma in het kader van een oordeelkundige capaciteitsbeheersing, wordt thans een studie doorgevoerd.

La flotte de navigation intérieure

En 1977, le trafic total par voie d'eau en Belgique s'est élevé à environ 101 millions de tonnes et à 5 762 millions de tkm.

Au 1^{er} janvier 1979, la flotte belge de navigation intérieure totalisait 2 943 bateaux jaugeant 1 701 382 tonnes, ainsi que 378 bateaux-citernes jaugeant 253 294 tonnes. Au cours des dix dernières années, la flotte belge s'est ainsi réduite de 2 398 bateaux jaugeant 910 405 tonnes (tonnage moyen 380 T) par la vente à l'étranger, le déchirage ou l'immobilisation définitive.

Cependant, cette flotte se caractérisait encore en 1975 par une trop grande vétusté du matériel et un excédent de bateaux de petit tonnage, deux facteurs qui ne favorisent pas la rentabilité des entreprises.

L'octroi de primes de déchirage au cours des années 1976, 1977 et 1978 pour un montant total de 105 millions de francs a accéléré le mouvement de rationalisation puisque du 1^{er} janvier 1976 au 1^{er} janvier 1979 la réduction est de 862 unités jaugeant 369 169 tonnes (tonnage moyen 428 T).

Grâce aux primes de déchirage il a été possible de favoriser l'élimination de 257 unités, jaugeant 123 238 tonnes, dont les années de construction s'échelonnent de 1871 à 1923 en ce qui concerne les bateaux affectés au transport pour compte de tiers et de 1871 à 1938, pour les bateaux exploités en compte propre et les bateaux-citernes.

En outre, sur l'ensemble des primes accordées, quelque 200 d'entre elles se rapportent à des bateaux de petit tonnage.

Ainsi, en dix ans le tonnage moyen des bateaux est passé de 489 tonnes à 578 tonnes.

La proportion d'unités de faible tonnage (400 T maximum), qui était de 68 % le 1^{er} janvier 1969 n'est plus que de 61 % de l'ensemble de la flotte le 1^{er} janvier 1979.

Il apparaît également que le nombre de chalands tractés est tombé à 117 unités totalisant 88 831 tonnes et que le nombre de barges de poussage s'élève actuellement à 63 unités et 112 724 tonnes. La majorité de ces barges sont de construction récente et leur nombre a doublé depuis 1971.

Il convient donc de souligner le progrès de cette forme de technique de transport fluvial surtout sur le canal Albert et dans les relations avec les pays rhénans.

Cependant, le moment est venu d'examiner si l'assainissement et la rationalisation de la flotte fluviale belge ne devraient pas faire l'objet de mesures allant dans un sens nouveau, différent du seul déchirage de la cale vétuste.

A cet égard, les organisations de batellerie viennent d'ailleurs de manifester une certaine inquiétude devant la réduction du nombre et du tonnage global de nos unités fluviales au cours de ces dernières années.

En ce qui concerne tout d'abord le déchirage, un crédit supplémentaire de 20 000 000 F est proposé pour 1979. Pour pouvoir satisfaire à toutes les demandes de prime de déchirage qui ont été introduites en temps opportun et qui remplissent toutes les conditions requises, plusieurs dizaines de millions seront encore nécessaires. Même dans ce cas, pour les navires à charge sèche, la prime de déchirage ne sera octroyée que pour des bâtiments de plus de 50 ans d'âge. L'étalement de ce programme de déchirage dans le cadre d'un contrôle judicieux de la capacité fait actuellement l'objet d'une étude.

Wat dit betreft, stelt de Commissie van de Europese Gemeenschappen vast dat er voor het geheel van de belanghebbende landen een structureel onevenwicht bestaat tussen het aanbod en de vraag op het gebied van het transport langs de bevaarbare waterwegen en dat de sloping een van de middelen is om eraan te verhelpen.

Zij overweegt een gemeenschappelijke actie in werking te stellen die vooral gericht is op hulp met een sociaal karakter ten gunste van bepaalde categorieën van schippers.

De door België uit te werken reglementering kan eveneens rekening houden met de communautaire voorstellen en het sociale aspect ervan.

Afbraak van veronderde of overtollige schepen is echter niet de enige methode om de rendabiliteit van de ondernemingen voor transport te water te verbeteren. Verbetering en modernisering van het materiaal is een andere belangrijke factor.

Te dien einde wordt overwogen leningen voor dergelijke werken, ook voor de verbetering van de huisvesting aan boord, toegankelijker te maken. De desbetreffende reglementering wordt thans onderzocht.

Bevrachtingsreglementering

De toepassing van de bevrachtingsreglementering is toevertrouwd aan de Dienst voor Regeling der Binnenvaart (D. R. B.) en aan zijn beurtbevrachtingskantoren.

Bij het Parlement werd een wetsontwerp ingediend, dat ernaar streeft enerzijds de bevoegdheid van de Dienst nader te omschrijven en anderzijds de tankschepen volledig of gedeeltelijk aan de reglementering te onderwerpen, die tot op heden een regime van vrijheid kennen inzake verkeer en vrachtprijsvorming. Deze wijziging werd voorgesteld op aanvraag van de betrokken vervoerders en zal de aanvaarding mogelijk maken van beschermingsmaatregelen tegen een ineensstorting van de vrachtprijzen, verbonden met de huidige economische toestand en de problemen betreffende de bevoorrading van vloeibare brandstoffen. In het algemeen regime van bevrachting van schepen via de beurtrol valt de vaststelling van de vrachtprijzen en voorwaarden onder de bevoegdheid van de Minister van Verkeerswezen.

Nochtans, ten einde de nadelen van een strakke reglementering te voorkomen, kunnen de gewestelijke vrachtencomités, naargelang de marktomstandigheden, vrachtverminderingen voorstellen binnen vastgestelde perken en voor welbepaalde transporten.

Die vrachtencomités vergaderen geregeld, het ene te Antwerpen, het andere te Luik of te Charleroi, en zijn samengesteld uit vertegenwoordigers van de verladers en vertegenwoordigers van de vervoerders.

In 1978 werden door bemiddeling van de D. R. B. 19 523 bevrachtingsovereenkomsten gesloten voor het vervoer van 9 987 550 t goederen in binnenlands vervoer.

Sinds 30 oktober 1975 werd de bevoegdheid van de D. R. B., die voorheen beperkt was tot het nationaal vervoer, uitgebreid tot de bevrachtungen naar Frankrijk (de Rijn uitgezonderd). Die transporten worden uitgevoerd op basis van bodemvrachten, waarvan de bedragen voor de verschillende bestemmingen vastgesteld worden in gemeen overleg door de verladers en de vervoerders en goedgekeurd door de Minister van Verkeerswezen. In 1978 is de D. R. B. in dat vervoer tussengekomen voor 12 254 contracten met 3 185 098 t goederen

De schipperij had erop aangedrongen dat het beurtbevrachtingssysteem eveneens zou ingevoerd worden voor de transporten naar Nederland.

Maar, zo in Frankrijk de bevrachtungen voor het buitenland gereguleerd zijn en aan de beurtrol onderworpen, is dat nochtans niet zo in Nederland. In deze voorwaarden

A cet égard, la Commission des Communautés Européennes considère qu'il existe pour l'ensemble des pays intéressés un déséquilibre structurel entre l'offre et la demande dans le domaine des transports par voie navigable et que le déchirage est un des moyens d'y remédier.

Elle envisage de mettre en œuvre une action communautaire comportant en particulier des aides à caractère social en faveur de certaines catégories de bateliers.

La réglementation à élaborer par la Belgique pourra s'inspirer également des propositions communautaires et de leur aspect social.

Toutefois, l'élimination de la cale vétuste ou excédentaire n'est pas la seule méthode conduisant à une meilleure rentabilité des entreprises de transport par eau. L'amélioration et la modernisation du matériel est un autre facteur important.

Il est envisagé à cette fin de faciliter l'accès aux crédits destinés aux travaux de cette nature y compris ceux qui ont pour objet l'amélioration des logements à bord des bateaux. La réglementation appropriée est en ce moment à l'examen.

Réglementation des affrètements

L'application de la réglementation des affrètements est confiée à l'Office régulateur de la Navigation intérieure (O. R. N. I.) et à ses bureaux d'affrètement à tour de rôle.

Le Parlement est saisi d'un projet de loi tendant, d'une part, à préciser la compétence de l'Office et, d'autre part, à soumettre entièrement ou partiellement à la réglementation les bateaux-citernes qui connaissent, jusqu'à présent, un régime de liberté de trafic et de formation des prix de transport. Cette modification est proposée à la demande des transporteurs intéressés et rendra possible l'adoption de mesures de sauvegarde contre un effondrement des frets lié aux conditions économiques du moment et aux problèmes d'approvisionnement en combustibles liquides. Dans le régime général de l'affrètement à tour de rôle des bateaux, la fixation des prix et des conditions de transport relève de la compétence du Ministre des Communications.

Toutefois, pour remédier aux inconvénients d'une tarification rigide, les Comités régionaux des frets peuvent proposer, selon les circonstances du marché, des réductions de tarif dans certaines limites et pour des transports déterminés.

Ces comités de frets siègent régulièrement, l'un à Anvers, l'autre à Liège ou à Charleroi, et mettent en présence des délégués des chargeurs et des transporteurs.

En 1978, 19 523 contrats d'affrètement représentant 9 987 550 T de marchandises ont été conclus à l'intervention de l'O. R. N. I. en trafic national.

Depuis le 30 octobre 1975, la compétence de l'O. R. N. I., qui jusqu'à ce moment était limitée au trafic intérieur belge a été étendue aux affrètements vers la France (le Rhin excepté). Ces transports se font sur la base de frets-plancher dont les taux, pour les diverses destinations, sont arrêtés de commun accord entre chargeurs et transporteurs et soumis à mon approbation. L'intervention de l'O. R. N. I. dans ce trafic a porté, en 1978, sur 12 254 contrats pour 3 185 098 T de marchandises.

La battellerie avait insisté pour que le système d'affrètement à tour de rôle soit également appliqué pour les 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 encore

werd geoordeeld dat het nog niet mogelijk is op de wens van de schipperij in te gaan ten einde de concurrentiemogelijkheden tussen de vervoerders niet te vervalsen.

Met de Nederlandse overheid wordt contact gehouden om een harmonisatie van de in de beide landen geldende regels tot stand te brengen.

Inmiddels moeten de transportaanbiedingen voor Nederland in de kantoren van de D. R. B. geafficheerd worden. In 1978 gebeurde dit voor ongeveer 10 000 reizen met 5 500 000 ton goederen.

Gevaarlijke stoffen

De in ons land geldende voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren zijn dringend aan aanvulling en aanpassing toe. Samen met de Minister van Openbare Werken zal de Minister van Verkeerswezen eerstdaags een wetsontwerp voorleggen dat het mogelijk zal maken om de regels die van toepassing zijn op de Rijn (A. D. N. R.) en die aanbevolen werden door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart op de Belgische waterwegen toepasselijk te maken.

Internationale problemen

De binnenvaartproblemen met internationale inslag worden behandeld door diverse internationale instellingen waarvan de belangrijkste zijn de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (Straatsburg), de Europese Economische Gemeenschap (Brussel), de Economische Commissie voor Europa (Genève) en de Europese Conferentie van Ministers van Vervoer (Parijs). Ten aanzien van deze organismen heeft ons land steeds een politiek van bestendige aanwezigheid en actieve deelname gevoerd. Daaraan zal ook in de toekomst de hand worden gehouden.

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart is het uitvoerend orgaan van de Akte van Mannheim. Als zodanig is zij op dit ogenblik het convergentiepunt van de inspanningen van de belanghebbende instanties om oplossingen te vinden voor de economische problemen die zullen voortvloeien uit de opening van de Rijn-Main-Donauverbinding tegen 1985.

De fundamentele verschillen tussen de economische principes volgens welke de vlotten van eensdeels de westeuropese landen en anderdeels vele Donaulanden worden beheerd, houden het gevaar in van scheeftrekking van de concurrentieverhoudingen ten nadele van de vlotten van de traditionele Rijnvaartlanden.

De volstrekte vrijheid van de vaart op de Rijn, het leidende principe van de Akte van Mannheim, laat de westeuropese vlotten zonder bescherming tegen het door de geschetste omstandigheden begunstigde opdringen van de vlotten van de Donaulanden. Het is in het belang van het herstel van gezonde concurrentieverhoudingen nodig, dat die vrijheid wordt genuanceerd. Een aanvullend protocol van de Akte van Mannheim in die zin zal eerstdaags in een voor alle Rijnsoeverstaten en België aanvaardbare formulering kunnen worden voorgelegd, vermits de Raad van de Economische Gemeenschappen zich ten gunste heeft uitgesproken.

Naar aanleiding van de behandeling van deze aangelegenheid heeft de Commissie van de Europese Gemeenschappen de eventuele toetreding van die Gemeenschappen tot de Akte van Mannheim aan de orde gesteld. Hiermee worden diverse juridische en institutionele problemen van verstrekkend belang opgeworpen die nog een grondige studie vereisen.

In het kader van de Raad van de Europese Gemeenschappen werd reeds vermeld, dat het in 1976 tussen de E. E. G. en Zwitserland gearafaerde akkoord tot invoering van een

été jugé possible de satisfaire au vœu de la batellerie, afin de ne pas fausser les conditions de concurrence entre les transporteurs.

Des contacts sont maintenus avec les autorités néerlandaises dans le but de parvenir à une harmonisation des règles en usage dans les deux pays.

En attendant, les offres de transports vers les Pays-Bas doivent être affichées dans les bureaux de l'O. R. N. I. En 1978, elles ont approximativement porté sur 10 000 voyages représentant 5 500 000 t de marchandises.

Marchandises dangereuses

Les prescriptions en vigueur dans notre pays pour le transport de matières dangereuses par voie navigable doivent être complétées et adaptées d'urgence. Le Ministre des Travaux publics et le Ministre des Communications déposeront prochainement un projet de loi qui permettra de rendre applicables, sur les voies navigables belges, les règles en vigueur sur le Rhin (A. D. N. R.) et recommandées par la Commission centrale pour la Navigation du Rhin.

Problèmes internationaux

Les problèmes de navigation intérieure qui ont une portée internationale sont traités par diverses institutions internationales, dont les plus importantes sont la Commission centrale pour la Navigation du Rhin (Strasbourg), la Communauté économique européenne (Bruxelles), la Commission économique pour l'Europe (Genève) et la Conférence européenne. En ce qui concerne ces organismes notre pays a toujours adopté une politique de présence permanente et de participation active. Il sera veillé à ce qu'il en soit également ainsi à l'avenir.

La Commission centrale pour la navigation du Rhin est l'organe exécutif de l'Acte de Mannheim. A ce titre, elle est en ce moment le point de convergence des efforts que déploient les instances intéressées pour trouver des solutions aux problèmes économiques qui résulteront de l'ouverture de la liaison Rhin-Main-Danube vers 1985.

Les différences fondamentales entre les principes économiques suivant lesquels sont gérées les flottes des pays de l'Europe occidentale, d'une part, et celles de plusieurs pays danubiens, d'autre part, présentent le danger d'une distorsion des rapports de concurrence au détriment des flottes des pays rhénans traditionnels.

La liberté complète de navigation sur le Rhin, principe directeur de l'Acte de Mannheim, laisse les flottes de l'Europe occidentale sans protection contre la poussée des flottes des pays danubiens qui bénéficie des circonstances évoquées. Dans l'intérêt du rétablissement de rapports concurrentiels sains, il est nécessaire que cette liberté soit nuancée. Un protocole additionnel à l'Acte de Mannheim, acceptable pour tous les pays riverains du Rhin et la Belgique, pourra prochainement être adopté, étant donné que le Conseil des Communautés économiques européennes s'est prononcé en sa faveur.

A l'occasion de l'examen de cette affaire, la Commission des Communautés européennes a mis à l'ordre du jour l'adhésion éventuelle de ces Communautés à l'Acte de Mannheim. Les divers problèmes juridiques et institutionnels lourds de conséquence qui ont ainsi été soulevés exigent encore une étude approfondie.

Il a déjà été mentionné au Conseil des Communautés européennes que l'accord paraphé en 1976 entre la C. E. E. et la Suisse en vue de l'introduction d'un règlement d'immo-

oplegeregeling voor binnenschepen op de Rijn en de oprichting van een Oplegfonds, door het Hof van Justitie van de Gemeenschappen onverenigbaar met het Verdrag van Rome werd verklaard.

Ter gelegenheid van de hervatting van de besprekingen daaromtrent, hebben zowel Nederland als de Duitse Bondsrepubliek de wens geuit belangrijke wijzigingen te brengen aan het territoriale toepassingsgebied waardoor tenslotte nog alleen het zuiver Rijnvaartverkeer in aanmerking zou komen voor de stillegregeling.

Aangezien het Belgisch waterwegennet reeds van bij de aanvang uitgesloten was, raakt deze kwestie ons land niet direct maar wel onrechtstreeks in die zin, dat deze beperking van het toepassingsgebied van de regeling het nut van het hele project opnieuw in kwestie stelt en alleszins nieuwe problemen van financiële aard opwerpt die een weerslag zouden kunnen hebben op de exploitatie van sommige categorieën van binnenschepen. Ons land volgt met aandacht de ontwikkeling van deze zaak en zal te gepasten tijde een duidelijk standpunt daaromtrent innemen.

De invoering van technische voorschriften voor de schepen die het waterwegennet van de Gemeenschap bevaren, was oorspronkelijk voorzien tegen 1 januari 1978 maar zal moeten worden uitgesteld tot 1 januari 1980, wegens de praktische moeilijkheden die de gedetailleerde uitwerking van die voorschriften oplevert. Onze delegaties in de werkgroepen die deze richtlijn voorbereiden nemen daarin een actief aandeel in het belang van de veiligheid van de vaart op onze waterwegen, maar tevens met de bekommernis deze technische voorschriften een zodanige gestalte te geven dat zij geen ondraaglijke last op de exploitatie van de schepen leggen en geen afbuigingen van voor ons land belangrijke vervoerstromen veroorzaken.

Onze binnenvaartsector kan als dienstverstrekker op internationaal vlak slechts gedijen in de mate dat het regime waaraan hij onderworpen is, vrij is van protectionistische belemmeringen gebaseerd op het nationaliteitsbeginsel. In de huidige toestand van economische malaise is op dat stuk bestendige waakzaamheid geboden om een terugval op verouderde protectionistische structuren te vermijden. Door deze houding dient ons land trouwens de fundamentele doelstellingen van de Europese Economische Gemeenschappen.

De verbinding van de Belgische havens met de Rijn

De gunstige invloed die de opening van de Schelde-Rijnverbinding in 1975 heeft uitgeoefend op het binnenvaartverkeer tussen België en Nederland en de andere Rijnlanden heeft zich geconsolideerd. Het totale scheepvaartverkeer in de bedoelde sector is opgelopen van ruim 53 miljoen ton laadvermogen in 1974 tot ongeveer 105 miljoen ton in 1978.

Zoals bij een vorige gelegenheid reeds werd vermeld, wordt een bestendig contact gehouden met de bevoegde Nederlandse instanties met het oog op de uitvoering van het programma ter uiteindelijke afwerking van de Schelde-Rijnverbinding en de vaarroute tussen de haven van Gent en de Rijn. Het gaat om de bescherming van de Schelde-Rijnverbinding tegen de resterende getijbeweging op de Oosterschelde na afsluiting van dit zeegat door een dam met stormvloedkering, de aanpassing van de dimensies van de waterweg aan de nieuwe technieken in de scheepsbouw en de navigatie en de verbetering van het kanaal door Zuid-Beveland en de daarop aansluitende vaarwegen naar de Rijn.

Met betrekking tot dit laatste punt werd in 1978 een nieuwe stap gezet door een beslissing van de Nederlandse overheid omtrent de details van het tracé van het verbeterde kanaal door Zuid-Beveland. Die beslissing blijkt onder nau-

bilisatie van de cale sur le Rhin et de l'institution d'un Fonds d'immobilisation, a été déclaré incompatible avec le Traité de Rome par la Cour de Justice des Communautés.

A l'occasion de la reprise des pourparlers en la matière, le vœu a été émis tant par les Pays-Bas que par la République fédérale d'Allemagne, que des modifications importantes soient apportées à la zone d'application territoriale, de sorte que la navigation rhénane proprement dite serait finalement la seule à encore entrer en ligne de compte pour la réglementation d'arrêt.

Comme le réseau belge de voies navigables en était exclu dès le début, cette question ne concerne pas notre pays directement, mais bien indirectement, en ce sens que cette limitation du champ d'application du règlement met à nouveau en question d'utilité de tout le projet et soulève à tout le moins de nouveaux problèmes d'ordre financier, qui auraient une répercussion sur l'exploitation de certaines catégories de bateaux fluviaux. Notre pays suit avec attention le développement de cette affaire et adoptera une position claire sur ce point en temps voulu.

L'introduction de prescriptions techniques pour les bateaux fréquentant le réseau de voies navigables de la Communauté était primitivement prévue le 1^{er} janvier 1978, mais elle sera reportée au 1^{er} janvier 1980 en raison des difficultés pratiques que présente l'élaboration détaillée de ces prescriptions. Nos délégations au sein des groupes de travail qui préparent cette directive y prennent une part active dans l'intérêt de la sécurité de la navigation sur nos voies d'eau, mais en même temps dans le souci de donner à ces prescriptions techniques une forme telle qu'elles n'imposent aucune charge insupportable à l'exploitation des bateaux et n'occasionnent aucun détournement de courants de trafic importants pour notre pays.

Notre secteur de la navigation intérieure ne peut prospérer comme fournisseur de service sur le plan international que dans la mesure où le régime auquel il est soumis est exempt d'obstacles protectionnistes basés sur la notion de nationalité. Dans la situation actuelle de malaise économique, une vigilance constante s'indique sur ce plan pour éviter la réapparition de structures protectionnistes démodées. Par cette attitude notre pays sert d'ailleurs les objectifs fondamentaux des Communautés économiques européennes.

La liaison des ports belges avec le Rhin

L'influence favorable que l'ouverture de la liaison Escaut-Rhin en 1975 a exercé sur le trafic fluvial entre la Belgique et les Pays-Bas et les autres pays rhénans est confirmée. Le trafic total dans le secteur visé s'est élevé d'environ 53 millions de tonnes capacité en 1974 à environ 105 millions de tonnes en 1978.

Ainsi qu'il a déjà été rappelé, des contacts permanents sont maintenus avec les instances néerlandaises compétentes en vue de l'exécution du programme d'achèvement de la liaison Escaut-Rhin et de la voie navigable entre le port de Gand et le Rhin. Ils portent sur la protection de la liaison Escaut-Rhin contre le mouvement de la marée sur l'Escaut oriental subsistant après la fermeture de ce bras de mer par un barrage antitempête, l'adaptation des dimensions de la voie navigable aux techniques nouvelles en construction navale et en navigation, et l'amélioration du canal de Zuid-Beveland et des voies d'eau connexes vers le Rhin.

En ce qui concerne ce dernier point un nouveau pas vient d'être franchi en 1978 par la suite de la décision des autorités néerlandaises concernant les détails du tracé du canal de Zuid-Beveland amélioré. Cette décision paraît

tisch oogpunt gunstig uitgevallen te zijn, zodat de tegen 1985 in het vooruitzicht gestelde verbinding van de haven van Gent met de Rijn inderdaad zal voldoen aan de eisen van de moderne scheepvaart.

III. Zeevaart

1. Algemene benadering

Gelet op de moeilijke situatie waarin de koopvaardij- en visserijsectoren zich bevinden zal het departement van Verkeerswezen een beleidspolitiek voeren die bedoelde sectoren moet toelaten aan de crisisperiode het hoofd te bieden op basis van een aantal rechtstreekse en tijdelijke steunmaatregelen :

— voor de koopvaardij, door het toestaan van een moratorium van 1 jaar voor de terug te betalen scheepskredieten en door de uitbetaling van een tussenkomst in de exploitatiekosten van onder Belgische vlag varende schepen.

De tussenkomst wordt per schip bepaald op basis van het verschil tussen de kostprijs van de lonen betaald aan bemanningsleden ingeschreven in de « Pool van de zee- lieden ter koopvaardij » en die van de lonen van de « International Transport Federation ».

In den beginne zou die tussenkomst geraamd op 16 miljoen per jaar voor een schip met een bemanning van 19 opvarenden gefinancierd worden met de reserves van de ondertussen geliquideerde V. O. Z. O. R. (Vereniging voor onderlinge zeeverzekeringen tegen oorlogsrisico's). Na uitputting van die reserves, en dit tot 31 december 1981 zouden de nodige kredieten ingetrokken worden op de begroting van Verkeerswezen. Van dat ogenblik af zou de toelage nochtans beperkt worden tot maximum 200 000 F per arbeidsplaats;

— voor de zeevisserij, door het toestaan van uitzonderlijke steun voor de modernisering en sanering van de zeevisserijvloot.

Zo wordt o.a. gedacht aan :

- a) het uitbetalen van een premie aan gebrevetteerde schippers en motoristen bij aankoop van een eerste vaartuig;
- b) het uitbetalen van een premie, hetzij aan gebrevetteerde schippers en motoristen, hetzij aan reders die minstens twee jaar als reder bedrijvig zijn voor de nieuwbouw van een vissersvaartuig.

Prioriteit wordt daarbij verleend aan premies voor de nieuwbouw van vissersvaartuigen van een nieuwe type of bestemd voor een vorm van zeevisserij die tot dusver niet door Belgische reders wordt uitgeoefend.

In het kader van te nemen steunmaatregelen ten gunste van de Belgische koopvaardij en de zeevisserij en van de scheepsbouw heeft het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie daarenboven in zijn zitting van 21 december 1978 een aantal belangrijke beslissingen genomen zowel ten voordele van de rederijen als voor de tewerkstelling bij de koopvaardij en op onze scheepswerven.

Op artikel 41.04 van Titel I — Sectie 32 van de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen mag in 1979 13 900 000 F meer worden gebruikt voor de betaling van staatssubsidies in de interesten, in uitvoering van de wet van 23 augustus 1948. Dit bijkomende bedrag is mede noodzakelijk om het hoofd te bieden aan de meeruitgaven, ten laste van de Staat, door het toekennen van een moratorium van 1 jaar waarvan hiervoren sprake.

être favorable au point de vue nautique, de sorte que la liaison prévue pour 1985 du port de Gand avec le Rhin satisfera effectivement aux exigences de la navigation moderne.

III. Marine

1. Approche générale

Vu la situation difficile dans laquelle se trouvent le secteur de la marine marchande et celui de la pêche, le département des Communications mènera une politique de gestion visant à permettre à ces secteurs de surmonter cette période de crise grâce à un certain nombre de mesures de soutien direct et temporaire;

— pour la marine marchande, par l'octroi d'un moratoire d'un an pour les crédits maritimes à rembourser et par le paiement d'une intervention dans les coûts d'exploitation des navires battant pavillon belge.

L'intervention est fixée par navire sur la base de la différence entre le coût des salaires payés aux marins inscrits au « Pool des marins de la Marine marchande » et celui des salaires du « International Transportworkers Federation ».

Initialement, cette intervention, estimée à 14 millions par année pour un navire ayant un équipage de 19 hommes, serait financée par les réserves de l'A. M. A. R. I. G. (Association d'assurances mutuelle maritimes contre les risques de guerre). Après épuisement de ces réserves, et ce jusqu'au 31 décembre 1981, les crédits nécessaires seraient prévus au budget des Communications. A partir de ce moment, la subvention se limiterait toutefois à un maximum de 200 000 F par emploi;

— pour la pêche maritime, par l'octroi d'une aide exceptionnelle pour la modernisation et l'assainissement de la flotte de pêche maritime.

Il est notamment envisagé :

- a) de verser une prime aux patrons brevetés et aux motoristes lors de l'achat d'un premier bâtiment;
- b) de verser soit aux patrons brevetés et aux motoristes, soit aux armateurs qui ont exercé la profession d'armateur au moins pendant deux ans une prime pour la construction d'un bateau de pêche.

Priorité est donnée aux primes pour la construction de bateaux de pêche d'un type nouveau ou destinés à une forme de pêche maritime qui jusqu'à présent n'était pas pratiquée par les armateurs belges.

Dans le cadre des mesures d'aide à prendre en faveur de la marine marchande belge, de la pêche maritime et de la construction navale, le Comité ministériel de coordination économique et sociale a pris, en sa réunion du 21 décembre 1978 un certain nombre de décisions importantes, tant en faveur des armements que pour l'emploi dans la marine marchande et sur nos chantiers navals.

A l'article 41.04 du Titre I — Section 32 — du budget du Ministère des Communications, un supplément de 13 900 000 F peut être utilisé en 1979 pour le paiement de subventions de l'Etat dans les intérêts, en exécution de la loi du 23 août 1948. Ce montant supplémentaire est en même temps nécessaire pour faire face au supplément de dépenses à charge de l'Etat qui entraîne l'octroi du moratoire d'un an dont question ci-dessus.

Op artikel 61.02 van Titel II — Sectie 32 van de begroting 1979 mag een bijkomend bedrag van 3 223 331 600 F besteed worden voor de stijving van het Fonds voor het Uitreden en Aanbouwen van Zeeschepen.

Dit zal het mogelijk maken ruimere kredietvoorwaarden te verlenen dan in het verleden. Voor nieuwbouw zal krediet verleend worden tot 80 % van de kostprijs van het schip tegen een gemiddelde interestenlast van 1 %, terugbetaalbaar in 15 jaar, met een moratorium van 2 jaar.

Dit zal zeker de bestelling van nieuwe eenheden voor onze vloot in de hand werken en meteen de tewerkstelling op onze scheepswerven en nevenbedrijven, gespreid over het ganse land, bevorderen.

Tegelijkertijd werd beslist, per nieuw besteld schip, ook scheepskrediet te verlenen voor een in het buitenland aangekocht tweedehandsschip. In dat geval zal echter slechts 70 % krediet worden verleend tegen een gemiddelde interestenlast van 4 %. De terugbetalingstermijn wordt gesteld op 15 jaar min de ouderdom van het schip, met een maximum van 10 jaar.

Deze beslissing geeft onze reders de kans gebruik te maken van de huidige gunstige prijzen voor tweedehandsschepen op de wereldmarkt en laat meteen toe — in tegenstelling van bestellingen van nieuwe schepen — onmiddellijk arbeidsplaatsen te creëren bij de koopvaardij.

* * *

De Zeevaartproblematiek vertoont de neiging om de voorname plaats te gaan bekleden in het raam van het vervoerbeleid van de Europese Gemeenschappen.

De toetreding van maritieme landen, zoals Groot-Brittannië en Denemarken en de ramp veroorzaakt door de « Amoco Cadiz » zijn daar niet vreemd aan.

Alhoewel reeds voordien maatregelen uitgevaardigd werden in het ruimer kader van het orgaan van de Verenigde Naties — de I. M. C. O. — inzake de veiligheid op zee, toch heeft voornoemde ramp een meer specifieke Europese bewustwording ter zake doen ontstaan. België, door de natuur begiftigd met een prachtig strand, zal dan ook ijveren om in dit domein — zoals op de laatste E. G.-Raden — concrete gemeenschappelijke maatregelen uit te werken. Hierbij zal er op moeten worden toegezien dat de genomen beslissingen in gans de Gemeenschap effectief worden toegepast ten einde trafiekverschuivingen te voorkomen.

* * *

De steeds groeiende ingreep van de handelsvloot van de landen met Staatshandel en van sommige landen met goedkope vlag op de zeevaarttrafiek vormt een reële dreiging voor de vloten van de Gemeenschap. Met het oog op het verzamelen van concrete gegevens in dit opzicht zal de door de Gemeenschap onlangs ingestelde informatie-procedure in de mate van het mogelijke, en met eerbiediging van onze wetgeving, in ons land nauwkeurig worden toegepast.

* * *

Een laatste aspect van het zeevaartbeleid van de Europese Gemeenschappen wordt zonder twijfel naar voor gebracht door de in mei van dit jaar te houden UNCTAD-Conferentie te Manilla waar, door de Ontwikkelingslanden, het accent zal worden gelegd op de inwerkingtreding van de Gedragscode voor lijnvaartconferenties. Sedert vier jaar wordt er in de Gemeenschap aan gedokterd om de ratificatie door de negen E. G.-landen van deze Gedragscode mogelijk te maken, rekening houdend enerzijds met de tegenstrijdige belangen van de Lid-Staten, en anderzijds met het Verdrag van Rome.

A l'article 61.02 du titre II, Section 32, du budget de 1979, un montant de 3 223 331 600 F peut être utilisé pour alimenter le Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes.

Ceci permettra l'octroi de conditions de crédit plus larges que par le passé. Pour les constructions nouvelles le crédit sera accordé à raison de 80 % du prix de revient du navire à un taux d'intérêt moyen de 1 %, remboursable en 15 ans, avec un moratoire de 2 ans.

Il est certain que cela va promouvoir la commande de nouvelles unités pour notre flotte ainsi que l'emploi dans nos chantiers navals et leurs industries secondaires.

A la même occasion, il fut décidé d'accorder également, par nouvelle unité commandée, des crédits maritimes pour l'achat de navires d'occasion à l'étranger. En l'occurrence il ne sera accordé qu'un crédit de 70 % à un taux d'intérêt moyen de 4 %. Le délai de remboursement est fixé à 15 ans, moins l'âge du navire, et avec un maximum de 10 ans.

Grâce à cette décision, nos armateurs sont à même de profiter des prix favorables des navires d'occasion sur le marché mondial; cela permet aussi — contrairement à ce qui se passe lors de l'achat de navires neufs — la création immédiate d'emplois dans la marine marchande.

* * *

La problématique de la marine tend à occuper la place la plus importante dans le cadre de la politique des transports des Communautés européennes.

L'adhésion de pays maritimes tels que la Grande-Bretagne et le Danemark et la catastrophe causée par l'« Amoco Cadiz » n'y sont pas étrangères.

Bien qu'auparavant des mesures aient déjà été édictées en matière de sécurité en mer dans le cadre plus large de l'organe des Nations Unies — l'I. M. C. O. — la susdite catastrophe a néanmoins été à l'origine d'une prise de conscience plus spécifiquement européenne. La Belgique, gratifiée par la nature d'une plage magnifique, s'activera dans ce domaine — comme elle l'a déjà fait au cours des derniers Conseils C. E. E. — afin de faire concrétiser des mesures communautaires. Il y aura lieu en l'occurrence de veiller à ce que les décisions prises soient effectivement mises en application dans toute la Communauté afin d'éviter des glissements de trafics.

* * *

L'emprise sans cesse croissante de la flotte marchande des pays à commerce étatisé et de certains pays à pavillon de complaisance sur le trafic maritime constitue une réelle menace pour les flottes de la Communauté. En vue de rassembler à cet égard des données concrètes, la procédure d'information récemment instaurée par la Communauté sera, dans la mesure du possible et avec le respect dû à notre législation, de stricte application dans notre pays.

* * *

Un dernier aspect de la politique de la navigation maritime des Communautés européennes sera sans aucun doute mis en évidence par la Conférence de l'UNCTAD qui se tiendra en mai de cette année à Manille et où les pays en voie de développement ne manqueront pas de mettre l'accent sur la mise en application du code de conduite pour les conférences de navigation de ligne. Voici quatre ans déjà que la Communauté œuvre à rendre possible la ratification par les neufs pays-C. E. E. de ce code de conduite, en tenant compte des intérêts contradictoires des Etats membres, d'une part, et du Traité de Rome, d'autre part.

Indien de laatste hindernissen op korte termijn kunnen worden geruimd, dan zullen de negen E. G.-landen de Gedragscode — houdende in hoofdzaak een 40/40/20-verdeling van de lijnvaarttrafiek — kunnen ratificeren. Van Belgische zijde zouden wij deze gebeurtenis toejuichen vermits ons land, samen met de Bondsrepubliek en Frankrijk de Gedragscode indertijd reeds heeft ondertekend. Wij hebben weliswaar bij het zoeken naar compromissen moeten afzien van een deel van de voordelen die onze rederijen zouden hebben genoten bij een stricte toepassing van de Gedragscode.

Maar de Minister meent dat onze rederijen in staat zullen worden gesteld om, op progressieve wijze, een groter aandeel te kunnen verwerven in het overzees vervoer van onze buitenlandse handel.

2. Koopvaardij

Op 1 januari 1979 bestond onze koopvaardijvloot uit 90 schepen met 1 628 478 brt. Van 1 januari tot 1 april 1979 werden 3 schepen met in totaal 22 837 brt. uit de vaart genomen, terwijl onze vloot verrijkt werd met 3 eenheden of 7 612 brt.

Op 1 april 1979 beschikten wij aldus over 90 schepen met een brt. van 1 613 252 en een laadvermogen van 2 530 779 t. (Hierin is de vloot van de Regie voor Maritiem Transport « R. M. T. » begrepen). Onze vloot vertoont een grote diversiteit aan schepen, te weten, 17 bulkvrachtschepen, 2 bulk-containerschepen, 19 vrachtschepen, 2 combinatieschepen, 3 containerschepen, 3 koelschepen, 3 polyvalente vaartuigen, 7 olietankers, 1 ertsschip, 1 passagiers- en vrachtschip, 10 zeelichters, 1 afval tankschip, 4 produkttankers, 2 pakketboten, 8 carferries, 3 gastankers, 1 olieboorschip, 2 bevoorradingschepen en 1 ro/ro schip.

Op 1 april 1979 hadden de Belgische reders 21 schepen in aanbouw of in bestelling.

Deze schepen totaliseren een draagvermogen van 469 600 ton, zonder rekening te houden met 2 zuigbaggerschepen.

De verdere uitbreiding en vooral de modernisering van onze vloot was mogelijk dank zij kredietverleningen via de N. M. K. N. met staatswaarborg en staats tussenkomst in de interesten alsmede via het « Fonds voor het Uitreden en Aanbouwen van Zeeschepen » beide alternatieven in uitvoering van de wet van 23 augustus 1948.

Tót op 1 april 1979 werd door onze reders in ruime mate gebruik gemaakt van deze mogelijkheden.

Van 1 januari 1978 tot 1 april 1979 werden voor de koopvaardij scheepskredieten verleend voor een bedrag van 4 877 800 000 F, daarvan kwam 1 448 476 740 F tot stand via de N. M. K. N., terwijl 3 429 323 260 F werd toegekend via het « Fonds voor het Uitreden en Aanbouwen van Zeeschepen ». Op 1 april 1979 waren 9 kredietaanvragen in onderzoek voor een totaal bedrag van 9 297 350 000 F.

3. Zeevisserij

De zeevisserij verschaft werkgelegenheid aan ongeveer 1 200 vissers en aan nagenoeg 15 000 personen indien men alle sectoren neemt die rechtstreeks en onrechtstreeks met de zeevisserij betrokken zijn.

Onze vissersvloot telde op 1 april 1979, 216 vaartuigen met een globale paardekracht van 82 170 (60 436 kW).

Van 1 januari 1979 tot 1 april 1979 verminderde het globale vermogen met 185 P. K. (136 kW).

Dank zij het verlenen van slooppremies en van scheepskrediet konden oude vaartuigen uit de vaart genomen wor-

Si les derniers obstacles peuvent être levés à court terme, les neuf pays-C. E. E. pourront ratifier le Code de conduite portant en ordre principal sur la répartition 40/40/20 des trafics de navigation de ligne. Du côté belge nous applaudissons à cet événement puisque notre pays a déjà en son temps signé le Code de conduite conjointement avec la République fédérale et la France. En recherchant des compromis, nous avons évidemment dû renoncer à une partie des avantages dont nos armements auraient bénéficié si le Code de conduite avait été de stricte application.

Le Ministre estime cependant que nos armements seront progressivement mis en état de conquérir une part plus importante dans les trafics d'outre-mer de notre commerce extérieur.

2. Marine marchande

Au 1^{er} janvier 1979, notre flotte marchande comportait 90 navires avec 1 628 477 tjb. Du 1^{er} janvier 1979 au 1^{er} avril 1979, 3 navires avec au total 22 837 tjb ont été mis hors service, tandis que notre flotte s'enrichissait de 3 unités ou 7 612 tjb.

Au 1^{er} avril 1979 nous disposons ainsi de 90 navires avec 1 613 252 tjb. et une portée en lourd de 2 530 779 (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 vraquiers, 19 navires de charge, 2 navires pour transport de marchandises combiné, 3 navires porte-conteneurs, 5 vraquiers : navires porte-conteneurs, 5 navires réfrigérés, 3 navires polyvalents, 7 pétroliers, 4 navires-citerne transporteurs d'hydrocarbures autre que du pétrole brut, 1 minéralier, 1 navire à passagers et de charge, 10 allèges de mer, 1 navire transporteur de déchets, 2 paquebots, 8 car-ferries, 3 gaziers, 1 navire de forage pétrolier, 2 navires de ravitaillement et 1 navire RO/RO.

Au 1^{er} avril 1979 les armateurs belges avaient 21 navires en construction ou en commande.

Ces navires totalisent une portée en lourd de 469 600 tonnes, sans tenir compte de 2 dragues suceuses automotrices.

Le développement ultérieur et surtout la modernisation de notre flotte est possible grâce aux crédits octroyés par la S. N. C. I. 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 », les deux alternatives en exécution de la loi du 23 août 1948.

Jusqu'au 1^{er} avril 1979 nos armateurs ont profité largement de ces possibilités.

Du 1^{er} janvier 1978 jusqu'au 1^{er} avril 1979 des crédits maritimes ont été accordés à la marine marchande pour un montant de 4 877 800 000 F; de cette somme des crédits d'un montant de 1 448 476 740 F furent réalisés par la S. N. C. I., tandis que 3 429 323 260 F étaient accordés par le « Fonds de l'Armement et des constructions maritimes ». Au 1^{er} avril 1979, 9 demandes de crédit pour un montant total de 9 297 350 000 F étaient à l'examen.

3. Pêche maritime

La pêche maritime procure du travail à environ 1 200 pêcheurs et à près de 15 000 personnes, si on prend tous les secteurs qui sont directement ou indirectement intéressés à la pêche maritime.

Notre flotte de pêche comptait au 1^{er} avril 1979, 216 bateaux avec une puissance globale de 82 170 chevaux vapeur (60 436 kW).

Du 1^{er} janvier 1979 jusqu'au 1^{er} avril 1979 la puissance globale diminuait de 185 chevaux (136 kW).

Grâce à l'octroi de primes à la démolition et de crédits maritimes, des vieux bâtiments ont été mis hors service et

den en de modernisering van de vloot in de hand gewerkt. Zonder het scheepskrediet ware onze zeevisserij reeds lang teloorgegaan.

Van 1 januari 1974 tot 1 april 1979 werden geen premies toegekend voor het slopen van vissersvaartuigen met verplichting tot nieuwbouw; niettemin werden sedert het invoeren in 1961 van de slooppremie van 5 000 F per brt. (nadien verhoogd tot 6 000 F) tot 1 april 1979 premies toegekend voor het slopen van 45 schepen met een totale tonnenmaat van 3 283,60 brt. voor een globaal bedrag van 16 517 784 F.

In uitvoering van het koninklijk besluit van 9 oktober 1973 houdende toekenning van slooppremies voor vissersvaartuigen zonder verplichting tot nieuwbouw, waren op 1 april 1979, 9 premies van samen 2 381 800 F toegekend zijnde voor 9 vissersvaartuigen van samen 496,36 brt.

Het koninklijk besluit van 26 augustus 1976, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 6 februari 1979, waarbij een nieuwe uitzonderlijke premies over het slopen van vissersvaartuigen zonder verplichting tot nieuwbouw werd ingevoerd en waarbij het koninklijk besluit van 9 oktober 1973 werd 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 datum van 1 april 1979 waren 55 aanvragen ingediend voor evenveel vaartuigen van samen 4 209,36 brt. Op dezelfde datum waren 37 aanvragen van samen 3 092,72 brt. goedgekeurd voor een bedrag van 60 000 000 F.

Voor de periode van 1 januari 1978 tot 1 april 1979 werden negen kredieten van samen 178 919 200 F toegekend voor de bouw van zes treilers, voor de plaatsing van een nieuwe motor, een tweedehandsmotor en een nieuwe krukas en voor de aankoop en ombouw van een treiler.

4. Zeevaartonderwijs

Tijdens de vorige regeringen werd in permanent overleg tussen de beide departementen van Nationale Opvoeding en van Verkeerswezen, het leerprogramma van de Hogere Zeevaartschool onderzocht en op punt gesteld.

Er kan thans gesteld worden dat dit programma aan alle criteria beantwoordt om als hoger onderwijs van het lange type te worden erkend.

Het is de betrachting van het departement van Verkeerswezen om de nu sedert jaren door de studenten en maritieme middens nagestreefde erkenning definitief tot stand te brengen. Deze noodzaak laat zich des te meer aanvoelen nu het nieuwe programma reeds sedert enkele jaren integraal wordt toegepast zodat met recht door de studenten kan worden verlangd dat, op het einde van hun studies, zij ook een volwaardige erkenning bekomen van die studies.

Wat het zeevisserijonderwijs betreft, werd met ingang van het huidige schooljaar de fusie gerealiseerd tussen de Rijksvisserijschool en de Vrije Visserijschool te Heist.

Men mag er zich werkelijk over verheugen dat deze fusie na vruchtbaar overleg tussen de onderscheiden inrichtende machten tot een goed einde werd gebracht.

Alle rechten van de betrokken personeelsleden konden worden gevrijwaard terwijl door de fusie een meer efficiënt en zuiniger beleid kan worden gevoerd dat daarenboven nog grotere mogelijkheden biedt voor de leerlingen zelf.

5. Investeringsprogramma 1979

Het investeringsprogramma 1979 voor het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart omvat :

— 47 000 000 F voor de ombouw van de bestaande slaapgelegenheden van de Belgische loodsen te Vlissingen. Deze

de modernisation de la flotte favorisée. Sans le crédit maritime notre pêche maritime aurait depuis longtemps déjà disparu.

Du 1^{er} janvier 1974, jusqu'au 1^{er} avril 1979 aucune prime n'a été accordée pour la démolition de bateaux de pêche (avec obligation de construction nouvelle); depuis la mise en vigueur en 1961 du système de la prime à la démolition de 5 000 F par tjb. (augmentée ensuite jusqu'à 6 000 F) des primes ont néanmoins été accordées jusqu'au 1^{er} avril 1979 pour 45 navires avec un tonnage total de 3 283,60 tjb. pour un montant global de 16 517 784 F.

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 étaient accordées jusqu'au 1^{er} avril 1979, soit pour 9 navires de pêche d'un total de 496,36 tjb.

L'arrêté royal du 26 août 1976, modifié par l'arrêté royal du 6 février 1979, par lequel une nouvelle prime exceptionnelle pour la démolition de bateaux de pêche sans obligation de construction nouvelle était instituée et par lequel l'arrêté royal du 9 octobre 1973 était abrogé, prévoit l'octroi d'une prime de 20 000 F par tjb. jusque maximum 3 000 000 F par navire de pêche.

A la date du 1^{er} avril 1979, 55 demandes ont été introduites pour le même nombre de navires et un total de 4 209 tjb. A cette même date, 37 demandes représentant 3 092,72 tjb. avaient été approuvées pour un montant de 60 000 000 F.

Pendant la période du 1^{er} janvier 1978 jusqu'au 1^{er} avril 1979, neuf crédits d'un total de 178 919 200 F ont été accordés pour la construction nouvelle de six chalutiers, le placement d'un nouveau moteur, le placement d'un moteur de seconde main, le placement d'un nouveau villebrequin et l'achat et la transformation d'un chalutier.

4. Enseignement maritime

Au cours des précédentes législatures, les deux départements de l'Education nationale et des Communications ont examiné et mis au point, en concertation permanente, le programme des cours de l'Ecole supérieure de Navigation.

On peut admettre actuellement que ce programme répond à tous les critères qui lui permettent d'être agréé en tant qu'enseignement supérieur du type long.

Le département des Communications tend à faire réaliser définitivement cet agrément poursuivi depuis des années par les étudiants et les milieux maritimes. Cette nécessité se fait ressentir d'autant plus que le nouveau programme est intégralement mis en application depuis quelques années et que, dès lors, les étudiants sont en droit de s'attendre, à la fin de leurs études, à un agrément couronnant celles-ci.

Quant à l'enseignement de pêche maritime, la fusion a été réalisée dès le début de la présente année scolaire entre l'Ecole de pêche de l'Etat et l'Ecole de pêche libre de Heist.

Il est vraiment réjouissant de constater que cette fusion a été menée à bonne fin après une concertation fructueuse entre les différents pouvoirs organisateurs.

Tous les droits des agents intéressés ont pu être garantis tandis que la fusion rend possible une gestion plus efficiente et plus économique et offre encore de plus larges possibilités aux élèves mêmes.

5. Programme d'investissements 1979

Le programme d'investissements 1979 pour l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure comprend :

— 47 000 000 F pour la transformation des logis existants des pilotes belges à Flessingue. Ces logis ne répondent plus

slaapgelegenheid voldoet niet meer aan de huidige eisen inzake comfort en hygiëne. Het is bijgevolg nodig ze aan te passen en op het peil te brengen van het nieuwe logies- en dienstgebouw dat aldaar Boulevard de Ruyter 2 wordt opgetrokken. In het voorzien krediet zijn tevens de afrekeningen begrepen in verband met de bouw van voormelde nieuwbouw;

— 8 000 000 F voor de bouw van een aanlegsteiger in de voorhaven van Oostende voor de nieuwe reddingsboot;

— 125 000 000 F voor de bouw van een nieuw hydrografisch vaartuig voor de diensten te Antwerpen. Dit vaartuig zal worden uitgerust : als peil- en meetvaartuig, voorzien van slaapaccommodatie en dagruimte; als controlevaartuig voor de permanente commissarissen van toezicht op de Scheldevaart; als applicatieschip voor de Hogere Zeevaartschool Antwerpen voor het praktisch onderwijs der cursussen techniek, elektronische instrumenten, reglementen en bekakening;

— 20 000 000 F voor eindverrekeningen van een in 1968 geleverde sleepboot waarvan de oplevering aanleiding gaf tot een geschil dat momenteel aanhangig is bij het Hof van Beroep te Brussel;

— 75 000 000 F voor de bouw van vier nieuwe redboten : vervanging van drie oude eenheden plus een boot bestemd voor de zeevaartpolitie te Oostende;

— 889 500 000 F voor de afbouw van de radarketen Westerschelde en de integratie van het radarstation Kruisschans in de beperkte walradarketen Westerschelde.

De afbouw van de radarketen Westerschelde omvat de constructie en uitrusting van negen radarposten langs de Westerschelde ter verzekering van een veilige Scheldevaart.

Het bedrag van 889 500 000 F zal, met de huidige kennis over de stand van zaken, teruggebracht worden op 250 000 000 F.

De goedkuring door Nederland van de Belgisch-Nederlandse overeenkomst, inzake de oprichting van de radarketen langs de Westerschelde en haar mondingen, is nu immers ook afhankelijk geworden van een parlementaire openbare behandeling bij onze Noorderburen.

6. Regie voor Maritiem Transport

Het vervoer van reizigers en van personenwagens stagneerde in 1978, ingevolge de vermindering van de stroom van vastelanders naar Engeland, terwijl de Engelse reizigers goedkopere en zonniger bestemmingen schijnen te verkiezen dan deze die via Oostende kunnen bereikt worden.

Het vervoer van zware vrachtwagens is verder toegenomen met 9 %. Deze toename is gevoelig minder dan deze van de voorgaande jaren, hetgeen te wijten is aan de slechte economische toestand, vooral in het begin van het jaar 1978.

Voor 1979 wordt geen substantiële verandering in het volume van het reizigers- en begeleide personenwagenverkeer verwacht. De opmerkelijke vooruitgang van het zware vrachtwagenverkeer van de voorgaande jaren, die zich in 1978 niet meer heeft voorgedaan, schijnt daarentegen te hernemen in 1979. Voor de eerste drie maanden van 1979, bedraagt die vooruitgang, in vergelijking met dezelfde periode van 1978, 40 %.

Er zij opgemerkt dat de ontvangsten voortkomende van het zware vrachtwagenvervoer ± 40 % bedragen van de totale ontvangsten die voortspruiten uit het zeevervoer.

Voor 1979 werden de tarieven in Pond Sterling, die van kracht waren in 1978, verhoogd met ± 9 % voor de reizigers, met $\pm 12,5$ % voor de begeleide auto's en met

aux exigences actuelles en matière de confort et d'hygiène. Il est par conséquent nécessaire de les adapter et de les mettre au niveau du nouveau bâtiment de service et de logement qui est construit au Boulevard de Ruyter 2. Le crédit prévu comprend également les paiements en rapport avec la construction précitée;

— 8 000 000 F pour la construction, dans l'avant-port d'Ostende, d'un embarcadere pour le nouveau bateau de sauvetage;

— 125 000 000 F pour la construction d'un nouveau navire hydrographique pour les services à Anvers. Ce navire sera équipé comme navire de sonde et de jauge, comme navire de contrôle pour les commissaires permanents pour le contrôle de la navigation de l'Escaut et comme navire d'application pour l'Ecole supérieure de Navigation à Anvers;

— 20 000 000 F pour les règlements de compte finaux d'un remorqueur livré en 1968 dont la réception a donné lieu à un différend qui est actuellement pendant devant la cour d'appel de Bruxelles;

— 75 000 000 F pour la construction de quatre nouveaux bateaux de rade en remplacement de trois vieilles unités plus un bateau destiné à la police maritime à Ostende;

— 889 500 000 F pour la construction finale de la chaîne radar Escaut occidental et l'intégration de la station radar Kruisschans dans la chaîne radar restreinte Escaut occidental.

La construction finale de la chaîne radar Escaut occidental comprend la construction et l'équipement de neuf postes de radar le long de l'Escaut occidental pour garantir la sécurité de la navigation de l'Escaut.

A la lumière actuelle des choses, il y aura lieu de réduire le montant de 889 500 000 F à 250 000 000 F.

En effet, l'approbation par les Pays-Bas de la convention belgo-néerlandaise relative à la construction de la chaîne radar le long de l'Escaut occidental et ses bouches est à l'heure actuelle subordonnée également à une délibération parlementaire publique chez nos voisins du Nord.

6. Régie des Transports maritimes (R. T. M.)

Le trafic des voyageurs et des voitures automobiles a stagné en 1978 du fait que le flux des continentaux vers l'Angleterre a diminué, tandis que les voyageurs anglais semblent préférer des destinations meilleur marché et plus ensoleillées que celles qui peuvent être atteintes via Ostende.

Le trafic des poids lourds a encore augmenté de 9 %. Cette augmentation est sensiblement inférieure à celle des années précédentes, ce qui est dû à la faiblesse générale de l'économie, surtout au début de l'année 1978.

Pour 1979 aucune modification substantielle n'est prévue dans le volume du trafic des voyageurs et des voitures accompagnées. Par contre, la progression remarquable du trafic des poids lourds des années précédentes, qui ne s'est plus manifestée en 1978, semble avoir repris en 1979. Pour les trois premiers mois de 1979, la progression, comparée à la même période de 1978, est de 40 %.

A remarquer que la recette afférente au trafic des poids lourds représente ± 40 % des recettes totales qui proviennent du transport maritime.

Pour 1979, les tarifs en Livre Sterling qui étaient en vigueur en 1978, ont été majorés de ± 9 % pour les voyageurs, de $\pm 12,5$ % pour les voitures accompagnées et de

± 12 % voor de zware vrachtwagens. In Continentale munten zullen de tarieven verhoogd worden met 12 %, behalve voor de reizigers in trein-boot verkeer waarvoor de tarieven van 1978 onveranderd blijven (de prijzen in Pond Sterling zijn omgezet in Continentale munten tegen een koers die de bankkoers benadert).

Nochtans zal de R. M. T. het hoofd moeten bieden aan steeds stijgende loonkosten, zoals dit het geval is bij de andere Belgische rederijen, ondanks een quasi constant aantal personeelsleden.

Bovendien zijn sedert eind 1978, de prijzen van de petroleumprodukten zeer sterk gestegen, en deze prijzen zijn nog steeds niet gestabiliseerd.

Dit alles zal een ongunstige invloed uitoefenen op de resultaten voor 1979.

Op lange termijn verwacht men er zich evenwel aan dat, door de stabilisatie van het Pond Sterling en door het hogere inflatieritme in Groot-Brittannië dan in België, de tarieven in Continentale munten gunstig zullen evolueren en dat de Belgische en Duitse bestemmingen opnieuw aantrekkelijk zullen worden voor het Engelse cliënteel.

Gelijktijdig met een zeker herstel van de economie zal de exploitatie van de R. T. M. aldus opnieuw haar evenwicht kunnen vinden.

Ten einde het concurrentiepotentieel van de R. M. T. te behouden en het aan te passen aan de zich sterk wijzigende behoeften van de markt, voorziet men voor 1979 een investeringskrediet van 100 miljoen voor haveninfrastructuurwerken en van 900 miljoen voor de hernieuwing en de aanpassing van de vloot.

B. — ALGEMENE BESPREKING

1. — Internationaal vervoerbeleid

Vraag :

De O. E. S. O. houdt zich actief bezig met het bevorderen van de samenwerking op het gebied van de studie van de wegen, het stedelijk vervoer en het milieu. Zou deze instelling zich ook niet kunnen bezighouden met het spoorwegen-net en meer bepaald met de verbindingen tussen Frankrijk en Duitsland, via België ?

Op de lijn Parijs-Dortmund bij voorbeeld is het snel personenvervoer ontoereikend. Er zijn slechts twee TEE-treinen, een 's morgens, een tweede 's avonds. De rechte trekking van bepaalde bochten op Belgisch grondgebied zou het mogelijk maken de snelheid van alle treinen op die lijn te verhogen.

Antwoord :

Het is inderdaad zo dat de O. E. S. O. zich actief bezighoudt met het bevorderen van de samenwerking op het gebied van het onderzoek inzake wegen, stedelijk vervoer en leefmilieu. Die werkzaamheden worden trouwens geleid door het Comité voor het Leefmilieu.

Aangezien de werkzaamheden van de O. E. S. O. voor wat het vervoerbeleid betreft, in de eerste plaats gericht zijn op het fundamenteel onderzoek en het uitwisselen van informatie, is het niet aangewezen dat die organisatie zich bezighoudt met problemen die zo gedetailleerd en concreet zijn als die van de aansluiting van de treinen. Deze problemen moeten eerder hun oplossing vinden in de bilaterale besprekingen tussen de spoorwegmaatschappijen en eventueel in de besprekingen die de N. M. B. S. met de andere spoorwegnetten in het kader van de Internationale Spoorwegunie voert.

± 12 % pour les poids lourds. En monnaies continentales les tarifs seront majorés de 12 % sauf pour les voyageurs train-bateau pour lesquels les tarifs de 1978 resteront inchangés (les prix en Livre Sterling étant convertis en monnaies continentales à un taux qui se rapproche du taux bancaire).

Par contre, malgré un nombre de membres du personnel quasi constant la R. T. M. devra faire face comme les autres armements belges, à des charges salariales en hausse permanente.

En outre, depuis fin 1978, les prix des produits pétroliers connaissent une très forte hausse et ces prix ne sont pas encore stabilisés.

Tout cela aura une influence défavorable sur les résultats pour 1979.

A plus long terme on s'attend toutefois à ce que, par la stabilisation de la Livre Sterling et l'inflation plus élevée en Grande-Bretagne qu'en Belgique, les tarifs en monnaies continentales puissent évoluer favorablement et que les destinations belges et allemandes redeviennent attrayantes pour la clientèle anglaise.

Conjointement à une certaine relance de l'économie, l'exploitation de la R. T. M. pourra ainsi à nouveau retrouver son équilibre.

Afin de maintenir le potentiel concurrentiel de la R. T. M. et de l'adapter aux exigences évolutives du marché on prévoit pour 1979 un crédit d'investissement de l'ordre de 100 millions pour des travaux d'infrastructure portuaire et de 900 millions pour le renouvellement et l'adaptation de la flotte.

B. — DISCUSSION GENERALE

1. — Politique internationale des transports

Question :

L'O. C. D. E. s'occupe activement de la coopération dans le domaine de la recherche routière du transport urbain et de l'environnement. Ne pourrait-elle également s'intéresser au secteur ferroviaire et plus spécialement aux liaisons entre la France et l'Allemagne via la Belgique ?

Sur la ligne Paris-Dortmund, par exemple, le transport rapide de personnes est insuffisant. Il n'est assuré que par deux trains TEE, l'un roulant le matin, l'autre le soir. Une rectification de courbes sur le territoire belge permettrait d'augmenter la vitesse de tous les trains empruntant cette ligne.

Réponse :

Il est effectivement exact que l'O. C. D. E. s'occupe activement de la coopération dans le domaine de la recherche routière, du transport urbain et de l'environnement. Ces travaux sont d'ailleurs menés dans le cadre du Comité de l'environnement.

Compte tenu de ce que les travaux de l'O. C. D. E. sont avant tout orientés, pour ce qui concerne les transports, vers la recherche fondamentale et l'échange d'information, il n'est guère envisageable que cette organisation s'occupe de problèmes aussi détaillés et aussi concrets que ceux de correspondances ferroviaires. Ces derniers ressortissent plutôt à la compétence des relations bilatérales entre les sociétés de chemins de fer et éventuellement des relations qu'entretiennent la S. N. C. B. avec les autres réseaux dans le cadre de l'Union internationale des chemins de fer.

In verband met de internationale verbindingen tussen Frankrijk en de Bondsrepubliek via België zij erop gewezen dat thans een studie aan de gang is om de verbindingen tussen die beide landen te verbeteren. Het spreekt vanzelf dat op grond van de uitslagen van die studie, de aansluiting van de Belgische treinen met de TEE-treinen en de internationale treinen zal worden aangepast, ten einde de reizigers een zo goed mogelijke service te geven.

Vraag :

Bestaat er een Europees plan voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer ? Wat zijn de projecten m.b.t. het Belgische net ? Wat zijn de gevolgen voor het binnenlands vervoer ?

Antwoord :

Er bestaat een Europees plan voor spoorweginfrastructuur.

Thans hebben alleen Frankrijk en de Duitse Bondsrepubliek bepaalde projecten van dat plan ten uitvoer gelegd.

De projecten van de N. M. B. S. hielden rekening met de tunnel onder het Kanaal en omvatten een nieuwe lijn tussen de streek van Rijsel en Brussel, waardoor een verbinding tot stand zou komen tussen Londen en Parijs enerzijds en Brussel anderzijds. Die nieuwe lijn zou kunnen worden doorgetrokken in de richting Keulen en Amsterdam.

De projecten van de N. M. B. S. verkeren nog niet in het uitvoeringsstadium.

Vraag :

De scheepsramp met de *Amoco Cadiz* in maart 1978 heeft de Raad van de Europese Gemeenschappen ertoe aange-spoord aanbevelingen aan te nemen betreffende bekrachtiging van de overeenkomsten inzake de veiligheid van het vervoer ter zee.

Hoever staat het met de bekrachtiging van die overeenkomsten door België ?

Zullen regelingen worden getroffen alvorens een internationale oplossing gevonden wordt ?

Antwoord :

Op de 525^e vergadering van de Raad van de Europese Gemeenschappen dd. 26 juni 1978 heeft die Raad een aanbeveling goedgekeurd betreffende de bekrachtiging van de overeenkomsten inzake de veiligheid van het vervoer ter zee. De Raad beveelt aan dat de Lid-Staten, voor zover zulks nog niet geschied is, de volgende internationale overeenkomsten zouden ondertekenen, bekrachtigen of bijtreden :

1) het internationaal verdrag van 1974 betreffende de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS); het protocol van 1978 betreffende het internationaal verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee;

2) het internationaal verdrag van 1973 ter voorkoming van de verontreiniging door schepen (MARPOL), zoals het is gewijzigd door het protocol van 1978;

3) het verdrag n^o 147 betreffende de minimumnormen welke op koopvaardischepen in acht moeten worden genomen, dat door de Internationale Arbeidsconferentie in 1976 werd goedgekeurd.

Sur le plan des relations internationales, il y a lieu de signaler qu'en ce qui concerne les relations internationales entre la France et la République fédérale allemande en passant par la Belgique, une étude est actuellement en cours afin d'améliorer les relations entre les pays en cause. Il est évident que, compte tenu des résultats de cette étude, les correspondances des trains belges avec les TEE et les trains internationaux seront adaptées en vue de donner le meilleur service possible à la clientèle.

Question :

Y a-t-il un plan européen de développement des transports en commun ? Quels sont les projets qui concernent le réseau belge ? Quelles seront les conséquences pour le transport intérieur ?

Réponse :

Il existe un plan européen d'infrastructure ferroviaire.

Actuellement, seules la France et la République fédérale allemande ont réalisé certains projets de ce plan.

Les projets de la S. N. C. B. étaient liés au tunnel sous la Manche et comportaient une nouvelle ligne entre la région de Lille et Bruxelles, qui relierait Londres et Paris à Bruxelles. Cette nouvelle ligne pourrait être prolongée vers Cologne et Amsterdam.

Ces projets de la S. N. C. B. sont en veilleuse.

Question :

Le naufrage de l'*Amoco Cadiz* en mars 1978 a incité le Conseil de la Communauté européenne à approuver des recommandations relatives à la tarification des traités concernant la sécurité du transport maritime.

Qu'en est-il en Belgique au sujet de la ratification de ces traités ?

Des dispositions seront-elles prises avant qu'une solution internationale soit trouvée ?

Réponse :

Le Conseil des Communautés européennes a adopté lors de sa 525^e session, le 26 juin 1978, une recommandation relative à la ratification de conventions sur la sécurité du transport maritime. Le Conseil recommande que, pour autant qu'ils n'y ont pas encore procédé, les Etats membres signent les conventions internationales suivantes et les ratifient ou y adhèrent :

1) la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS); le protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer;

2) la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), telle qu'elle a été amendée par le protocole de 1978;

3) la convention n^o 147 concernant les normes minima à observer sur les navires marchands, adoptée par la Conférence internationale du travail en 1976.

Voor België :

1) het wetsontwerp houdende goedkeuring van het internationaal verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensens levens op zee, alsmede van het protocol van 1978 betreffende dit verdrag, werd door de Kamer van Volksvertegenwoordigers goedgekeurd en daarna voor bespreking aan de Senaat overgezonden (Stuk Senaat, n° 484/1 van de zitting 1978-1979);

2) inzake het MARPOL-verdrag van 1973 en het protocol van 1978 is thans een onderzoek aan de gang ter voorbereiding van de bekrachtiging daarvan. De administratie zal trachten die bekrachtiging vóór 1 juni 1980 te bewerkstelligen, zegge binnen de termijn die door de Raadgevende Intergouvernementele Organisatie voor de scheepvaart in uitzicht werd gesteld;

3) inzake het internationaal arbeidsverdrag n° 147 heeft de Minister destijds aan zijn ambtgenoot van Tewerkstelling en Arbeid een ontwerp van regeringsverklaring doen toekomen betreffende de verdragen en aanbevelingen die door de Internationale Arbeidsconferentie te Genève in 1976 waren goedgekeurd.

Die regeringsmededeling werd in de Kamer ingediend op 1 augustus 1978 en opgenomen in het stuk van de Kamer n° 484/1 van de zitting 1977-1978.

Vraag :

Voor de verbinding tussen Antwerpen en het Ruhrgebied is de « IJzeren Rijn » de kortste spoorlijn.

Desondanks geschiedt het goederenvervoer, op bepaalde speciale transporten na, steeds via Montzen, wat een belangrijke omweg is.

De moeilijkheden voor de « IJzeren Rijn » zouden van tarifaire aard zijn, met name het feit dat deze lijn over drie spoornetten loopt in plaats van twee voor de verbinding via Montzen.

De opeenstapeling van het Belgisch, Nederlands en Duits tarief geeft aldus een hogere vrachtprijs, alhoewel de verbinding langs Montzen zoals gezegd langer is en ook een zwaardere tractie vergt.

Naar verluidt zou een gemengde werkgroep met Nederlanders en Duitsers de verbinding bestudeerd hebben met het oog op een revitaliseren ervan. In hoeverre is men ter zake tot een akkoord gekomen? Mogen, in tarifair opzicht, binnen afzienbare tijd betere resultaten worden verwacht?

Antwoord :

De N. M. B. S. is de promotor van de internationale gemeenschappelijke goederentarieven. Dergelijke tarieven bestaan reeds met Nederland en Frankrijk en de besprekingen met Duitsland zijn aan de gang.

De tarieven zijn nu bilateraal opgevat. Het ligt evenwel in de bedoeling van de N. M. B. S. in een volgende fase tot een globalisering ervan op internationaal vlak over te gaan.

Alsdan zullen in internationaal opzicht zones bestaan waarin de tarieven nauwer bij de werkelijke totale afstand aansluiten.

De prijs van het goederentransport langs de « IJzeren Rijn » zal dan wellicht ook nauwer bij de reële afstand tussen Antwerpen en de Ruhr aansluiten.

Pour ce qui a trait à la Belgique :

1) le projet de loi portant approbation de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ainsi que le protocole de 1978 relatif à cette convention, ont été adoptés par la Chambre des Représentants et ont été transmis au Sénat pour discussion (Doc. du Sénat, n° 484/1 de la session 1978-1979);

2) en ce qui concerne la convention MARPOL de 1973 et le protocole de 1978, l'étude est en cours pour préparer la ratification. L'administration s'efforcera d'obtenir cette ratification avant le 1^{er} juin 1980, délai prévu par l'Organisation maritime consultative internationale;

3) en ce qui concerne la Convention internationale du travail n° 147, le Ministre a fait parvenir en son temps à son collègue de l'Emploi et du Travail un projet de déclaration gouvernementale relatif aux conventions et recommandations adoptées par la Conférence internationale du travail à Genève en 1976.

Cette communication gouvernementale a été déposée à la Chambre en date du 1^{er} août 1978 et a fait l'objet du document de la Chambre n° 484/1 de la session 1977-1978.

Question :

En ce qui concerne la ligne Anvers-Ruhr, le « Rhin de Fer » constitue la liaison ferroviaire la plus courte.

Toutefois, hormis quelques transports spéciaux, le transport des marchandises s'effectue toujours via Montzen, ce qui constitue un important détour.

Les difficultés rencontrées par le « Rhin de Fer » seraient d'ordre tarifaire, notamment du fait que cette ligne emprunte trois réseaux ferroviaires au lieu de deux pour la liaison via Montzen.

L'accumulation des tarifs belge, néerlandais et allemand entraîne un fret plus élevé bien que, comme il a été dit ci-dessus, la liaison par Montzen s'avère plus longue et exige également une traction plus puissante.

Il nous revient qu'un groupe de travail mixte composé de Néerlandais et d'Allemands a étudié cette liaison ferroviaire en vue de sa revitalisation. Où en est l'accord en la matière? Est-il permis d'escompter, dans un délai rapproché, de meilleurs résultats d'un point de vue tarifaire?

Réponse :

La S. N. C. B. est le promoteur des tarifs internationaux communs en matière de transport de marchandises. De tels tarifs existent déjà avec les Pays-Bas et la France et des discussions avec l'Allemagne sont en cours.

Si les tarifs sont actuellement conçus de manière bilatérale, la S. N. C. B. a toutefois l'intention de procéder, au cours d'une phase ultérieure, à leur globalisation au niveau international.

Il existera alors, au niveau international, des zones à l'intérieur desquelles les tarifs seront mieux calqués sur la distance totale réelle.

Il est donc probable que le prix du transport de marchandises par le « Rhin de Fer » serrera de plus près la distance réelle entre Anvers et la Ruhr.

2. — Nationaal vervoerbeleid

Vraag :

Kan een volledig overzicht worden gegeven per gewest, van de exploitatie-inkomsten en -uitgaven van de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer (N.M.B.S., N.M.V.B., M.I.V.-maatschappijen) voor het jaar 1978 ?

Antwoord :

1) N. M. B. S. :

De N. M. B. S. maakt geen exploitatierekening op per gewest.

2) N. M. V. B. :

	Inkomsten (in miljoenen F)	Uitgaven (in miljoenen F)
Waalse gewest	1 726,3	4 437,9
Vlaamse gewest	2 369,5	4 945,7
Brussel 19 gemeenten	59,4	140,0

3) M. I. V.'s :

S. T. I. C.)		
S. T. I. L.)	588,3	1 598,2
S. T. I. V.)		
M. I. V. A.)		
M. I. V. G.)	643,8	1 802,1
M. I. V. B.	1 645,1	6 511,7

Wat de M. I. V. B. betreft zij opgemerkt dat de eindstukken van talrijke lijnen over het grondgebied lopen van gemeenten die gelegen zijn buiten de eigenlijke Brusselse agglomeratie.

Bovendien dient nog te worden aangestipt dat de lijnen van de M. I. V. B. gebruikt worden door een groot aantal pendelaars die herkomstig zijn uit de 2 andere gewesten.

Met deze twee elementen kon evenwel geen rekening gehouden worden bij het becijferen van voornoemde inkomsten en uitgaven.

Vraag :

Regelmatig wordt de vraag gesteld aan welke normen het openbaar vervoer moet beantwoorden.

Wat is de exacte rol van het openbaar vervoer en wat is de exacte rol van het privé-vervoer in alle aspecten die eraan verbonden zijn (leefmilieu, bediening van de kleine centra, normen voor het inleggen van buslijnen, normen voor het afschaffen van treinverbindingen, kostprijs, enz.).

Zou het niet aangewezen zijn het ganse probleem in al zijn aspecten te laten bestuderen door een of ander universitaire instelling om aldus over een wetenschappelijke basis-dokument te beschikken ?

2. — Politique nationale des transports

Question :

Est-il possible de donner un aperçu complet par région, des recettes et dépenses d'exploitation des sociétés de transport en commun (S. N. C. B.-S. N. C. V., Sociétés de S. T. I.) pour l'année 1978 ?

Réponse :

1) S. N. C. B. :

La S. N. C. B. n'établit aucun compte d'exploitation par région.

2) S. N. C. V. :

	Recettes (en millions de F)	Dépenses (en millions de F)
Région wallonne	1 726,3	4 437,9
Région flamande	2 369,5	4 945,7
Bruxelles 19 communes	59,4	140,0

3) S. T. I. :

S. T. I. C.)		
S. T. I. L.)	588,3	1 598,2
S. T. I. V.)		
M. I. V. A.)		
M. I. V. G.)	643,8	1 802,1
S. T. I. B.	1 645,1	6 511,7

En ce qui concerne la S. T. I. B., il convient de signaler que les terminus de nombreuses lignes se trouvent sur le territoire de communes situées en dehors de l'agglomération bruxelloise proprement dite.

Il y a lieu de noter également que les lignes de la S. T. I. B. sont utilisées par un grand nombre de « navetteurs » en provenance des deux autres régions.

Néanmoins il n'a pas été possible de tenir compte de ces deux éléments pour le calcul desdites recettes et dépenses.

Question :

Régulièrement est posée la question de savoir à quelles normes doivent répondre les transports publics.

Quel est le rôle exact des transports publics et des transports privés considérés sous tous leurs aspects (environnement, desserte des centres de moindre importance, normes appliquées pour la création de lignes d'autobus, normes appliquées pour la suppression de communications ferroviaires, coûts, etc.).

Ne serait-il pas indiqué de faire étudier l'ensemble de ces problèmes sous tous leurs aspects par un organisme universitaire afin de disposer d'un document de base de valeur scientifique ?

Antwoord :

De rol, zowel van het openbaar als van het privé-vervoer, is het individu de mobiliteit te verzekeren die zijn deelname aan het economisch en maatschappelijk leven in al zijn aspecten vereist.

De rol van het openbaar vervoer kan hierbij als volgt worden omschreven :

— een « aanvaardbare mobiliteitsvoorwaarde » verzekeren voor degene die geen auto bezitten en voor hen die op het ogenblik van de verplaatsing niet over een wagen beschikken;

— het vervoer naar en van het werk en het vervoer van en naar de school verzekeren tegen aanvaardbare kosten voor de gebruikers en, dank zij het hoge ruimterendement en de beperkte lawaaihinder en luchtvervuiling, een ondraaglijke verkeersoverlast in de steden voorkomen door een openbaar vervoer van goede kwaliteit is bieden waarmee de centra gemakkelijk kunnen worden bereikt;

— een aandeel verzekeren in het grote interstedelijk vervoer dat de gunstigste verhouding opbrengsten/kosten oplevert en aldus bijdragen tot de beperking van de interstedelijke verkeersinfrastructuur voor het privéverkeer en tot de beperking van het privéverkeer in de steden van herkomst en bestemming.

De beslissing tot aankoop en gebruik van de wagen is essentieel een individuele beslissing. Het autoverkeer, dat het resultaat is van deze gezamenlijke beslissingen wordt vooral gedetermineerd door de ontwikkeling van de welvaart, de omvang van de bevolking en de werkgelegenheid en de ruimtelijke spreiding ervan.

De auto is bovendien het enige middel voor verbindingen met bestemmingen of op tijdstippen waar tengevolge van de zwakke vraag geen openbaar vervoer kan worden aangeboden, of om verplaatsingen te realiseren waarvoor het openbaar vervoer om praktische redenen weinig geschikt is.

De stijging van de verkeersomvang en de toenemende ruimtelijke verspreiding hebben er toe aangezet de voordelen van het openbaar en het privévervoer door coördinatie-maatregelen te combineren.

Het volume van het openbaar vervoer wordt bepaald rekening houdend met elementen als bevolkingsdichtheid, uitgestrektheid van de te bedienen zone, spreiding van de attractiepolen enz. Naast deze algemene normen kunnen ook meer specifieke elementen beslissend zijn voor het vaststellen van een behoefte waaraan door het openbaar vervoer dient voldaan te worden. Tenslotte kan een vervoersbehoefte ook a fortiori worden vastgesteld, op basis van het gebruik van de aanwezige vervoerdiensten.

De N. M. B. S. gaat bij het bepalen van de bedieningsfrequentie voor nieuwe of geëlektrificeerde lijnen uit van dergelijke normen. Deze dienstregelingen worden meer en meer klokvast gemaakt teneinde de bruikbaarheid van de aangeboden diensten te verbeteren en de exploitatie te vereenvoudigen. In deze optiek moet het voorontwerp van Intercityplan worden gesitueerd dat thans door de N.M.B.S. wordt bestudeerd.

Na de overdracht van de autobuslijnen van de N. M. B. S. naar de N. M. V. B. op 1 juli 1977 heeft de N. M. V. B. een studiedienst opgericht die, in samenwerking met de regionale exploitatiegroepen, per sector, het streekvervoer onder-

Réponse :

Le rôle des transports, aussi bien publics que privés, est d'assurer à l'individu la mobilité nécessaire pour lui permettre de participer à la vie économique et sociale sous tous ses aspects.

En ce qui concerne les transports publics, leur rôle peut être défini comme suit :

— assurer une « mobilité satisfaisante » à ceux qui ne possèdent pas de voiture et à ceux qui au moment du déplacement n'ont pas de voiture à leur disposition;

— assurer le transport à l'aller et au retour du travail ainsi qu'à l'aller et au retour de l'école à des prix abordables pour les utilisateurs et éviter, grâce à une exploitation optimale des capacités et en limitant la pollution sonore et atmosphérique, un encombrement insupportable de la circulation dans les villes, en offrant des transports publics de qualité qui permettent un accès facile aux centres;

— assurer une partie des transports importants interurbains en veillant à obtenir un rapport aussi favorable que possible entre les résultats et les frais et contribuer ainsi à la limitation de l'infrastructure des communications interurbaines pour les communications privées et à la limitation de ces communications privées dans les villes de départ et de destination.

La décision d'acheter et d'utiliser une voiture est essentiellement individuelle. La circulation automobile, qui est le résultat de l'ensemble de ces décisions, est surtout déterminée par l'évolution de la prospérité, la densité de la population, l'emploi et sa répartition géographique.

L'automobile est, par ailleurs, le seul moyen de communication qui soit utilisable pour assurer des liaisons avec des destinations ou à des heures où aucun service de transport public ne peut être offert en raison de la faiblesse de la demande ou qui permette d'effectuer des déplacements pour lesquels les transports publics ne sont guère indiqués pour des motifs d'ordre pratique.

L'augmentation de la densité du trafic et la dispersion croissante de l'habitat ont amené les responsables à prendre des mesures de coordination pour combiner les avantages des transports publics et privés.

Le volume des transports publics est déterminé en tenant compte d'éléments tels que la densité de la population, l'étendue de la zone à desservir, la dispersion des pôles d'attraction, etc. Parallèlement à ces normes générales, certains éléments plus spécifiques peuvent également être décisifs en ce qui concerne la détermination d'un besoin que les transports publics doivent satisfaire. Enfin, un besoin donné en matière de transport peut a fortiori être déterminé également sur la base de l'utilisation des services de transport existants.

C'est sur de telles normes que la S. N. C. B. se fonde pour fixer la fréquence des dessertes des lignes nouvelles ou électrifiées. Ces horaires sont établis avec une précision toujours plus grande afin d'accroître l'utilité des services offerts et de simplifier l'exploitation. C'est dans cette optique qu'il faut considérer le projet « Intercity », qui est en cours d'étude à la S. N. C. B.

Après le transfert, au 1^{er} juillet 1977, des lignes d'autobus de la S. N. C. B. à la S. N. C. V., cette dernière a créé un service d'études, qui analyse par secteur les transports régionaux, en collaboration avec les groupes régionaux d'explo-

zoekt. Het is de bedoeling om overeenkomstig bepaalde normen en uitgaande van het aantal inwoners en het huidige gebruik, aan alle in aanmerking komende relaties evenredige vervoerdiensten toe te wijzen.

De ontwikkeling van de stedelijke vervoernetten in de vijf grote agglomeraties wordt eveneens gebaseerd op diepgaande verkeersstudies die een inzicht geven in de huidige en toekomstige vraag naar stedelijk vervoer.

De regionale commissies voor het bevorderen en coördineren van het stedelijk en interstedelijk gemeenschappelijk vervoer en het coördinatiecomité zullen advies verstrekken over de algemene opvatting van de netten, met inbegrip van de infrastructuur en de vaststelling van normen voor de oprichting van nieuwe lijnen. De Minister droeg het coördinatiecomité eveneens op objectieve criteria vast te stellen tot verdeling van de subsidies.

De Minister zal de suggestie om het probleem door een universitaire instelling te laten bestuderen, laten onderzoeken.

Het departement en het vervoermaatschappijen stellen zich evenwel op de hoogte van de beschikbare studies die in nationaal verband of in het kader van de internationale instellingen waarin België vertegenwoordigd is worden uitgevoerd.

A. De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag :

Kan de structuur van de N. M. B. S. worden herzien zonder dat die nieuwe organisatie deel uitmaakt van een meer algemeen plan voor het hele gemeenschappelijk vervoer ?

Antwoord :

De eigenlijke structuur van de spoorwegen zal niet worden gewijzigd. De voorstellen die thans in studie genomen zijn, willen nochtans enkele wijzigingen aanbrengen in de exploitatieregeling van de reizigers- en van de goederentreinen.

Het is evident dat elke mogelijke wijziging in de reizigersdienst van te voren tussen de N. M. B. S. en de N. M. V. B. overlegd moet worden, zodat kan beslist worden hoe de klantendienst het best kan worden geregeld.

Vanzelfsprekend zal rekening worden gehouden met de adviezen van de gewestelijke commissies over de voorgestelde wijziging.

Vraag :

Als het nieuwe ontwerp voor de tunnel onder het Kanaal wordt uitgevoerd, zal men op het Belgische net dan gebruik maken van de plannen die bij het vorige ontwerp reeds werden uitgewerkt (het T. G. V.-ontwerp) of wordt een nieuw tracé overwogen ?

Antwoord :

De voorontwerpen voor een sneltreinverbinding met de tunnel onder het Kanaal blijven voorlopig in de lade liggen.

Die studies zullen worden hervat zodra de beslissing betreffende de bouw van de tunnel is genomen.

tation. Le but visé est d'attribuer à toutes les relations retenues des services de transport répondant aux besoins, conformément à certaines normes et sur la base du nombre d'habitants et du degré actuel d'utilisation.

Le développement des réseaux de transport urbain dans les cinq grandes agglomérations est également basé sur des études de trafic approfondies, qui permettent de se rendre compte de la demande actuelle et future en matière de transports urbains.

Les commissions régionales chargées de la promotion et de la coordination des transports en commun urbains et interurbains présenteront des avis au sujet de la conception générale des réseaux ainsi que de l'infrastructure et des normes de création de nouvelles lignes. Le Ministre a également chargé le comité de coordination de fixer des critères objectifs pour la répartition des subventions.

Le Ministre fera examiner la suggestion tendant à faire étudier le problème par une université.

Le département et les sociétés de transport se tiennent au courant des études disponibles qui ont été effectuées sur le plan national ou dans le cadre des institutions internationales au sein desquelles la Belgique est représentée.

A. La Société nationale des Chemins de Fer belges

Question :

Est-il possible de revoir la structure de la S. N. C. B. sans que cette nouvelle organisation s'inscrive dans un plan plus global de l'ensemble des transports en commun ?

Réponse :

La structure ferroviaire proprement dite ne sera pas modifiée. Les propositions actuellement à l'étude tendent néanmoins à apporter certaines modifications aux régimes d'exploitation des trains de voyageurs et de marchandises.

Il est évident que toute modification éventuelle au service des voyageurs devra, avant sa réalisation, faire l'objet d'une concertation étroite entre la S. N. C. B. et la S. N. C. V. qui déterminera comment le service à la clientèle pourra le mieux être assuré.

Il est évident qu'il sera tenu compte des avis que les commissions régionales émettront sur les modifications proposées.

Question :

Dans le cas de la réalisation d'un nouveau projet de tunnel sous la Manche, va-t-il être fait usage sur le réseau belge des plans qui avaient été élaborés dans l'hypothèse précédente (le projet T. G. V.) ou un nouveau tracé est-il envisagé ?

Réponse :

Les avant-projets de ligne rapide en liaison avec le tunnel sous la Manche sont en veilleuse.

Ces études seront reprises dès qu'une décision concernant la construction du tunnel sera prise.

Vraag :

Is het waar dat de N. M. B. S. de studie van bepaalde moderniseringsprojecten inzake infrastructuur heeft toevertrouwd aan het gespecialiseerde bureau van de Nederlandse Spoorwegen ?

Antwoord :

De N. M. B. S. heeft nooit aan een buitenlands gespecialiseerd bureau gevraagd dergelijke studies te verrichten. Die mogelijkheid wordt evenmin overwogen.

Vraag :

Ter voorbereiding op het Plan 1981-1985 heeft de N. M. B. S. een programma opgemaakt voor de modernisering van het spoorwegnet voor een waarde van 54 miljard.

Ten opzichte van het totaalbedrag van de investeringen die inzake vervoer worden verwacht, zou dat bedrag op ten minste 60 miljard moeten worden gebracht.

Antwoord :

De N. M. B. S. heeft inderdaad een voorontwerp opgemaakt van investeringen die ten laste van de Rijksbegroting voor de periode 1981-1985 moeten worden verwezenlijkt. Dat voorontwerp werd voor advies aan de Gewestelijke Economische Raden voorgelegd.

Er zij aangestipt dat bij dat bedrag de moderniseringswerken komen die de N. M. B. S. met haar eigen middelen zal financieren en dat de werken, waarvan de kostprijs op 54 miljard werd vastgesteld, geraamd werden tegen de prijzen « 1978 ». Het bedrag dat in het Plan 1981-1985 moet worden overgenomen tegen courante prijzen, zal rekening moeten houden met het waarschijnlijk verloop van de kostprijzen sinds 1978. Indien men uitgaat van een stijging met 4 % per jaar, bekomt men een totale waarde aan courante prijzen van zowat 65 miljard.

Het totaalbedrag van de investeringen voor het Plan 1981-1985 zal door de Regering worden vastgesteld rekening houdend met de beschikbare financiële middelen.

Het is duidelijk dat de Minister zal trachten voor het gemeenschappelijk vervoer een maximum aan kredieten te bekomen.

Vraag :

Wat zijn de plannen van de N. M. B. S. m.b.t. de ijzer- en staalindustrie (bekken van het Centrum en het Luikse bekken) ?

Antwoord :

Het is juist dat bepaalde werken die in het Plan 1976-1980 voor de ijzer- en staalindustrie waren gepland, uitgesteld werden wegens het aan de gang zijnde overleg betreffende de herstructurering van die industrie.

Aangezien thans een nieuwe structuur is vastgelegd, werden voor de N. M. B. S. reeds een aantal spoedeisende werken opgedragen. Die zullen met bekwame spoed worden uitgevoerd.

Question :

Est-il vrai que la S. N. C. B. a confié l'étude de certains projets de modernisation en matière d'infrastructure au bureau spécialisé des chemins de fer néerlandais ?

Réponse :

La S. N. C. B. n'a jamais confié des études de ce genre à un bureau spécialisé étranger. Cette éventualité n'est nullement envisagée à l'avenir.

Question :

En préparation du Plan 1981-1985, la S. N. C. B. a établi un programme de modernisation du réseau ferroviaire portant sur une valeur de 54 milliards.

Par rapport au montant global des investissements qui seront prévus en matière de transports, cette somme devrait être portée au moins à 60 milliards.

Réponse :

La S. N. C. B. a effectivement établi un avant-projet d'investissements à réaliser, à charge du budget de l'Etat, durant la période 1981-1985. Cet avant-projet a été soumis, pour avis, aux Conseils économiques régionaux.

Il y a lieu de remarquer qu'à ce montant s'ajouteront les travaux de modernisation que la S. N. C. B. financera par ses fonds propres et que les travaux, dont le coût a été fixé à 54 milliards, ont été évalués aux prix « 1978 ». Le montant à reprendre dans le plan 1981-1985, qui sera libellé en prix courants, devra tenir compte de l'évolution probable des coûts depuis 1978. Ainsi, en admettant un accroissement de 4 % l'an, une valeur totale en prix courant de quelque 65 milliards est obtenue.

Le montant total des investissements à retenir dans le plan 1981-1985 sera établi par le Gouvernement, compte tenu des moyens financiers dont il disposera.

Il est clair que le Ministre s'efforcera d'obtenir pour les transports en commun un maximum de crédits.

Question :

Quel est l'état actuel des plans de la S. N. C. B. en faveur de la sidérurgie (bassin du Centre et bassin de Liège) ?

Réponse :

Il est vrai que certains travaux, qui étaient prévus dans le plan 1976-1980 pour la sidérurgie, ont été reportés en raison des négociations qui étaient en cours au sujet de la restructuration de cette industrie.

Une nouvelle structure étant actuellement établie, la S. N. C. B. a déjà été saisie d'une série de travaux urgents. Ceux-ci seront réalisés avec la diligence nécessaire.

Vraag :

Overweegt de Minister de oprichting van een « Renovatiefonds voor de spoorwegen » waaruit alle spoorweginvesteringen zouden worden gefinancierd ?

Antwoord :

De werken met betrekking tot de vernieuwing en de modernisering van het spoorwegnet werden tot nog toe gefinancierd uit de begroting van Verkeerswezen, het Vernieuwingsfonds en de eigen geldmiddelen van de N. M. B. S.

Des beschikbare geldmiddelen waren vroeger zeer ontoereikend, maar met de thans ter beschikking staande financiële middelen is het mogelijk een normaal programma uit te voeren.

De wijze waarop de financiële middelen ter beschikking van de Nationale Maatschappij worden gesteld, heeft geen invloed op de mogelijkheden van uitvoering.

Vraag :

Zou de N. M. B. S. haar internationale spoorweglijnen niet kunnen aanvullen met een derde spoor, dat uitsluitend zou gebruikt worden voor gewestelijke verbindingen ?

Antwoord :

Het investeringsplan van de N. M. B. S. voorziet tijdens de komende jaren in de aanleg van een derde spoor op de meest drukke vakken, namelijk :

Brussel-Kortenberg;
Brussel-Ottignies;
Brussel-Denderleeuw.

Dank zij die werken zal vervoer van de reizigers van en naar Brussel regelmatig kunnen verlopen en zal het aantal treinen op de piekuren kunnen verhoogd worden.

Het bijvoegen van één spoor is duur en het vergt omvangrijke onteigeningen.

Vraag :

Op de internationale spoorwegverbinding Antwerpen-Rotterdam (lijn 12), zou de N. M. B. S. het voornemen hebben het station Essen niet meer als stopplaats voor het internationaal verkeer te behouden.

Welke zijn de vooruitzichten van het station Essen inzake het internationaal verkeer ?

Antwoord :

Te Essen stoppen thans de Beneluxtreinen.

Het is juist dat in een recent verleden overwogen werd de stilstand van deze treinen af te schaffen.

Voor de eerstvolgende jaren wordt evenwel afgezien van dergelijke maatregel, zodat geen wijzigingen in het vooruitzicht zijn gesteld.

Vraag :

Heeft de N. M. B. S. reeds het probleem bestudeerd van de bouw van ondergrondse stations ?

Question :

Le Ministre envisage-t-il la création d'un « Fonds de rénovation des chemins de fer », qui financerait l'ensemble des investissements ferroviaires ?

Réponse :

Les travaux de renouvellement et de modernisation du réseau ferré ont été financés jusqu'à présent par le budget du Ministère des Communications, le Fonds de renouvellement et les fonds propres de la S. N. C. B.

Bien que les moyens disponibles aient été autrefois largement insuffisants, les possibilités financières actuelles permettent de réaliser un programme normal.

La forme selon laquelle les moyens financiers sont mis à la disposition de la Société ne modifie en rien les possibilités de réalisation.

Question :

La S. N. C. B. ne pourrait-elle compléter les lignes internationales de son réseau d'une troisième voie, qui serait utilisée exclusivement par les trains de banlieue ?

Réponse :

Dans son programme des investissements à réaliser dans les années à venir, la S. N. C. B. a prévu l'établissement d'une 3^e voie sur les tronçons les plus chargés de son réseau, à savoir :

Bruxelles-Kortenberg;
Bruxelles-Ottignies;
Bruxelles-Denderleeuw.

La réalisation de ces travaux permettra de maintenir la régularité du trafic des voyageurs venant et à destination de Bruxelles et l'écoulement d'un plus grand nombre de trains aux heures de pointe.

Les travaux de dédoublement d'une ligne sont très coûteux et exigent des expropriations importantes.

Question :

Il entrerait dans les intentions de la S. N. C. B. de ne plus maintenir l'arrêt à la gare de Essen sur la ligne internationale Anvers-Rotterdam (ligne n° 12).

Quelles sont les perspectives de la gare de Essen en ce qui concerne le trafic international ?

Réponse :

Les trains Benelux font actuellement halte à Essen.

Il est exact qu'il a été envisagé récemment de supprimer l'arrêt de ces trains.

Cette mesure n'interviendra cependant pas dans les prochaines années et les perspectives demeurent donc inchangées.

Question :

La S. N. C. B. a-t-elle déjà étudié le problème de la construction de gares souterraines ?

Antwoord :

De bouw van ondergrondse stations op plaatsen waar de bestaande spoorlijn moet worden verlaagd, biedt het nadeel dat zeer brede toegangswegen moeten worden aangelegd en dat omvangrijke onteigeningen nodig zijn om de sporen gedurende de werken tijdelijk te verleggen.

Het probleem van ondergrondse stations heeft zich voor de N. M. B. S. slechts voorgedaan naar aanleiding van de aanleg van nieuwe spoorlijnen, zoals bij voorbeeld de Noord-Zuidverbinding te Brussel (stations van Brussel-Centraal en Brussel-Congres) of op plaatsen waar ingegraven spoorlijnen overdek moeten worden, zoals Brussel-Schuman en Brussel-Merode.

Vraag :

Wat overweegt de N. M. B. S. te doen om de parkeerplaatsen in de nabijheid van de stations te verbeteren ?

Antwoord :

De N. M. B. S. spant zich in om de ruimten waarover zij in de omgeving van de stations beschikt, zo goed mogelijk te gebruiken en zulks tot algemene tevredenheid van de reizigers.

Aldus worden gronden die niet absoluut noodzakelijk zijn voor de dienst, hetzij rechtstreeks en door bemiddeling van de N. M. B. S. als parkeerzones aangelegd, hetzij, zoals dat steeds meer gebruikelijk wordt, ter beschikking gesteld van de gemeenten die erom verzoeken.

In het laatste geval geschiedt de aanleg van parkeerterreinen door de gemeentelijke gezagdragers, die eventueel parkeergeld kunnen innen.

Vraag :

Kan de N. M. B. S. tussen afgelegen streken en Brussel geen directe treinen inleggen die dus niet meer zouden stoppen op een afstand van 50 tot 60 km van Brussel ?

Antwoord :

Dit voorstel beantwoordt in ruime mate aan het project dat thans door de N. M. B. S. onderzocht wordt en dat de ontwikkeling van spoorwegverbindingen tussen de stedelijke centra op het oog heeft.

Vraag :

De internationale treinen rijden tegen een zeer lage snelheid over de brug te Oudenburg.

Is de vernieuwing van deze brug gepland ?

Antwoord :

De aanbesteding voor het vervangen van de beweegbare brug door een vaste brug en voor het afschaffen van de overwegen nr. 85, 86 en 87 te Oudenburg zal plaatshebben op 27 juni 1979.

Men voorziet dat de werken zullen aanvangen rond 1 december 1979. De voltooiing ervan mag verwacht worden eind 1981.

Réponse :

La réalisation de gares souterraines, là où la ligne existante doit être abaissée, présente comme inconvénients la grande largeur des terrains d'accès et l'importance des expropriations nécessaires pour le détournement temporaire des voies pendant les travaux d'exécution.

Le problème des gares souterraines ne s'est posé à la S. N. C. B. que lors de la réalisation de lignes nouvelles, comme dans le cas de la jonction Nord-Midi à Bruxelles (gares de Bruxelles-Central et Bruxelles-Congres) ou aux endroits de lignes en déblais à recouvrir, comme à Bruxelles-Schuman et à Bruxelles-Méroude.

Question :

Quels sont les efforts que la S. N. C. B. compte accomplir pour améliorer davantage les parkings aux alentours des gares ?

Réponse :

La S. N. C. B. s'efforce d'utiliser au mieux les espaces dont elle dispose à proximité des gares pour la plus grande satisfaction de sa clientèle.

C'est ainsi que les terrains qui ne sont pas strictement nécessaires pour le besoin des services sont, soit directement aménagés en zones de parage payant par les soins de la S. N. C. B., soit, comme l'usage s'en généralise, mis à la disposition des autorités communales qui en font la demande.

Dans cette dernière hypothèse, l'aménagement des zones de parage se fait par les soins des autorités communales qui peuvent percevoir les recettes éventuelles de parage.

Question :

La S. N. C. B. ne pourrait-elle mettre en service des trains qui assureraient des liaisons directes entre des régions éloignées et Bruxelles et qui ne feraient donc plus arrêt sur une distance éloignée de 50 à 60 km de Bruxelles ?

Réponse :

La proposition correspond dans une large mesure à la conception que la S. N. C. B. étudie en ce moment et qui vise au développement des liaisons ferroviaires entre les centres urbains.

Question :

Les trains internationaux franchissent le pont d'Oudenburg à très faible allure.

Est-il envisagé de remplacer ce pont ?

Réponse :

L'adjudication en vue du remplacement du pont mobile par un pont fixe et de la suppression des passages à niveau n°s 85, 86 et 87 à Oudenburg aura lieu le 27 juin 1979.

Le commencement des travaux est prévu vers le 1^{er} décembre 1979. Ils devraient être terminés à la fin de 1981.

Vraag :

In het station Oostende wordt regelmatig ervaren dat de lengte van de perrons onvoldoende is, rekening houdend met toenemende lengte van de internationale convooiën.

Welke maatregelen overweegt de N. M. B. S. terzake en wanneer zullen ze worden uitgevoerd? Hierbij dient ook rekening te worden gehouden met de R. M. T.-diensten in het station.

Antwoord :

De verlenging van de perrons is inderdaad zeer wenselijk aangezien de internationale treinen een steeds grotere lengte hebben.

Deze verlenging is niet mogelijk landinwaarts wegens de brug aan de de Smet de Naeyerlaan. De N. M. B. S. heeft derhalve voorgesteld de sporen in het gebouw zelf te laten doorlopen tot aan het gebouw van de Regie voor Maritiem Transport.

De Rijksdienst voor Monumenten en Landschapszorg heeft evenwel het gebouw en het interieur opgenomen in een voorontwerp van lijst van voor bescherming in aanmerking komende monumenten.

De N. M. B. S. en de R. M. T. trachten met het stadsbestuur en de Rijksdienst tot een bevredigende regeling te komen.

Vraag :

Het station Oostende heeft een duidelijk gebrek aan parkeerplaatsen. Parkeerplaatsen is nochtans noodzakelijk o.m. omdat spoorverbindingen met het hinterland werden afgeschaft zodat de reizigers uit dat hinderland per wagen naar Oostende moeten om van daaruit per spoor verder te reizen. Vroeger was er sprake van parkeerplaatsen te scheppen boven de sporen.

Welk is de stand van zaken dienaangaande?

Antwoord :

Bij de plannen tot omvorming van het station Oostende wordt de mogelijkheid open gehouden om parkeerplaatsen aan te leggen boven de sporen en perrons. De aldus aangelegde parkeerplaatsen zouden zowel door de N. M. B. S.-reizigers als voor de R. M. T.-klanten kunnen worden gebruikt.

Dit is echter een zeer kostelijke oplossing, waarvoor tot hertoe geen financiering in uitzicht is gesteld.

Vraag :

Hoeveel staan de plannen voor de modernisering van het station van Lier en de spoorweg door die stad?

Welke verbeteringen kunnen dit jaar worden verwacht?

Antwoord :

Omtrent de meeste projecten is de studie beëindigd en zijn de uitvoeringsplannen voltooid of worden ze opge maakt.

Het in dienst stellen van de elektrificatie van de lijn Antwerpen — Lier — Aarschot is voorzien voor eind 1980. Alsdan zullen de werken tot afschaffing van de overweg 22 de de Antwerpse steenweg eveneens in uitvoering zijn. De bewaarplaats voor fietsen werd reeds voltooid en het stationsgebouw gemoderniseerd. De sonorificatie van het auto-

Question :

Il est régulièrement constaté que la longueur des quais de la gare d'Ostende est insuffisante pour les trains internationaux dont la longueur ne cesse de s'accroître.

Quelles mesures la S. N. C. B. envisage-t-elle de prendre à ce sujet et quand seront-elles appliquées? Il faut également tenir compte des services de la R. T. M. qui sont installés dans la gare.

Réponse :

Il est effectivement souhaitable de prolonger les quais en raison de l'allongement constant des trains internationaux.

Ce prolongement ne peut s'effectuer vers l'intérieur des terres vu la présence du pont de l'avenue de Smet de Nayer. La S. N. C. B. propose donc de prolonger les voies dans le bâtiment même jusqu'au bâtiment de la Régie des transports maritimes.

Toutefois, le « Rijksdienst voor Monumenten en Landschapszorg » a repris le bâtiment et son aménagement intérieur dans un avant-projet de liste des monuments dont la protection doit être envisagée.

La S. N. C. B. et la R. T. M. s'efforcent d'obtenir une solution satisfaisante avec l'administration communale et le « Rijksdienst ».

Question :

L'aire de stationnement de la gare d'Ostende est nettement insuffisante. Les emplacements de stationnement sont rendus nécessaires par la suppression des liaisons ferroviaires avec l'intérieur qui oblige les voyageurs de la région à se rendre à Ostende en voiture pour y prendre le train. Il a été question d'aménager une aire de stationnement au-dessus des voies.

Où en est ce projet?

Réponse :

Les plans de transformation de la gare d'Ostende prévoient la possibilité de construire une aire de stationnement au-dessus des voies et des quais. Ces emplacements seraient mis à la disposition des voyageurs de la S. N. C. B. et de la R. T. M.

Il s'agit toutefois d'une solution très onéreuse pour laquelle il n'existe encore jusqu'à présent aucune possibilité de financement.

Question :

Où en sont les projets de modernisation de la gare de Lierre et de la ligne qui traverse cette ville?

Quelles améliorations peut-on encore espérer cette année?

Réponse :

L'étude de la plupart des projets est terminée et les plans d'exécution sont prêts ou en cours d'élaboration.

La mise en service de la ligne électrifiée Anvers — Lierre est prévue pour fin 1980. Les travaux en vue de la suppression du passage à niveau n° 22 de la chaussée d'Anvers seront également en cours d'exécution à ce moment. La remise à vélos est achevée et le bâtiment de la gare a été modernisé. L'installation sonore de la gare des autobus

busstation zal in 1979 voltooid worden. De afschaffing van de overwegen 15 en 21 zal in 1979 gebeuren, terwijl de modernisering van het sporencomplex en de perrons in volle uitvoering is.

Vraag :

Is het niet mogelijk het vak van lijn 162 tussen Jemelle en Libramont te moderniseren ?

Antwoord :

Lijn 162 tussen Jemelle en Libramont is geëlektrificeerd en is voorzien van een lichtseininrichting.

De refertesnelheid bedraagt 120 km/u, met vertraagde snelheid op bepaalde plaatsen.

Er zijn werken gepland om de snelheid te verhogen; zij zullen worden uitgevoerd in het raam van het vijfjarenplan 1981-1985.

Vraag :

Hoever is de studie omtrent het doortrekken van de spoorlijn tussen Antwerpen-Centraal en Antwerpen-Dam gevorderd ?

Antwoord :

De evolutie van de spoorwegstructuur en het intensievere verkeer op de dwarslijnen zal de eerstvolgende jaren aanleiding geven tot een aangroei van het spoorwegverkeer in stations zoals Antwerpen-Centraal.

In het licht van deze evolutie stelt zich het probleem van de capaciteitsverhoging van kopstations zoals Antwerpen-Centraal.

Ter gelegenheid van een werkvergadering op het Stadhuis te Antwerpen, in februari 1975, werd in aanwezigheid van de afgevaardigden van het Stadsbestuur, de oplossing van het probleem door middel van een diepe ondergrondse doortrekking in de richting Antwerpen-Dam besproken.

Tot besluit van het gesprek werd door de Minister voorgesteld een kostenbatenanalyse te laten uitvoeren. Uit de studie van S. E. S. O (Studiecentrum voor Economisch en Sociaal Onderzoek-Antwerpen) blijkt nu dat er rendabelere oplossingen bestaan.

De N. M. B. S. bestudeert deze oplossingen verder rekening houdend met de bedrijfseconomische en spoorteknische overwegingen.

Een concreet voorstel werd nog niet uitgewerkt. Er kan derhalve nog niet met zekerheid worden gesteld op welke wijze de vervoercapaciteit van Antwerpen-Centraal zal worden verhoogd en in hoever een doortrekking tot Antwerpen-Dam noodzakelijk zal blijken.

Vraag :

Houdt de N. M. B. S. er voldoende rekening mede dat de verbinding tussen de haven van Antwerpen en het Waalse hinterland gemoderniseerd moet worden ?

Antwoord :

Alle belangrijke spoorverbindingen tussen de haven van Antwerpen en het Waalse hinterland zijn geëlektrificeerd of zijn opgenomen in het aan de gang zijnde elektrificatieprogramma.

sera achevée en 1979. Les passages à niveau n° 15 et 21 seront supprimés en 1979 et la modernisation du complexe ferroviaire et des quais est en cours.

Question :

N'est-il pas possible de moderniser le tronçon de la ligne 162 entre Jemelle et Libramont ?

Réponse :

La ligne 162 entre Jemelle et Libramont est électrifiée et équipée d'une signalisation lumineuse.

La vitesse de référence est de 120 km/h avec, à certains endroits, des ralentissements.

Des travaux pour l'augmentation de la vitesse sont envisagés. Ils seront effectués dans le cadre du plan quinquennal 1981-1985.

Question :

Où en est l'étude sur le prolongement de la ligne ferroviaire entre « Antwerpen-Centraal » et « Antwerpen-Dam » ?

Réponse :

L'évolution de la structure ferroviaire et la densité accrue du trafic sur les lignes transversales sera à l'origine, dans les prochaines années, d'une augmentation du trafic ferroviaire dans des gares telles que « Antwerpen-Centraal ».

A la lumière de cette évolution, le problème de l'augmentation de la capacité de certaines gares terminales comme « Antwerpen-Centraal » se pose.

Lors d'une réunion de travail qui en février 1975 s'est tenue à l'hôtel de ville d'Anvers, en présence de délégués de l'administration communale de cette ville, la solution de ce problème a été recherchée dans un prolongement souterrain qui serait creusé à grande profondeur en direction de la gare d'« Antwerpen-Dam ».

En conclusion de cette discussion, le Ministre avait proposé de faire procéder à une analyse des coûts et bénéfices. De l'étude du S. E. S. O. (« Studiecentrum voor Economisch en Sociaal Onderzoek-Antwerpen ») il apparaît à présent qu'il existe des solutions plus rentables.

La S. N. C. B. étudie ces solutions en tenant compte également des considérations de gestion économique et de technique ferroviaire.

Il n'a pas encore été élaboré de proposition concrète. Dès lors, il n'est pas encore possible de déterminer avec certitude de quelle manière sera augmentée la capacité de transport d'« Antwerpen-Centraal » et dans quelle mesure s'avérera nécessaire une prolongation de la ligne jusqu'à la gare d'« Antwerpen-Dam ».

Question :

La S. N. C. B. a-t-elle suffisamment tenu compte de la nécessité de moderniser les liaisons entre le port d'Anvers et son hinterland wallon ?

Réponse :

Toutes les grandes liaisons entre le port d'Anvers et l'hinterland wallon sont électrifiées ou sont prévues dans le programme d'électrification en cours.

De vervoercapaciteit van die verbindingen werd aangepast aan het volume van het verkeer.

Vraag :

Hoe verantwoordt de N. M. B. S. de discriminatie die zij inzake containertarieven tussen Belgische havens heeft tot stand gebracht ?

Wel is het aantal aan- en afgevoerde containers per haven ? Welk is het belang van de aldus verwezenlijkte trafiek per haven ?

Antwoord :

Zoals reeds meermaals werd onderstreept, voert de N. M. B. S. geen discriminerende tariefpolitiek, noch tussen de havens, noch op andere gebieden.

Het aantal per spoor aangevoerde en afgevoerde containers voor 1978 bedraagt :

- te Antwerpen : 150 232 stuks;
- te Zeebrugge : 103 121 stuks.

Wat specifiek het containervervoer betreft, bestaat geen afzonderlijke statistiek, noch in ton-km, noch in ton-km per haven.

Te indicatieve titel kan worden medegedeeld dat de totale nettoontvangst van de N. M. B. S. voor het containervervoer voor 1978 365 miljoen bedraagt.

Vraag :

Hoe verantwoordt de N. M. B. S. het feit dat zij slechts in één haven containerportaalkranen heeft laten bouwen ?

Gedurende hoeveel dagen per jaar worden deze kranen gebruikt en welk is het aantal verhandelde containers ?

Antwoord :

De N. M. B. S. heeft niet enkel in één haven maar wel in twee havens nl Antwerpen en Zeebrugge, portaalkranen laten oprichten. Deze beslissing past in het kader van het algemeen goederenbeleid dat, van oudsher, de terminale overslag omvat. Zo heeft de N. M. B. S. ook in drie binnenlandse centra nl te Brussel, Charleroi en Luik portaalkranen laten bouwen.

De portaalkranen in de havens worden iedere werkdag gebruikt.

Het aantal verhandelde containers bedraagt voor 1978 :

- te Antwerpen : 51 973 stuks;
- te Zeebrugge : 159 487 stuks.

Vraag :

Bestaat er bij de N. M. B. S. een wel omlijnde beleid voor gecombineerd spoor-wegvervoer (kangoeroe-huckpack) ?

Antwoord :

Er bestaat bij de N. M. B. S. een wel omlijnde beleid inzake gecombineerd spoor-wegvervoer. Dit beleid werd in samenwerking met de andere betrokken spoorwegondernemingen en in gemeen overleg met de wegvervoerorganisaties vastgelegd.

La capacité de ces liaisons est adaptée en fonction de l'importance du trafic.

Question :

Comment la S. N. C. B. justifie-t-elle la discrimination faite entre les ports belges dans le domaine des tarifs applicables aux conteneurs ?

Quel est, pour chaque port, le nombre de conteneurs transportés ?

Réponse :

Ainsi qu'il a été souligné à diverses reprises déjà, la S. N. C. B. n'applique pas de politique tarifaire discriminatoire, ni entre les ports, ni en d'autres domaines.

Le nombre des conteneurs transportés par voie ferrée en 1978 s'est élevé :

- pour Anvers, à 150 236 unités;
- pour Zeebrugge, à 103 121 unités.

En ce qui concerne le transport des conteneurs, aucune statistique distincte n'est établie ni par tonne/km, ni par tonne/km pour chaque port.

A titre indicatif, il convient de signaler qu'en 1978 les recettes globales nettes de la S. N. C. B. résultant du transport de conteneurs se sont élevées à 365 millions de F.

Question :

Comment la S. N. C. B. justifie-t-elle le fait qu'elle n'a fait installer que dans un seul port des grues à portiques pour conteneurs ?

Pendant combien de jours par an ces grues sont-elles utilisées et quel est le nombre de conteneurs manipulés ?

Réponse :

La S. N. C. B. a fait installer des grues à portiques non pas dans un seul port mais dans deux, à savoir Anvers et Zeebrugge. Cette décision a été prise dans le cadre de la politique générale suivie en matière de marchandises, qui a toujours comporté le transbordement au terminus. C'est ainsi que la S. N. C. B. a également fait installer des grues à portiques dans trois centres de l'intérieur du pays, à savoir Bruxelles, Charleroi et Liège.

Les grues à portiques installés dans les ports sont utilisés chaque jour ouvrable.

Le nombre des conteneurs manipulés s'est élevé en 1978 :

- pour Anvers : à 51 973 unités;
- pour Zeebrugge : à 159 487 unités.

Question :

La S. N. C. B. a-t-elle une politique bien précise en matière de transport combiné rail-route (wagons-kangourous) ?

Réponse :

La S. N. C. B. a une politique bien précise en matière de transport combiné rail-route. Cette politique a été arrêtée avec la coopération des autres sociétés de chemins de fer intéressées et de commun accord avec les organisations de transporteurs routiers.

Dit beleid wordt momenteel door de diensten van de E. E. G. onderzocht en zal wellicht worden besproken in de Ministerraad.

Vraag :

Er wordt gepleit ten gunste van het in stand houden van de lijn 21 tussen Hasselt en het Maasland.

Antwoord :

De opening op 27 mei a.s. van de geëlektrificeerde spoorlijn Hasselt-Genk zal noodzakelijkerwijze moeten gepaard gaan met zekere aanpassingen van het openbaar vervoer tussen het centrum van de provincie en het Maasland.

Van de vroeger door de N. M. B. S. geplande sluiting van de lijn 21 zal evenwel worden afgezien.

De Regionale Commissie Limburg die ter zake advies heeft verstrekt, heeft duidelijk geopteerd voor het behoud van de reizigerstreindienst.

Met dit standpunt zal uiteraard rekening worden gehouden. Het is evenwel duidelijk dat het in stand houden van de treindienst Hasselt-Eisden naast de geëlektrificeerde lijn Hasselt-Genk slechts kan verantwoord worden mits aanpassingen op het vlak van de coördinatie met het secundair busvervoer.

Vraag :

Wat weerhoudt de N. M. B. S. ervan de spoorlijn 62 Oostende-Torhout te laten exploiteren als een museumlijn ?

Antwoord :

Er is geen principieel bezwaar tegen de exploitatie van de spoorlijn 62 Oostende-Torhout door een privé-vereniging als museumlijn.

Er zijn evenwel enkele bijzondere problemen o.m. in verband met kunstwerken te Oostende, Eernegem en Torhout, waarvoor een oplossing moet worden gevonden.

De N. M. B. S. kan in dat verband geen uitgaven ten laste nemen.

Deze aangelegenheid zal binnenkort verder besproken worden met degenen die terzake bij de Minister zijn tussengekomen.

Vraag :

De snelheid van de lijn Brussel-Kortrijk is ontegenstrijdig onvoldoende en moet ongetwijfeld merkkelijk kunnen verhoogd worden in het belang van het groot aantal pendelaars dat te Kortrijk nog verder moet doorreizen in de richting van Ieper en de Westhoek.

Welke maatregelen worden door de N. M. B. S. voor deze lijnen overwogen ?

Antwoord :

Met de elektrificatie van de lijn Denderleeuw-Zottegem wordt begonnen in 1979. De indienststelling is voor 1982 voorzien.

Het doortrekken van elektrificatie tot Kortrijk is opgenomen in het ontwerp van vijfjarenplan 1981-1985.

Cette politique est actuellement soumise à l'étude des services de la C. E. E. et sera sans doute discutée en Conseil des ministres.

Question :

Un membre plaide pour le maintien de la ligne n° 21 entre Hasselt et la région de la Meuse limbourgeoise.

Réponse :

La mise en service, le 21 mai prochain de la ligne électrifiée Hasselt-Genk nécessitera certains aménagements des transports publics entre le centre de la province et la région de la Meuse limbourgeoise.

Il ne sera toutefois pas procédé à la suppression de la ligne n° 21, précédemment envisagée par la S. N. C. B.

Dans son avis, la commission régionale du Limbourg s'est prononcée clairement pour le maintien du trafic voyageurs.

Il sera tenu compte de cette prise de position, mais il va de soi que le maintien de la ligne Hasselt-Eisden en plus de la ligne électrifiée Hasselt-Genk ne se justifie que si des aménagements sont apportés sur le plan de la coordination avec les transports secondaires par bus.

Question :

Quel est le motif empêchant la S. N. C. B. d'assurer l'exploitation de la ligne n° 62 Ostende-Torhout en tant que ligne-musée ?

Réponse :

Il n'existe en principe aucune objection à ce que la ligne n° 62 Ostende-Torhout soit exploitée en tant que ligne-musée par une association privée.

Il faut néanmoins résoudre certains problèmes en ce qui concerne les ouvrages d'art à Ostende, Eernegem et Torhout.

La S. N. C. B. ne peut prendre aucune dépense à sa charge à ce propos.

La question fera bientôt l'objet d'une continuation de la discussion avec les personnes qui sont intervenues à ce propos auprès du Ministre.

Question :

La vitesse réalisée sur la ligne Bruxelles-Courtrai étant manifestement insuffisante, celle-ci devrait être augmentée considérablement dans l'intérêt d'un grand nombre de « navetteurs » qui, au départ de Courtrai, doivent encore poursuivre leur voyage en direction d'Ypres et du « Westhoek ».

Quelles sont les mesures envisagées par la S. N. C. B. pour les lignes en cause ?

Réponse :

L'électrification de la ligne Denderleeuw-Zottegem sera entamée en 1979, la mise en service étant prévue pour 1982.

La continuation de l'électrification jusqu'à Courtrai est reprise dans le projet de plan quinquennal 1981-1985.

Dank zij de voorgenomen werken zal de snelheid merkbaar kunnen worden opgevoerd. In afwachting zullen de verbindingen tussen Brussel en het Kortrijkse van begin 1980 af sneller over de gemoderniseerde lijn Kortrijk-Gent kunnen geschieden.

Vraag :

Hoe evalueert de directie van de N. M. B. S. de treinverbinding Antwerpen-Neerpelt een jaar na het heropening ervan voor het reizigersverkeer ?

Antwoord :

De uitslagen van de tellingen in november 1978 uitgevoerd zijn de volgende :

- voor gans de lijn : 2 955 reizigers-km per km in plaats van 2 730 in 1976;
- voor het baanvak Mol-Neerpelt : 450 reizigers-km per km.

Het verkeer stijgt en de belangstelling van het publiek neemt toe.

De N. M. B. S. had bij de aanvang alleszins hogere cijfers verwacht. Het is nu nog te vroeg om definitieve conclusies te trekken. Er zullen in elk geval aanpassingen van het secundair busnet moeten worden doorgevoerd om het spoorwegvervoer verder in aanvaardbare voorwaarden te laten ontwikkelen.

Vraag :

Waarom heeft de N. M. B. S. de lijn Hasselt-Eindhoven nog niet heropend voor het reizigersverkeer ?

Bij het nagaan van de bezetting van de autobussen op de verbindingen tussen Hasselt en Noord-Limburg blijkt toch dat er een groot potentieel aan reizigers is voor een Noord-Zuid spoorwegverbinding in die provincie.

Antwoord :

Alhoewel de verbinding van Noord-Limburg met Hasselt door middel van autobussen minder snel verloopt dan zulks met een normale treinexploitatie zou mogelijk zijn, moet toch worden aangemerkt dat de bussen thans door de belangrijke gemeentekernen van o.m. Houthalen en Hechtel rijden hetgeen met de spoorlijn niet het geval is.

Vooraleer opnieuw reizigersverkeer te organiseren op lijnen, waar het reizigersvervoer door autobussen werd overgenomen, zal de ondervinding, opgedaan met de lijn Antwerpen-Neerpelt, worden afgewogen.

Vraag :

De Bond van grote en jonge gezinnen van Maaseik organiseert elk jaar een teinreis tussen Maaseik en Blankenberge voor zijn leden.

Twee jaar geleden waren er nog 1 300 reizigers; vorig jaar 1 500 en voor dit jaar was een vervoer van 1 900 reizigers vooropgesteld.

Naar verluidt heeft de N. M. B. S. op de vraag van de Bond voor 1979 laten weten dat het dit jaar niet kan instaan voor dit vervoer.

Les travaux projetés permettront une augmentation appréciable de la vitesse. D'ici là et dès le début de l'année 1980, la liaison ferroviaire entre Bruxelles et le Courtrais pourra s'effectuer plus rapidement par la ligne modernisée Courtrai-Gand.

Question :

Quelle appréciation la direction de la S. N. C. B. porte-t-elle sur la liaison ferroviaire Anvers-Neerpelt une année après sa réouverture au trafic voyageurs ?

Réponse :

Les résultats des comptages effectués au moins de novembre 1978 sont les suivants :

- pour l'ensemble de la ligne : 2 955 voyageurs-km, au lieu de 2 730 en 1976;
- pour la section Mol-Neerpelt : 450 voyageurs-km.

L'intérêt du public s'accroît à mesure que le trafic augmente.

La S. N. C. B. avait escompté des résultats plus élevés dès le début. Il est cependant encore trop tôt pour tirer des conclusions définitives. En tout cas, des aménagements devront être apportés aux réseaux secondaires d'autobus en vue de permettre au trafic ferroviaire de continuer à se développer dans des conditions acceptables.

Question :

Pourquoi la S. N. C. B. n'a-t-elle pas encore rouvert la ligne de voyageurs Hasselt-Eindhoven ?

Le taux d'occupation des autobus de la ligne Hasselt-Limbourg méridional révèle l'existence d'un important potentiel de voyageurs pour une liaison ferroviaire entre le Nord et le Sud de la province.

Réponse :

Bien que la liaison entre Hasselt et le Limbourg soit moins rapide par bus que par train, il faut souligner que les bus desservent actuellement des communes importantes telles que Houthalen et Hechtel, ce qui serait impossible pour le train.

Avant de réorganiser le trafic des voyageurs sur des lignes qui ont été remplacées par des lignes d'autobus, il y aura lieu d'attendre les conclusions de l'expérience acquise avec la ligne Anvers-Neerpelt.

Question :

La Ligue des familles nombreuses de Maaseik organise chaque année à l'intention de ses membres un voyage en chemin de fer de Maaseik à Blankenberge.

Le nombre des voyageurs était de 1 300 il y a deux ans, de 1 500 l'année dernière et était estimé à 1 900 pour cette année.

La S. N. C. B. aurait fait savoir à la Ligue qu'elle n'est pas en mesure d'assurer ce transport cette année.

Antwoord :

Het baanvak As-Maaseik is sedert 1 april 1979 buiten dienst.

Vóór deze datum mocht de lijn slechts bereden worden tegen 40 km/u en werd ze slechts uitzonderlijk gebruikt. Gezien alle onderhoud sedert hogergenoemde datum geschorst werd, neemt de N. M. B. S. financieel niet te kunnen verantwoorden dat belangrijke onderhoudswerken zouden worden uitgevoerd voor slechts een enkele treinreis.

Vraag :

Welke maatregelen zal de N. M. B. S. nemen om de bediening van de lijn Namen-Charleroi te verbeteren (snelheid, comfort en frekwentie) ?

Antwoord :

Het ontwerp van vijfjarenplan 1981-1985 voorziet in belangrijke ontwerpen om de snelheid van het vak Namen-Charleroi tot 120 km/u op te voeren.

Voorts zijn elektrische treinstellen met hoge snelheid besteld. Zij zullen onder meer voor de bediening van de Waalse dwarslijn worden ingezet.

De N. M. B. S. neemt zich voor binnen afzienbare tijd de verbindingen tussen de stadscentra nog te verbeteren.

Vraag :

Zou de N.M.B.S. de modernisering van de lijnen St-Ghislain-Quévrain, Brussel-Genval-Ottignies, Aarlen-Athus, Mariembourg-Couvin, Binche-Erquelinnes en Seraing-Chertal niet kunnen bespoedigen ?

Voorts lijkt het noodzakelijk bepaalde N. M. B. S.-stations te moderniseren en wederop te bouwen en in de buurt van de stations parkeerruimten aan te leggen om het gemeenschappelijk vervoer aantrekkelijker te maken.

Antwoord :

Voor de lijnen waarvoor een inspanning van de N.M.B.S. wordt gevraagd, werd door de Waalse Gewestelijke Economische Raad een voorstel gedaan.

Dat voorstel zal door de Raad van beheer aandachtig worden onderzocht.

M.b.t. het tweede gedeelte van de vraag levert de N. M. B. S. op dit ogenblik een krachtsinspanning om het onthaal in de stations te verbeteren en de parkeermogelijkheden te vergroten. Die investeringen worden voortgezet.

Vraag :

Wanneer zal de elektrificatie van de verbinding Luik-(Visé)-Montzen af zijn ?

Antwoord :

1° De elektrificatie van de lijn Luik-Visé-Nederlandse grens zal in 1982 klaar zijn.

2° De verbinding Visé-Montzen zal tegen 1983 af zijn.

Vraag :

Een lid vraagt inlichtingen over de electrificatiewerken per gewest.

Réponse :

La section As-Maaseik est désaffectée depuis le 1^{er} avril 1979.

Auparavant, la vitesse y était limitée à 40 km/h et cette section n'était utilisée que de manière occasionnelle. Aucun entretien n'étant plus effectué depuis la date précitée, la S. N. C. B. estime ne pouvoir justifier financièrement l'exécution d'importants travaux d'entretien pour un seul voyage.

Question :

Quelles mesures la S. N. C. B. compte-t-elle prendre pour améliorer la desserte Namur-Charleroi (vitesse, confort et fréquence) ?

Réponse :

Le projet de plan quinquennal 1981-1985 prévoit des travaux importants pour porter la vitesse du tronçon Namur-Charleroi à 120 km/h.

D'autre part, des automotrices électriques à haute performance sont en commande. Elles seront affectées, entre autres, à la desserte de la dorsale wallonne.

La S. N. C. B. se propose d'améliorer davantage dans un avenir rapproché les liaisons entre les centres urbains.

Question :

La S. N. C. B. ne pourrait-elle activer la modernisation des lignes St-Ghislain-Quévrain, Bruxelles-Genval-Ottignies, Arlon-Athus, Mariembourg-Couvin, Binche-Erquelinnes et Seraing-Chertal ?

D'autre part, il semble nécessaire de moderniser et de reconstruire certaines gares de la S. N. C. B. et d'établir des parkings aux alentours des gares, ce qui serait de nature à promouvoir les transports en commun.

Réponse :

Les lignes pour lesquelles un effort de la S. N. C. B. est sollicité ont fait l'objet d'une proposition de la part du C. E. R. W.

Cette proposition fera l'objet d'un examen attentif du Conseil d'administration.

En ce qui concerne la deuxième partie de la question, la S. N. C. B. accomplit en ce moment un effort en vue d'améliorer l'accueil dans les gares et d'augmenter les possibilités de parage. Ces investissements seront poursuivis.

Question :

Quelle sera la date d'achèvement de l'électrification de la liaison Liège-(Visé)-Montzen ?

Réponse :

1° L'électrification de la ligne Liège-Visé-frontière hollandaise sera achevée en 1982.

2° La liaison Visé-Montzen est prévue pour 1983.

Question :

Un membre demande quelle est la répartition des travaux d'électrification en fonction des régions.

Antwoord :

(In miljoenen F)

Réponse :

(En millions de F)

Rubrieken	Totalen — Totaux	Vlaamse gewest — Région flamande	Waals gewest — Région wallonne	Brussels gewest — Région bruxelloise	Rubriques
<i>Sektor N. M. B. S.</i>					<i>Secteur S. N. C. B.</i>
I. Afwerking elektrificaties :					I. Parachèvement électrifications :
Gent-Antwerpen	—	—	—	—	Gand-Anvers.
Liège-Namur	33	—	33	—	Liège-Namur.
Louvain-la-Neuve-Ottignies	26,5	—	26,5	—	Louvain-la-Neuve-Ottignies.
II. Voortzetting elektrificaties :					II. Electrifications en cours :
Gent-Kortrijk	399	399	—	—	Gand-Courtrai.
Antwerpen-Boom-Mechelen	202	202	—	—	Anvers-Boom-Malines.
Hasselt-Genk	250	250	—	—	Hasselt-Genk.
Mons-La Louvière	—	—	—	—	Mons-La Louvière.
Manage-Luttre-Charleroi en vertakking	546	—	546	—	Manage-Luttre-Charleroi et antenne.
Liège-Liers-Ans	28	—	28	—	Liège-Liers-Ans.
III. Aanvullende elektrificaties :					III. Electrifications complémentaires :
Kortrijk-Moeskroen	178	178	—	—	Courtrai-Mouscron.
Antwerpen-Aarschot-Leuven	716	716	—	—	Anvers-Aarschot-Louvain.
Aarschot-Hasselt	229	229	—	—	Aarschot-Hasselt.
Hasselt-Tongeren-Wezet	—	—	—	—	Hasselt-Tongres-Visé :
— Hasselt-Tongeren-Glooiën	—	—	—	—	Hasselt-Tongres-Glooiën.
— Glooiën-Wezet	36	36	—	—	— Glooiën-Visé.
Lokeren-Dendermonde	149	149	—	—	Lokeren-Termonde.
Dendermonde-Zellik	145	145	—	—	Termonde-Zellik.
Visé-Aix-la-Chapelle	69	—	69	—	Visé-Aix-la-Chapelle.
Bressoux-Visé	92	—	92	—	Bressoux-Visé.
Mouscron-Lille	—	—	—	—	Mouscron-Lille.
Tournai-Mouscron	142	—	142	—	Tournai-Mouscron.
Tournai-Lille	—	—	—	—	Tournai-Lille.
St-Ghislain-Tournai	567	—	567	—	St-Ghislain-Tournai.
Tournai-Ath-Hal en Ath-Jurbise	—	—	—	—	Tournai-Ath-Hal et Ath-Jurbise.
Bierk-Ath-Tournai en Ath-Jurbise	65	—	65	—	Bierges-Ath-Tournai et Ath-Jurbise.
IV. Nieuwe elektrificaties :					IV. Nouvelles électrifications :
Lijn 112, Charleroi-Piéton-La Louvière.	—	—	—	—	Ligne 112, Charleroi-Piéton-La Louvière.
Eupen-Welkenraedt-Montzen	38	—	38	—	Eupen-Welkenraedt-Montzen.
Glooiën-Liers	42	—	42	—	Glooiën-Liers.
Ottignies-Fleurus-Charleroi	—	—	—	—	Ottignies-Fleurus-Charleroi.
Lier-Herentals	43	43	—	—	Lier-Herentals.
Denderleeuw-Zottegem	—	—	—	—	Denderleeuw-Zottegem.
Schellebelle-Dendermonde-Mechelen ...	—	—	—	—	Schellebelle-Termonde-Malines.
Totaal elektrificaties	3 995,5	2 347	1 648,5	—	Total électrifications.

Vraag :

Welke is de verdeling per gewest van de investeringen voor de elektrificatie ?

Antwoord :

Op de kapitaaluitgaven voor 1979 zijn voor de elektrificatiewerken de volgende kredieten uitgetrokken :

Vlaanderen	2 894 miljoen F
Wallonië	3 306 miljoen F

Voor de periode 1976-1980 zijn in totaal voor de elektrificatiewerken de volgende bedragen voorzien :

Vlaanderen	12 249 miljoen F
Wallonië	12 235 miljoen F

Question :

Quelle est la répartition régionale des investissements consacrés à l'électrification ?

Réponse :

Les dépenses de capital pour 1979 comportent, pour ce qui est des travaux d'électrification, les crédits suivants :

Flandre	2 894 millions de F
Wallonie	3 306 millions de F

Seront consacrés aux travaux d'électrification pendant la période 1976-1980 les montants suivants :

Flandre	12 249 millions de F
Wallonie	12 235 millions de F

Vraag :

Eind maart is aan overweg 25 te Kapellen een ernstig ongeluk gebeurd dat het treinverkeer met Nederland gedurende een zekere tijd heeft verstoord.

Wordt die overweg afgeschaft en wanneer zouden de werken kunnen uitgevoerd worden ?

Antwoord :

Het koninklijk besluit dat de N. M. B. S. machtigt de overweg af te schaffen mits een overbrugging te bouwen dateert van 8 november 1958.

De bouw van de overbrugging werd tot nog toe door de gemeente verhinderd.

In juli 1978 werd door de gemeente het voorstel gedaan het spoor op het grondgebied van de gemeente Kapellen in te graven. Deze oplossing kan door het Ministerie van Verkeerswezen moeilijk aanvaard worden gezien de buitengewoon hoge uitgaven die deze werken zouden meebrengen.

Op een recente vergadering die plaats heeft gegrepen op het Ministerie van Verkeerswezen in aanwezigheid van al de betrokken instanties (gemeente, N. M. B. S. en Openbare Werken) werd overeengekomen dat ook het alternatief, houdende het ophogen van de sporen, zou worden onderzocht.

De technische diensten van de N. M. B. S. zijn hiermee op dit ogenblik bezig.

Al de mogelijke oplossingen zullen later onderzocht en vergeleken worden met het oog op het treffen van een definitieve beslissing.

Vraag :

Het vervoer van landbouwprodukten per spoor groeit aan.

Te St-Katelijne-Waver zal een aansluitspoor worden gebouwd.

Wordt ter zake rekening gehouden met de wens van de Mechelse Tuinbouwveiling die over bepaalde faciliteiten zou willen beschikken ?

Antwoord :

Er wordt te St-Katelijne-Waver een aansluitspoor aangelegd.

Deze aanleg zal het vervoer van tuinbouwprodukten vanuit de groentenveiling mogelijk maken.

Vraag :

Hoelang moeten de bussen van de N. M. B. V., bij een vertragting van treinen, wachten om aldus aansluiting te geven voor de pendelaars ?

Antwoord :

De wachttijden van de bussen op de treinen worden bepaald door de N. M. B. V. maar het in acht nemen van die wachttijden gebeurt meestal onder het toezicht van het personeel van de N. M. B. S.

In algemene regel wachten de bussen 5 minuten op aansluitingstreinen.

Er zijn nochtans talrijke afwijkingen die het voorwerp uitmaken van bijzondere onderrichtingen.

Question :

Le trafic ferroviaire avec les Pays-Bas a été perturbé pendant un certain temps à la fin du mois de mars par suite d'un grave accident survenu au passage à niveau n° 25 à Kapellen.

Ce passage à niveau sera-t-il supprimé et quand les travaux pourraient-ils être exécutés ?

Réponse :

L'arrêté royal autorisant la S. N. C. B. à supprimer le passage à niveau moyennant la construction d'un pont date du 8 novembre 1958.

La commune s'est jusqu'à présent opposée à la construction de ce pont.

La commune a proposé en juillet 1978 que la ligne soit mise en tunnel sur le territoire de la commune de Kapellen, solution que le Ministre des Communications peut difficilement accepter en raison du coût exceptionnel (au moins un milliard) de tels travaux.

Lors d'une réunion entre toutes les parties intéressées (commune, S. N. C. B. et Travaux publics) qui s'est tenue au Ministère des Communications, il a été convenu d'examiner la solution consistant à rehausser les voies.

Les services techniques de la S. N. C. B. étudient actuellement cette formule.

Il sera procédé à l'examen et à la comparaison de toutes les solutions possibles avant de prendre une décision définitive.

Question :

Le transport de produits agricoles par chemin de fer se développe.

Une voie de raccordement sera construite à St-Katelijne-Waver.

Sera-t-il tenu compte du souhait de la « Mechelse Tuinbouwveiling » qui desire bénéficier de certaines facilités ?

Réponse :

Il sera construit une voie de raccordement à St-Katelijne-Waver.

Cette voie permettra le transport des produits horticoles de la criée aux légumes.

Question :

En cas de retard des trains, combien de temps les bus de la S. N. C. B. doivent-ils attendre afin d'assurer la correspondance des « navetteurs » ?

Réponse :

Les temps d'attente entre les bus et les trains sont déterminés par la S. N. C. B., mais c'est généralement le personnel de la S. N. C. B. qui est chargé de veiller à ce que ces temps d'attente soient respectés.

En règle générale les bus attendent la correspondance pendant 5 minutes.

Il y a toutefois de nombreuses dérogations qui font l'objet d'instructions particulières.

Vraag :

Wat is het aandeel van de infrastructuurwerken in het totale krediet voor 1979 ?

Antwoord :

Voor 1979 is in totaal voor 11 628 miljoen aan vastleggingskredieten uitgetrokken, waarvan 10 058 miljoen F voor infrastructuurwerken.

Vraag :

Is het mogelijk per streek de verdeling te kennen van de in 1978 werkelijk gedane investeringen ?

Antwoord :

De werkelijk in 1978 gedane investeringen zijn als volgt verdeeld (in miljoenen F) :

Wallonië	2 916,4 =	42 %
Vlaanderen	3 525,3 =	50,7 %
Brussel	504,5 =	7,3 %

Totaal : 6 946,2 = 100 %

Vraag :

In het raam van het P. I. P.-plan werd aan de N. M. B. S. een som van 1 420 miljoen toegekend voor de bestelling van rollend materieel. Wat voor materieel zal met die kredieten besteld worden en waar zijn de fabrieken die die bestelling zullen uitvoeren, gelegen ?

Antwoord :

Het bedoelde materieel bestaat uit reizigersrijtuigen.

De bakken worden besteld bij de S. A. Constructions ferroviaires et métalliques (vroeger B-N), welke de fabricage verdeelt als volgt :

- 60 % te Brugge;
- 40 % te Nijvel-Manage.

Voor de bestelling van draaistellen zullen offertes gedaan worden bij GREGG-Beersel, hetzij in de fabriek van Braine-le-Comte, hetzij bij B-N te Nijvel.

Vraag :

Welke constructeurs van rollend materieel hebben belang bij de omvangrijke dotatie ten gunste van het Vernieuwingsfonds ?

Antwoord :

De bestellingen van rollend materieel worden doorgaans bij de volgende firma's geplaatst :

- S. A. Constructions ferroviaires et métalliques (voorheen B. N.) te Brugge en te Nijvel-Manage voor rijtuigen, bakken van motorrijtuigen en draaistellen;
- A. C. E. C. te Charleroi voor het elektrisch gedeelte van de krachtvoertuigen en elektrische treinstellen.
- Werkplaatsen van Braine-le-Comte en GREGG Europa voor draaistellen.

Question :

Quelle est la part des travaux d'infrastructure dans le montant global des crédits prévus pour 1979 ?

Réponse :

Le total des crédits d'engagements pour 1979 est de 11 628 millions. La part des travaux d'infrastructure est de 10 058 millions.

Question :

Est-il possible de disposer de la ventilation suivant les régions, des investissements réellement engagés au cours de l'année 1978 ?

Réponse :

Les investissements, réellement engagés au cours de l'année 1978, en millions de F, se répartissent comme suit :

Wallonie	2 916,4 =	42 %
Flandre	3 525,3 =	50,7 %
Bruxelles	504,5 =	7,3 %

Totaal : 6 946,2 = 100 %

Questions :

Dans le cadre du Plan P. I. P., un montant de 1 420 millions a été attribué à la S. N. C. B. pour la commande de matériel roulant. Quelle est la nature du matériel qui sera commandé au moyen de ces crédits et où se trouvent les usines qui seront concernées par cette commande ?

Réponse :

Le matériel en question est constitué par des voitures pour voyageurs.

Les caisses sont commandées à la S. A. Constructions ferroviaires et métalliques (anciennement B-N), qui répartit la fabrication comme suit :

- 60 % à Bruges,
- 40 % à Nivelles-Manage.

Les boggies seront commandés après appels d'offres auprès de GREGG-Beersel, ou bien de l'usine de Braine-le-Comte ou bien de B-N à Nivelles.

Question :

Quels sont les constructeurs de matériel roulant qui sont concernés par la dotation importante en faveur du Fonds de renouvellement ?

Réponse :

Les commandes de matériel roulant sont généralement confiées auprès des firmes suivantes :

- S. A. Constructions ferroviaires et métalliques (anciennement B. N.) à Bruges et à Nivelles-Manage pour les voitures, caisses d'automotrices et boggies.
- A. C. E. C. à Charleroi pour la partie électrique du matériel de traction et des automotrices électriques.
- Ateliers de Braine-le-Comte et GREGG d'Europe pour les boggies.

Vraag :

Op welke wijze worden de aankopen van rollend materieel verdeeld tussen de gewesten ?

Antwoord :

Reizigersmaterieel (rijtuigen, motorstellen, elektrische locomotieven).

1. Kasten voor rijtuigen (7 500 uren per kast) : de overeenkomst wordt meestal afgesloten met de Firma Spoorwegmaterieel en Metaalconstructies (voeger B. N.). De aankopen zijn verdeeld als volgt :

Brugge	... ..	60 %
Nijvel en Manage	... ..	40 %

2. Kasten voor elektrische motorstellen (56 900 uren per motorstel) : de overeenkomst wordt meestal afgesloten :

— voor het mechanisch gedeelte (± 42 %) met de Firma Spoorwegmaterieel en Metaalconstructies (vroeger B. N.), waar het werk naar rato van 60 % te Brugge en 40 % te Nijvel en Manage wordt uitgevoerd;

— voor het elektrisch gedeelte (± 58 %) : met A.C.E.C., waar het werk te Charleroi wordt uitgevoerd.

3. Bogies.

Volgens prijsvraag wordt besteld :

ofwel bij GREGG-Beersel;

ofwel bij Usines de Braine-le-Comte;

ofwel bij B. N. (uitvoering te Nijvel).

Tijdens de jaren 1977, 1978 en 1979 was de verhouding 50/50.

4. Elektrische locomotieven (bogies inbegrepen) zijn nog niet besteld maar een bestelling wordt overwogen (80 000 uren per locomotief) :

Het mechanisch gedeelte (± 21 %) wordt uitgevoerd door Spoorwegmaterieel en Metaalconstructies, voor 60 % te Brugge, voor 40 % te Nijvel en te Manage.

Het elektrisch gedeelte (± 79 %) wordt uitgevoerd door A. C. E. C. te Charleroi.

Vraag :

Waarom gaat de N. M. B. S. niet over tot een decentralisatie van haar centrale werkplaatsen en onderhoudswerkplaatsen ?

De belangrijkste onderhoudswerkplaatsen liggen in de buurt van Brussel.

Antwoord :

De centrale werkplaatsen voor het grote onderhoud en de vernieuwing van het rollend materieel, alsmede het grootste gedeelte van de tractiewerkplaatsen, waar het dagelijks onderhoud geschiedt, bevinden zich reeds in de provincie.

In de Brusselse agglomeratie bevinden zich de bovenbouw-werkplaats (Schaerbeek) en de werkplaats voor seinstelsels (Etterbeek).

Question :

Quelle est la répartition des achats de matériel roulant entre les régions ?

Réponse :

Matériel de voyageurs (voitures, automotrices, locomotives électriques).

1. Châssis des voitures (7 500 heures par châssis) : le contrat est généralement conclu avec la firme « Spoorwegmaterieel en Metaalconstructies » (anciennement B. N.). Les achats se répartissent de la manière suivante :

Bruges	... ..	60 %
Nivelles et Manage	... ..	40 %

2. Châssis des automotrices électriques (56 900 heures par automotrice) le contrat est généralement conclu :

— pour la partie mécanique (environ 42 %) avec la firme « Spoorwegmaterieel en Metaalconstructies » (anciennement B. N.) où le travail est effectué à raison de 60 % à Bruges et de 40 % à Nivelles et Manage;

— pour la partie électrique (environ 58 %) : avec les A. C. E. C. où le travail est effectué à Charleroi.

3. Bogies.

Selon la demande de prix, il est passé commande :

soit chez GREGG, à Beersel;

soit aux Usines de Braine-le-Comte;

soit chez B. N. (exécution à Nivelles).

La proportion a été de 50/50 pour les années 1977, 1978 et 1979.

4. Les locomotives électriques (bogies compris) ne sont pas encore commandées, mais une commande est envisagée (80 000 heures par locomotive).

La partie mécanique (environ 21 %) sera exécutée par « Spoorwegmaterieel en Metaalconstructies », à raison de 60 % à Bruges et de 40 % à Nivelles et Manage.

La partie électrique (environ 79 %) sera exécutée par les A. C. E. C. à Charleroi.

Question :

Pourquoi la S. N. C. B. ne procède-t-elle pas à une décentralisation de ses ateliers centraux et de ses ateliers d'entretien ?

Les ateliers d'entretien les plus importants sont situés aux alentours de Bruxelles.

Réponse :

Les ateliers centraux, qui assurent le grand entretien et le renouvellement du matériel roulant, et la majorité des ateliers de traction, qui font l'entretien courant du matériel, sont déjà situés en province.

Dans l'agglomération bruxelloise sont installés l'atelier de la voie (Schaerbeek) et celui de la signalisation (Etterbeek).

Vraag :

Hoe worden de taken verdeeld tussen de centrale werkplaatsen van de N. M. B. S. ?

Antwoord :

Mechelen : herstelling van reizigersrijtuigen, elektrisch tractiematerieel, autorails.

Gentbrugge : groot onderhoud en aanpassing van goederenwagons.

Leuven : remmen, snelle motoren, fijne mechaniek.

Salzinnen : diesellocomotieven.

Cuesmes : groot onderhoud en aanpassing van goederenwagons.

Luttre : revisie van goederenwagons, in het bijzonder van particuliere wagons. Herstelling van wielstellen.

Vraag :

Hoever staat het met de oprichting van een groep West-Vlaanderen en met de gelijkshakeling tussen Vlaanderen en Wallonië op het vlak van het aantal groepen van de N. M. B. S. ?

Antwoord :

De structuur van de uitvoerende diensten van de N. M. B. S. zal, in de nabije toekomst, ongetwijfeld moeten worden aangepast aan de politieke ontwikkeling van het land.

De Maatschappij zal tot een verdere deconcentratie moeten overgaan rekening houdend met de oprichting van het Vlaamse, Waalse en Brusselse gewest.

In het raam van deze hervormingen zal voor West-Vlaanderen een passende oplossing worden uitgewerkt.

Vraag :

Welk zijn de plannen van de N. M. B. S. inzake de werkplaats te Oostende ?

Antwoord :

Er moet allereerst worden opgemerkt dat, in het kader van de door de N. M. B. S. gevoerde besparingspolitiek, de onderhoudswerken aan het reizigersmaterieel geleidelijk in alle rijtuigwerkplaatsen worden gerationaliseerd.

Nieuwe onderhoudstechnieken — eveneens toegepast door naburige spoorwegnetten — beogen een grondige rationalisatie van de werken, zonder de kwaliteit van het onderhoud zelf te verminderen.

Het is evident dat, ingevolge deze maatregelen, het personeelsbestand van al de rijtuigwerkplaatsen zal worden aangepast.

Wat nu in het bijzonder de toestand te Oostende betreft moet de tewerkstelling in haar geheel worden beschouwd.

De toestand kan op dit ogenblik als volgt worden omschreven :

1. Inzake tractiematerieel :

Met het doel de plaatsruimte voor de onderhoudswerken van het materieel in de werkplaats elektrische tractie te Oostende — in hoofdzaak tweeledige motorrijtuigen — uit te breiden, werd het onderhoud van de dieselmotorlocomotieven overgeheveld naar het oud locomotiefdepot te Brugge.

Question :

Quelle est la répartition des tâches entre les ateliers centraux de la S. N. C. B. ?

Réponse :

Malines : réparation des voitures de voyageurs, matériel de traction électrique, autorails.

Gentbrugge : grands entretiens et adaptation de wagons de marchandises.

Louvain : freins, moteurs rapides, fine mécanique.

Salzinnen : locomotives diesel.

Cuesmes : grands entretiens et adaptation de wagons de marchandises.

Luttre : révision de wagons de marchandises, et notamment de wagons privés. Réparation des essieux.

Question :

Où en sont la création d'un groupe de Flandre occidentale et l'harmonisation entre la Flandre et de la Wallonie en ce qui concerne le nombre de groupes de la S. N. C. B. ?

Réponse :

Il conviendra sans aucun doute d'adapter prochainement la structure des services d'exécution de la S. N. C. B. en fonction de l'évolution politique du pays.

La Société devra poursuivre sa déconcentration, compte tenu de la création des régions flamande, wallonne et bruxelloise.

Une solution adéquate sera élaborée pour la Flandre occidentale dans le cadre de ces réformes.

Question :

Quels sont les projets de la S. N. C. B. en ce qui concerne l'atelier d'Oostende ?

Réponse :

Il convient tout d'abord de faire observer que, dans le cadre de la politique d'économies menée par la S. N. C. B., les travaux d'entretien du matériel de voyageurs sont progressivement rationalisés dans tous les ateliers des voitures.

Les nouvelles techniques d'entretien, appliquées également par les réseaux ferroviaires voisins, sont fondées sur une rationalisation approfondie des travaux sans diminution de la qualité de l'entretien.

Il est évident que ces mesures entraîneront une adaptation des effectifs du personnel dans tous les ateliers de voitures.

En ce qui concerne la situation à Oostende, il convient de considérer l'emploi dans son ensemble.

A l'heure actuelle, la situation se présente comme suit :

1. Dans le domaine du matériel de traction :

En vue d'augmenter l'espace réservé aux travaux d'entretien du matériel dans l'atelier de traction électrique d'Oostende — qui s'occupe principalement des automotrices doubles — l'entretien des locomotives diesel de manœuvre a été transféré à l'ancien dépôt de locomotives de Bruges.

Het aantal te onderhouden motorstellen werd sedert 1973 opgevoerd van 73 naar 122 eenheden hetgeen, voor het werkliedenpersoneel, een kaderuitbreiding met 34 posten tot gevolg heeft gehad.

2. Inzake gesleept materieel :

Sedert 1 januari 1970 heeft het kader van het centrum voor herstelling en onderhoud van rijkstuggen nooit de 150 eenheden overschreden (de toegestane tijdelijke seizoensuitbreidingen niet inbegrepen). Dit kader wordt nu evenwel geleidelijk aangepast ingevolge de toepassing van de nieuwe onderhoudsnormen.

Rekening houdende met de ligging van Oostende t.o.v. het internationale verkeer werd beslist — wat betreft de lijnwerkplaats — het onderhoud van het totale effectief aan internationale rijkstuggen der N. M. B. S. toe te vertrouwen aan Oostende. Daarbij komen dan nog de sporadische tussenkomsten voor rijkstuggen van buitenlandse spoorwegnetten.

De concentratie van deze werkzaamheden is op het ogenblik in uitvoering.

3. Voorziene werken in het moderniseringsplan :

De bouw van een nieuwe onderhoudspost voorzien van de vereiste moderne instellingen en apparatuur voor de lichte en het reinigen van rijkstuggen (car-wash) is thans ter studie.

De werken zullen in verschillende fasen dienen te worden uitgevoerd, aangezien de volledige realisatie van het project belangrijke wijzigingen aan de spoorinstellingen van het station te Oostende zouden vereisen.

De eerste voorbereidende werken zijn op het ogenblik in uitvoering.

Vraag :

Na de ongelukkige ervaringen tijdens de strenge winterperiode die wij dit jaar gekend hebben, wenst een lid te vernemen welke de voorzieningen zijn die door de N. M. B. S. worden getroffen om een gelijkaardige toestand te vermijden.

Antwoord :

De studie van al de maatregelen die moeten genomen worden om de moeilijkheden van de jongste winterperiode in de toekomst te vermijden is nog niet beëindigd.

Zonder tot overdreven investeringen te moeten overgaan zal de N. M. B. S. evenwel ernstige verbeteringen doorvoeren op de volgende vlakken :

- 1) de bescherming van het rollend materieel tegen stof-sneeuw;
- 2) het vrijhouden van de wissels, ook in uitzonderlijke omstandigheden;
- 3) het verbeteren van de opvang en het verstrekken van inlichtingen aan reizigers en publiek.

Vraag :

De N. M. B. S.-rijstuggen van recente constructie blijken meer dan het klassieke materieel beschadigd geweest te zijn tijdens het jongste winterweer.

Wat was de oorzaak ervan en welke maatregelen heeft de N. M. B. S. getroffen om zulks in de toekomst te vermijden ?

Le nombre des automotrices à entretenir est passé de 73 à 122 unités depuis 1973, ce qui a entraîné une augmentation de 34 postes du cadre du personnel ouvrier.

2. Dans le domaine du matériel tracté :

Depuis le 1^{er} janvier 1970, le cadre du centre de réparation et d'entretien des voitures n'a jamais été supérieur à 150 unités (y compris les extensions saisonnières temporaires autorisées). Ce cadre fait maintenant l'objet d'une adaptation progressive due à l'application des nouvelles normes d'entretien.

Compte tenu de la situation d'Ostende par rapport au trafic international, il a été décidé, en ce qui concerne l'atelier de petit entretien, de confier à Ostende l'entretien de l'ensemble du parc de voitures internationales de la S. N. C. B. Il faut encore y ajouter des interventions sporadiques sur les voitures des réseaux ferroviaires étrangers.

La concentration de ces activités est actuellement en cours d'exécution.

3. Travaux prévus au plan de modernisation :

La construction d'un nouveau poste d'entretien équipé des installations et appareils modernes requis pour le lavage et le nettoyage des voitures (« car-wash ») est actuellement à l'étude.

Les travaux devront être exécutés en plusieurs phases, étant donné que la réalisation totale du projet nécessitera une modification importante des installations ferroviaires de la gare d'Ostende.

Les premiers travaux préparatoires sont actuellement en cours d'exécution.

Question :

Après les expériences malheureuses que nous avons connues au cours de l'hiver rigoureux de cette année, un membre demande quelles dispositions la S. N. C. B. a prises pour éviter le retour de pareille situation.

Réponse :

L'étude de toutes les mesures à prendre pour éviter que les difficultés que nous avons connues au cours de l'hiver dernier se reproduisent n'est pas encore terminée.

Sans procéder à des investissements exagérés, la S. N. C. B. apportera cependant des améliorations sensibles dans plusieurs domaines :

- 1) la protection du matériel roulant contre la neige poudreuse;
- 2) le dégagement des aiguillages, même dans des circonstances exceptionnelles;
- 3) l'amélioration de l'accueil et l'information des voyageurs et du public.

Question :

Les voitures de construction récente de la S. N. C. B. semblent avoir subi plus de dommages que le matériel classique au cours de l'hiver dernier.

Quelle est la cause de cette situation et quelles mesures la S. N. C. B. a-t-elle prises pour y remédier à l'avenir ?

Antwoord :

De nieuwe Eurofima-rijtuigen zijn uitgerust met een verfijnde technologie inzake verwarming en ventilatie. Deze uitrusting is, ook in andere landen, kwetsbaar gebleken voor poedersneeuw.

Ook met de nieuwe generatie motortreinen, uitgerust met thyristoren, heeft men moeilijkheden ondervonden.

Aan de hand van de opgedane ervaring wordt het materieel beschermd tegen opwaaiende sneeuw.

Vraag :

De speciale wagens zijn een van de factoren die het spoorwegvervoer aantrekkelijk kunnen maken.

Welke zijn de desbetreffende gebruikscriteria en in welke centra wordt het materieel gebouwd ?

Antwoord :

De speciale wagens worden gebezigd voor het vervoer van sommige goederen die wegens de aard, het gewicht of de afmeting ervan, dan wel wegens bijzondere verzendingsvoorwaarden niet ongehinderd met gewone wagens kunnen worden vervoerd.

Zij worden in de mate van het mogelijke ter beschikking van de klanten gesteld; de levering van dat soort materieel is echter niet verplicht en kan niet gegarandeerd worden.

De bouw en de grote herstellingen worden uitgevoerd bij A. C. Cuesmes en bij A. C. Gentbrugge.

Kleine herstellingen en dagelijks onderhoud worden verricht in de over het net verspreide wagonwerkplaatsen.

Vraag :

Bij de N. M. B. S. bestaan op dit ogenblik nog problemen op het vlak van de overplaatsingen en het toekennen van verlof en rustverlof.

Deze toestand is het gevolg van een belangrijk personeelstekort in bepaalde diensten.

Werden reeds schikkingen getroffen om een einde te maken aan dit belangrijk personeelstekort ?

Antwoord :

Er bestaat bij de N. M. B. S. inderdaad een personeelsprobleem in sommige diensten die rechtstreeks bij de exploitatie betrokken zijn.

Alvorens de betrokken personeelsleden effectief kunnen worden ingezet moeten zij evenwel een passende opleiding krijgen in het belang van de veiligheid.

De N. M. B. S. gaat thans tot massale recrutering over opdat binnen afzienbare tijd de toestand zou genormaliseerd zijn.

Vraag :

In de N. M. B. S.-werkplaatsen zullen heel wat technici in de loop van de komende jaren op pensioen gesteld worden. Hoeveel personeelsleden zal de N. M. B. S. bij de groepen Namen en Charleroi aanwerven om in hun vervanging te voorzien ?

Antwoord :

Bij de N. M. B. S. worden de vacante betrekkingen in principe bezet zodra zij openvallen.

Réponse :

Les nouvelles voitures Eurofima sont équipées d'un appareillage de chauffage et de ventilation technologiquement avancé. Comme dans les autres pays, cet équipement s'est révélé vulnérable à la neige poudreuse.

La nouvelle génération de rames automotrices équipées de thyristors a également éprouvé des difficultés.

Compte tenu de l'expérience acquise, le matériel est protégé contre les infiltrations de neige.

Question :

Les wagons spéciaux constituent sans doute un point d'attractivité pour le transport ferroviaire.

Quels en sont les critères d'utilisation et quels sont les centres de réalisation de ce matériel ?

Réponse :

Les wagons spéciaux sont utilisés pour le transport de certaines marchandises, qui en raison de leur nature, de leur poids, de leur dimension ou de conditions d'envoi particulières, ne peuvent être acheminées sans inconvénients par wagons ordinaires.

Ils sont mis à la disposition de la clientèle dans la limite des disponibilités; toutefois, la fourniture de ce type de matériel n'est pas obligatoire et ne peut être garantie.

La construction et les grandes réparations sont effectuées à l'A. C. Cuesmes et à l'A. C. Gentbrugge.

La révision et l'entretien courants sont réalisés par les ateliers de wagons, répartis sur le réseau.

Question :

Des problèmes se posent encore à l'heure actuelle à la S. N. C. B. dans le domaine des transferts de l'octroi des congés et congés de repos.

Cette situation est imputable à la pénurie importante de personnel dans certains services.

Des dispositions ont-elles déjà été prises pour mettre un terme à cette forte pénurie de personnel ?

Réponse :

Des problèmes de personnel se posent, en effet, dans certains services de la S. N. C. B. qui participent directement à l'exploitation.

Avant de pouvoir confier un service effectif aux agents concernés il faut toutefois qu'ils aient une formation adéquate dans l'intérêt de la sécurité.

La S. N. C. B. procède à l'heure actuelle à des recrutements massifs, de manière à normaliser la situation à bref délai.

Question :

Dans les ateliers de la S. N. C. B., un nombre important de techniciens sera mis à la pension dans les années à venir. Combien de personnel la Société a-t-elle engagé dans les groupes de Namur et de Charleroi, en vue de pourvoir à leur remplacement ?

Réponse :

A la S. N. C. B., les vacances d'emplois sont en principe comblées au moment où elles se présentent.

De technici die in de loop van de volgende jaren gepensioneerd worden, zullen dus vervangen worden zodra hun plaats zal vrijkomen.

De nodige aanwervingsexamens zullen te gepasten tijde worden ingericht.

Vraag :

Bij het personeel van de N. M. B. S. is in het begin van dit jaar een zekere misnoegdheid ontstaan.

Hoeveel personeelsleden telt de N. M. B. S. en hoe evolueert de personeelsbezetting? Welke maatregelen werden genomen?

Antwoord :

Enkele maanden geleden is een zekere misnoegdheid vastgesteld bij bepaalde categorieën van het N. M. B. S.-personeel.

Sindsdien werd met de erkende syndicale organisaties een paritair akkoord afgesloten.

Sedert dat akkoord is de dienst spoedig terug normaal geworden.

De N. M. B. S. doet thans een ernstige inspanning om, in alle categorieën, een groot aantal personeelsleden aan te werven. Na hun beroepsopleiding zullen deze aan het werk worden gezet.

Op 1 april 1979 bedroeg het aantal personeelsleden van de N. M. B. S. : 60 166, hetgeen een aanzienlijke stijging betekent in vergelijking met de voorgaande jaren (1 januari 1977 : 58 774 — 1 januari 1978 : 59 152 — 1 januari 1979 : 59 830).

B. Stedelijk en gewestelijk vervoer

Vraag :

Wat is de terugslag van de aankoop van rollend materieel voor gemeenschappelijk vervoer op de Belgische industrie?

Hoe worden die aankopen gewestelijk verdeeld?

Worden van regeringszijde inspanningen geleverd voor de uitvoer van ons rollend materieel?

Antwoord :

In 1978 werden bij de Belgische industrie de volgende bestellingen geplaatst :

N. M. V. B.	... ..	16,1 miljoen
M. I. V. B.	... ..	1 283 miljoen
N. M. B. S.	... ..	4 137,3 miljoen

De verdeling per gewest ziet er als volgt uit :

Waals gewest	... ..	3 015,5 miljoen
Vlaams gewest	... ..	2 417,6 miljoen
Brussels gewest	... ..	3,3 miljoen

Wat ten slotte de regeringsinspanningen betreft om onze constructeurs meer concurrentiemogelijkheden te bieden in het buitenland, kunnen de volgende gegevens worden verstrekt :

Les techniciens à admettre à la pension dans les années à venir seront donc remplacés dès que leur poste deviendra vacant.

A cet effet, les épreuves de recrutement nécessaires seront organisées en temps opportun.

Question :

Un certain mécontentement est apparu au début de cette année au sein du personnel de la S. N. C. B.

Quel est le nombre d'agents occupés par la Société et l'évolution constatée. Quelles sont les mesures qui ont été prises?

Réponse :

Il y a quelques mois, un mécontentement pouvait être constaté parmi certaines catégories du personnel de la S. N. C. B.

Depuis, un accord paritaire a été conclu avec les organisations syndicales reconnues.

L'exploitation s'est vite normalisée depuis la conclusion de cet accord.

La S. N. C. B. accomplit en ce moment un effort important en recrutant un grand nombre d'agents de toute catégories, qui, après avoir reçu la formation professionnelle requise, seront mis au travail dans l'exploitation.

Au 1^{er} avril 1979, 60 166 agents sont occupés à la S. N. C. B., ce qui représente un net accroissement par rapport aux années précédentes (1 janvier 1977 : 58 774 — 1 janvier 1978 : 59 152 — 1 janvier 1979 : 59 830).

B. Transports urbains et régionaux

Question :

Quelles sont les répercussions sur l'industrie belge des achats de matériel roulant pour les transports en commun?

Est-il possible de connaître la répartition régionale de ces achats?

Des efforts sont-ils consentis par le gouvernement dans le domaine de l'exportation de notre matériel roulant?

Réponse :

En 1978, les commandes suivantes ont été passées avec l'industrie belge :

S. N. C. V.	... ..	16,1 millions
S. T. I. B.	... ..	1 283 millions
S. N. C. B.	... ..	4 137,3 millions

Par région, la répartition est la suivante :

Région wallonne	... ..	3 015,5 millions
Région flamande	... ..	2 417,6 millions
Région bruxelloise	... ..	3,3 millions

Enfin, en ce qui concerne l'effort du Gouvernement pour renforcer les capacités compétitives de nos constructeurs à l'étranger, les éléments suivants peuvent être avancés :

— het materieel dat door de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer bij onze industrie besteld wordt, staat aan de spits van de vooruitgang; dank zij die bestellingen groeien de exportmogelijkheden, want onze industrieën krijgen de zekerheid dat de kosten voor studies en voor het starten met seriebouw gefinancierd worden en zij komen aldus beter in de markt te liggen;

— Transcomet, op initiatief van het departement opgerichte V. Z. W. waarvan deel uitmaken de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer, de constructeurs van materieel en dito studiebureaus, houdt zich bezig met de reclame voor Belgisch materieel in het buitenland en met studieprojecten inzake gemeenschappelijk vervoer. De onder het Ministerie van Economische Zaken ressorterende Dienst voor nijverheidsbevordering werkt mede aan Transcomet;

— Transurbconsult, een samenwerkende vennootschap waarvan weer eens lid zijn de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer en ook vertegenwoordigers uit de privésector, wil dank zij het door Transcomet uitgevoerde marktonderzoek, handelstransacties afsluiten met het buitenland.

Vraag :

Hoe staat het departement van Verkeerswezen tegenover het gebruik van elektrische bussen ?

Antwoord :

De elektrische bus wordt bestudeerd in het kader van ons energiebeleid.

Hij is technisch echter nog niet volkomen in orde aangezien twee grote problemen blijven bestaan :

a) de energieaccumulatie is nog niet opgelost aangezien de batterijen nog altijd zwaar en log blijven. Studies op het gebied van de batterijen geven enige hoop voor de elektriciteitsverwekkende natriumsulfidekoppels;

b) de verwarming van de bus vergt een hulpkachel die, op sommige buitenlandse prototypes, alleen al evenveel energie verbruikt als onze huidige bussen.

Een tussenoplossing verdient wel enige belangstelling : de bus met dubbele voeding.

Op het Salon Transport-Expo 77 werd een krachtige opleving van de autobussen geconstateerd. Ze hebben overigens talrijke ombouwingen ondergaan die het welzijn spel verbeteren : verlaagde vloeren, comfort van de zetels, minder lawaai en minder vervuilende motoren.

In de middelgrote steden zal het basisnet steeds gebaseerd blijven op het gebruik van autobussen en de lijnen die in eigen bedding rijden zullen steeds talrijker worden.

Om echt aantrekkelijk te worden in de stadscentra zullen de bussen volledig geluidloos en proper moeten worden; daarom heeft de bus met elektrische voeding alle troeven in handen. De meest aantrekkelijke wordt ongetwijfeld de volledig elektrische bus met dubbele voeding die dank zij het gebruik van batterijen aan boord de rijdraden kan loslaten (het concern TREGIE heeft in samenwerking met TCO de ontwikkeling ondernomen van een dubbele voedingsbus van dat type, de ER 100 BERLIET).

Die bus zal over een gewone stang beschikken zoals de trolleybussen, maar bovendien zal er een batterij aan boord zijn die als kenmerk heeft dat ze zichzelf tijdens de rit automatisch oplaadt gedurende de stroomafnameperiode terwijl tegelijkertijd de tractiemotor wordt gevoed. Die oplossing maakt het mogelijk over te gaan van een beschermde zone (stadscentrum b.v.b.) naar een zone waar de voeding verzekerd is en waar de batterijen bijgevolg kunnen worden

— le matériel commandé à notre industrie par les sociétés de transports en commun sont à l'avant-garde du progrès; grâce à ces commandes, les possibilités d'exportation sont accrues puisque nos industries sont assurées du financement du coût des études et du lancement de la fabrication en série; leur compétitivité est ainsi renforcée;

— Transcomet, a.s.b.l. créée à l'initiative du département, et regroupant les sociétés de transports en commun, des constructeurs de matériel et des bureaux d'étude, s'occupe de la promotion du matériel belge à l'étranger et de la fourniture d'études concernant les transports en commun. L'Office de promotion industrielle relevant du Ministère des Affaires économiques participe à Transcomet;

— Transurbconsult, société coopérative regroupant également les sociétés de transports en commun et des représentants du secteur privé, s'efforce de réaliser les opérations commerciales à l'étranger, à la suite des actions promotionnelles de Transcomet.

Question :

Quelles sont les dispositions du département des Communications concernant l'usage de bus électriques ?

Réponse :

Le bus électrique est étudié dans le cadre de notre politique énergétique.

Il n'est cependant pas encore au point puisque deux gros problèmes subsistent :

a) l'accumulation d'énergie n'est pas encore résolue, puisque les batteries sont toujours lourdes et encombrantes. Les études dans le domaine des batteries donnent un certain espoir pour les couples électrogènes sulfures de sodium.

b) le chauffage du bus nécessite une chaudière auxiliaire qui, sur certains prototypes étrangers, consommait à elle seule autant d'énergie que nos bus actuels.

Une solution intermédiaire est digne d'intérêt : le bus bimode.

Au Salon Transport-Expo 77, on a pu constater un retour en force des autobus. Ceux-ci ont d'ailleurs subi de nombreuses transformations qui contribuent à améliorer la qualité de la vie : planchers surbaissés, confort des sièges, moteurs moins bruyants et moins polluants.

Dans les villes moyennes, le réseau de base restera toujours fondé sur l'utilisation de l'autobus et les sites propres seront de plus en plus nombreux.

Pour devenir vraiment attractifs au centre des villes, les autobus devront devenir parfaitement silencieux et non polluants; c'est ainsi que le bus bimode aura toutes ses chances. Celui qui sera le plus attractif sera le bimode tout électrique capable de se libérer des fils de contact grâce à l'utilisation de batteries embarquées (le Groupe TREGIE en collaboration avec TCO a entrepris le développement d'un bimode de ce type le ER 100 BERLIET).

Il disposera d'une perche normale comme les trolleybus mais il sera pourvu, en outre, d'une batterie qui aura pour particularité de se recharger automatiquement en ligne pendant les périodes de captage du courant, tout en assurant simultanément le fonctionnement du moteur de traction. Ce système permettra de passer d'une zone protégée (centre-ville par exemple) à une zone où le captage sera assuré et où la batterie pourra donc être rechargée sans immobilisation.

opgeladen zonder stilstand en zonder tijdverlies dank zij een elektronisch bedieningstoestel.

Ten slotte volgen wij de experimenten met een bus met dubbele voeding diesel-elektriciteit, die de voordelen van de elektrische voeding via stroomafname van de rijdraden koppelt aan de volledige onafhankelijkheid van een dieselmotor (b.v.b. : de bus die thans in de handel gebracht wordt voor de steden Lyon, Saint-Etienne en Grenoble).

België heeft die onderwerpen dan ook als onderzoeksobject voorgesteld aan de Gemeenschappelijke Markt (actie COST).

Op de laatste vergadering werden in een eerste gespreksronde nog slechts vier onderwerpen voor onderzoek overgehouden, waaronder de bus met dubbele voeding en het elektrische voertuig.

Ten slotte volgt het Ministerie van Verkeerswezen de werkzaamheden te Mol wat betreft de brandstofcel die, naar het zeggen van de industriëlen, in 1985 zal klaar zijn.

Vraag :

Er bestaan proto-types van voertuigen met elektrische wielen.

Hoe staat het departement tegenover die nieuwigheid ?

Antwoord :

Het project van elektrisch voertuig wordt bestudeerd in het raam van ons energiebeleid.

Het departement heeft reeds aangetoond dat een dergelijk voertuig evenveel kcal/reiziger km verbruikt als een voertuig met thermische motor. Uit het oogpunt van de diversificatie van de drijfkracht (vervanging van petroleum door andere brandstof) en van het rein houden van de stadslucht kan die oplossing echter interessant zijn.

Het grootste probleem blijft het laden van de batterijen.

Een prototype van bus werd reeds gerealiseerd bij ACEC, waarbij de elektrische motoren in de wielen werden aangedreven door een met constante snelheid draaiend aggregaat voor elektrische stroomopwekking (snelheid gekozen om een maximum rendement te garanderen). Dat prototype schonk geen voldoening.

België heeft aan de groep « Nieuwe vervoermiddelen » van de Gemeenschappelijke Markt de studie voorgesteld van de « bimode-bus » :

- a) stroomafname door een trolley die door batterijen gevoed wordt;
- b) trolley op aggregaat voor elektrische stroomopwekking voor een gedeelte van het traject.

Meer gedetailleerde uitleg daaromtrent werd verstrekt in het antwoord op de vorige vraag.

Vraag :

Wat is het standpunt van de bevoegde diensten van het Ministerie van Verkeerswezen ten opzichte van de regeling van het geautomatiseerde stedelijk vervoer ?

Antwoord :

Het « Centre de recherches technologiques du Hainaut » heeft bij het departement stappen gedaan om zijn medewerking te verkrijgen voor de verwezenlijking van de werkzaamheden van de tweede fase van het ontwerp van het geautomatiseerd stedelijk vervoer.

tion et sans perte de temps grâce à un dispositif de commande électronique.

Enfin nous suivons les expériences en bimode diesel-électrique qui allie les avantages de l'alimentation électrique par captage aérien à l'autonomie complète fournie par un moteur diesel (ex : celui en cours de commercialisation pour les villes de Lyon, Saint-Etienne et Grenoble).

La Belgique a proposé ces thèmes comme sujet d'étude au Marché Commun (Action COST).

Lors de la dernière réunion, un premier tour d'horizon a permis de retenir seulement 4 sujets d'étude, dont le bus bimode et le véhicule électrique.

Enfin, le Ministère des Communications suit les travaux effectués à Mol pour ce qui concerne la pile à combustible qui serait, au dire des industriels, prête en 1985.

Question :

Il existe des prototypes de véhicules sur roues électriques.

Quelle est la position du département en ce qui concerne cette nouveauté ?

Réponse :

Le véhicule électrique est étudié dans le cadre de notre politique énergétique.

Le département a déjà démontré qu'il consomme autant en kcal/voyageur km qu'un véhicule à moteur thermique. Seulement, il peut être intéressant des points de vues de la diversification énergétique (remplacement du pétrole par d'autres carburants) et de l'environnement urbain.

Le gros problème reste l'accumulation au niveau des batteries.

Un prototype de bus avait été réalisé par les ACEC avec des moteurs électriques dans les roues qui étaient alimentés en énergie par un groupe électrogène tournant à vitesse constante (choisie en fonction du rendement maximum). Ce prototype n'a pas donné satisfaction.

La Belgique a proposé au groupe « Nouveaux moyens transport » du marché commun l'étude du bus bimode :

- a) captage par trolley fonctionnant sur batteries;
- b) trolley groupe électrogène pour une partie du trajet.

Une réponse plus détaillée concernant ce sujet a été fournie, en réponse à la question précédente.

Question :

Quel est de point de vue des services compétents du Ministère des Communications vis-à-vis du système des transports urbains automatisés.

Réponse :

Le Centre de Recherches technologiques du Hainaut est intervenu auprès du département pour obtenir sa collaboration pour la réalisation des travaux de la deuxième phase du projet de transports urbains automatisés.

De medewerking van het departement zal slaan op :

- 1° de uitwerking van een voertuig met beweegbare assen dat op een bochtig parcours kan rijden;
- 2° de voeding van het voertuig met driefasige stroom en de tractie door middel van driefasige motoren die door statische regulatoren bediend worden;
- 3° de tractie van het voertuig van het type « een individuele motor per wiel ».

Vraag :

Welke tarieven zijn thans van toepassing in de verschillende door de M. I. V. bediende steden ?

Antwoord :

Brussel :

Reiskaartje	20 F
10-rittenkaart gekocht buiten voertuig	115 F
5-rittenkaart gekocht in voertuig	75 F
Abonnement M. I. V. :	
week	170 F
maand	480 F
jaar	4 800 F
Weekabonnement arbeiders	85 F
Schoolabonnement net :	
- 16 jaar : schooljaar	2 650 F
trimester	1 000 F
+ 16 jaar : schooljaar	2 850 F
trimester	1 050 F

Antwerpen :

Reiskaartje rechtstreeks	16 F
Overstapkaartje	19 F
8-rittenkaart buiten voertuig	75 F
8-rittenkaart in voertuig	95 F
Algemeen maandabonnement stad	460 F
Algemeen jaarabonnement stad	4 600 F
Weekabonnement arbeiders :	
rechtstreeks	75 F
overstap	97 F
Schoolabonnement net : schooljaar	2 820 F
Schoolabonnement net : trimester	1 050 F
Traject uitsluitend thuis-school - 18 jaar :	
schooljaar	2 080 F
trimester	760 F

Luik :

Reiskaartje rechtstreeks 1-4 secties	16 F
Reiskaartje rechtstreeks 5 en meer secties	19 F
Overstapkaartje	19 F
8-rittenkaart buiten voertuig	85 F
8-rittenkaart in voertuig	100 F
Stadsabonnement Luik (MTB) :	
maand	460 F
jaar	4 600 F
Algemeen abonnement S. T. I. L. (MTB + gehele S. T. I. L.-net) :	
maand	570 F
jaar	5 700 F
Weekabonnement arbeiders :	
1-4 secties	75 F
5 en meer secties	97 F
Schoolabonnement net : schooljaar	2 850 F
Schoolabonnement : trimester	1 050 F
Traject thuis-school : trimester	820 F
Traject thuis-school : schooljaar	2 250 F

La collaboration du département pourra porter sur :

- 1° la mise au point d'un véhicule à essieux orientables permettant de circuler sur un tracé sinueux;
- 2° l'alimentation du véhicule en courant triphasé et la traction par moteurs triphasés commandés par régulateurs statiques;
- 3° la traction du véhicule du type « un moteur individuel par roue ».

Question :

Quels sont les tarifs actuellement en application dans les différentes villes desservies par la S. T. I. ?

Réponse :

Bruxelles :

Billet	20 F
Carte 10 voyages achetée hors voiture	115 F
Carte 5 voyages achetée sur voiture	75 F
Abonnement MTB :	
hebdomadaire	170 F
mensuel	480 F
annuel	4 800 F
Abonnement hebdomadaire ouvriers	85 F
Abonnement scolaire réseau :	
- 16 ans : année scolaire	2 650 F
trimestre scolaire	1 000 F
+ 16 ans : année scolaire	2 850 F
trimestre scolaire	1 050 F

Anvers :

Billet direct	16 F
Billet correspondance	19 F
Carte 8 voyages hors voiture	75 F
Carte 8 voyages sur voiture	95 F
Abonnement général urbain mensuel	460 F
Abonnement général urbain annuel	4 600 F
Abonnement hebdomadaire ouvriers :	
direct	75 F
correspondance	97 F
Abonnement scolaire réseau : année scolaire	2 820 F
Abonnement scolaire réseau : trimestre scolaire	1 050 F
Trajet domicile-école uniquement - 18 ans :	
année scolaire	2 080 F
trimestre scolaire	760 F

Liège :

Billet direct 1-4 sections	16 F
Billet direct 5 sections et plus	19 F
Correspondance	19 F
Cartes 8 voyages hors voiture	85 F
Cartes 8 voyages sur voiture	100 F
Abonnement urbain liégeois (MTB) :	
mensuel	460 F
annuel	4 600 F
Abonnement général S. T. I. L. (MBT + tout le réseau S. T. I. L.) :	
mensuel	570 F
annuel	5 700 F
Abonnement hebdomadaire ouvrier :	
1-4 sections	75 F
5 sections et plus	97 F
Abonnement scolaire réseau : année scolaire	2 850 F
Abonnement scolaire réseau : trimestre scolaire	1 050 F
Trajet domicile-école : trimestre scolaire	820 F
Trajet domicile-école : année scolaire	2 250 F

Gent :

Reiskaartje rechtstreeks	15 F
Overstapkaartje	16 F
2-rittenkaart	20 F
6-rittenkaart buiten voertuig	50 F
6-rittenkaart in voertuig	65 F
Overstapkaart 10 ritten	100 F
Algemeen stadsabonnement : maand	425 F
Algemeen stadsabonnement : jaar	4 250 F
Schoolabonnement net : schooljaar	2 420 F
Schoolabonnement net : trimester	980 F
Traject thuis-school (— 16 jaar) :	
schooljaar	1 900 F
trimester	740 F

Charleroi :

Reiskaartje rechtstreeks 1-9 secties	15 F
Reiskaartje rechtstreeks 10 en meer secties ...	18 F
Overstapkaartje	+ 1 F
6-rittenkaart (1-9 secties) buiten voertuig ...	50 F
6-rittenkaart (1-9 secties) in voertuig	65 F
Stadsabonnement (MTB) : maand	425 F
Stadsabonnement (MTB) : jaar	4 250 F
Algemeen abonnement S. T. I. C. (MTB + S. T. I. C.-net :	
maand	530 F
jaar	5 300 F
Weekkaart arbeiders 1-9 secties	68 F
Weekkaart arbeiders 10 secties en meer	89 F
Overstap	+ 6 F
Schoolabonnement net : schooljaar	2 450 F
Schoolabonnement net : trimester	980 F
Traject thuis-school : schooljaar	1 920 F
Traject thuis-school : trimester	740 F

Verviers :

Reiskaartje rechtstreeks	15 F
Overstapkaartje	16 F
9-rittenkaart buiten voertuig	75 F
9-rittenkaart in voertuig	95 F
Netabonnement S. T. I. V. : maand	400 F
Netabonnement S. T. I. V. : jaar	4 000 F
Schoolabonnement net : schooljaar	2 450 F
Schoolabonnement net : trimester	980 F
Traject thuis-school : schooljaar	1 950 F
Traject thuis-school : trimester	740 F

Vraag :

Hoe evolueerde de kostprijs van het openbaar vervoer en de prijs die door de gebruikers wordt betaald ?

Antwoord :

De dekkingscoëfficiënt van de vervoersuitgaven door de vervoersontvangsten evolueerde als volgt :

	1973	1974	1975
Stedelijke			
vervoermaatschappijen	44,42	38,44	31,05
Nationale Maatschappij			
van Buurtspoorwegen	47,78	45,09	36,05

Deze cijfers verschillen van degene die opgenomen zijn in de inleidende uiteenzetting van de Minister. De vraag

Gand :

Billet direct	15 F
Correspondance	16 F
Carte 2 voyages	20 F
Carte 6 voyages hors voiture	50 F
Carte 6 voyages sur voiture	65 F
Carte correspondance 10 voyages	100 F
Abonnement général urbain mensuel	425 F
Abonnement général urbain annuel	4 250 F
Abonnement scolaire réseau : année scolaire ...	2 420 F
Abonnement scolaire réseau : trimestre scolaire	980 F
Trajet domicile-école (— 16 ans) :	
année scolaire	1 900 F
trimestre scolaire	740 F

Charleroi :

Billet direct 1-9 sections	15 F
Billet direct 10 sections et plus	18 F
Correspondance	+ 1 F
Carte 6 voyages (1-9 sections) hors voiture ...	50 F
Carte 6 voyages (1-9 sections) sur voiture	65 F
Abonnement urbain (MTB) mensuel	425 F
Abonnement urbain (MTB) annuel	4 250 F
Abonnement général S. T. I. C. (MTB + réseau S. T. I. C.) :	
mensuel	530 F
annuel	5 300 F
Carte hebdomadaire ouvriers 1-9 sections	68 F
Carte hebdomadaire ouvriers 10 sections et plus	89 F
Correspondance	+ 6 F
Abonnement scolaire réseau : année scolaire ...	2 450 F
Abonnement scolaire réseau : trimestre scolaire	980 F
Trajet domicile-école : année scolaire	1 920 F
Trajet domicile-école : trimestre scolaire	740 F

Verviers :

Billet direct	15 F
Correspondance	16 F
Carte 9 voyages hors voiture	75 F
Carte 9 voyages sur voiture	95 F
Abonnement réseau S. T. I. V. mensuel	400 F
Abonnement réseau S. T. I. V. annuel	4 000 F
Abonnement scolaire réseau : année scolaire ...	2 420 F
Abonnement scolaire réseau : trimestre scolaire	980 F
Trajet domicile-école : année scolaire	1 950 F
Trajet domicile-école : trimestre scolaire	740 F

Question :

De quelle manière le prix acquitté par les usagers a-t-il évolué par rapport au coût des transports en commun ?

Réponse :

Le coefficient de couverture des dépenses de transport par les recettes de transport s'établit comme suit :

	1976	1977	1978	
29,53	29,42	28,7		Sociétés de transports urbains
34,57	35,31	36,8		Société nationale des chemins de fer vicinaux

Ces chiffres diffèrent de ceux qui figurent dans l'exposé introductif du Ministre. En effet, la question porte sur les

heeft immers alleen betrekking op de vervoerontvangsten, terwijl de coëfficiënten in de uiteenzetting van de Minister ook rekening houden met andere ontvangsten (verhuring, publiciteit, ...) en met wettelijke compensaties.

Vraag :

Welke bedragen werden tot nu toe geïnvesteerd ter bevordering van het gemeenschappelijk vervoer in de grote agglomeraties ?

Welke investeringen zijn voorzien op half-lange termijn ?

Antwoord :

Vastleggingen sedert 1963 tot eind 1978 (in miljoenen F).

Brussel	38 491	(waarvan 3 000 prefinancieringen)
Antwerpen	12 866	(waarvan 3 000 prefinancieringen)
Gent	128	
Luik	4 154	
Charleroi	5 632	
Totaal	61 271	

Voor 1979 zijn de geraamde vastleggingen als volgt verdeeld :

Brussel	5 580
Antwerpen	1 400
Gent	185,6
Luik	1 008
Charleroi	1 431

Blijft een saldo van ongeveer 10 186 miljoen (werkhypothese voorgesteld bij de opstelling van het P. I. P.) dat in 1980 zal worden vastgelegd.

Thans worden de eerste kontakten gelegd met het oog op de opstelling van het plan 1981-1985. Het is evenwel vooralsnog onmogelijk daaromtrent cijfers voorop te stellen.

Vraag :

Onderzoekt het departement van Verkeerswegen of het nuttig zou kunnen zijn aan de landelijke streken compensaties toe te kennen voor de investeringen welke het in de grote agglomeraties doet ? Kan b.v. niet gedacht worden aan gratis vervoer tot aan het station ten einde het vervoer met de N. M. B. S. te stimuleren ?

Antwoord :

De in de grote agglomeraties gedane investeringen met het oog op de vervoerinfrastructuur zijn voornamelijk verantwoord door de noodzaak het verkeer in de steden vlotter te maken en daarbij het leefmilieu van de bewoners zoveel mogelijk te respecteren.

De verkeersbehoeften zijn er ook fundamenteel verschillend van die van de landelijke gebieden.

Zonder het principe van het gratis vervoer — dat ernstig kan worden betwist — te willen aansnijden, is het duidelijk dat het evenwicht tussen de door de nationale gemeenschap gedane inspanningen ten voordele van de stedelijke agglomeraties enerzijds en de landelijke zones anderzijds, niet moet worden gezocht in het beperkte kader van het openbaar vervoer : de landelijke zones hebben misschien meer behoefte aan steunverlening op andere gebieden.

seules recettes de transport, tandis que les coefficients cités dans l'exposé du Ministre tiennent également compte d'autres recettes (location, publicité,...) et des compensations légales.

Question :

Quels sont les montants qui ont été investis jusqu'à présent en vue de promouvoir les transports en commun dans les grandes agglomérations.

Quels sont les investissements prévus à mi-temps ?

Réponse :

Engagements depuis 1963 jusque fin 1978 (en millions de F)

Bruxelles	38 491	(dont 3 000 de préfinancement)
Anvers	12 866	(dont 3 000 de préfinancement)
Gand	128	
Liège	4 154	
Charleroi	5 632	
Total	61 271	

Pour 1979 les prévisions d'engagement se répartissent comme suit :

Bruxelles	5 580
Anvers	1 400
Gand	185,6
Liège	1 008
Charleroi	1 431

Il subsiste un solde d'environ 10 186 millions (hypothèse de travail avancée lors de l'élaboration du P. I. P.) qui sera engagé en 1980.

Actuellement, les premiers contacts sont pris en vue de l'élaboration du plan 1981-1985. Il n'est cependant pas encore possible d'avancer des chiffres à ce sujet.

Question :

Le département des Communications examine-t-il l'opportunité d'offrir des compensations aux régions rurales pour les investissements auxquels il souscrit dans les grandes agglomérations ? Ne pourrait-on, par exemple, imaginer le transport gratuit en vue de stimuler le trafic à la S.N.C.B. ?

Réponse :

Les investissements réalisés dans les grandes agglomérations en matière d'infrastructure de transport trouvent leur principale justification dans la nécessité d'assurer la fluidité des échanges dans les villes, tout en respectant au maximum l'environnement des habitants.

Le besoin de transport y est dès lors fondamentalement différent de celui des régions rurales.

Aussi, sans aborder le principe même du transport gratuit — lequel est fort discutable — il paraît évident que ce n'est pas dans le cadre restreint du transport public qu'un équilibre dans les efforts consentis par la communauté nationale en faveur des agglomérations urbaines d'une part, et des zones rurales d'autre part, doit être recherché : ces dernières ont peut-être davantage besoin d'aide dans d'autres secteurs.

Anderzijds moet worden toegegeven dat het in stand houden van een hele reeks weinig rendabele verbindingen, per spoor of met buurtspoorwegen, buiten de agglomeraties eveneens een belangrijke financiële inspanning vergt van de gemeenschap.

Vraag :

Is het de bedoeling van de Regering, in verband met het energieprobleem, haar politiek te herzien ten overstaan van het openbaar vervoer op het stuk van frekwentie, comfort en tarieven ?

Antwoord :

Een politiek ter bevordering van de gebruikmaking van het openbaar vervoer wordt sedert verscheidene jaren gevoerd, zowel onder het oogpunt van de frekwentie als van comfort en tarieven.

De verhoging van de budgettaire mogelijkheden wijst trouwens in die richting.

Een plotse verhoging van het vervoersaanbod zou evenwel niet noodzakelijkerwijze een invloed hebben op de gebruikmaking zelf en zou uiteindelijk een nieuwe bron van energieverspilling vormen.

Het lijkt derhalve aangewezen maatregelen te treffen om een intensievere gebruikmaking van het openbaar vervoer te stimuleren, nl. door het lokaal een werkelijke verkeersprioriteit te verlenen en vervolgens het aanbod aan te passen aan de vraag.

De energieproblemen werden grondig onderzocht door het « Comité 5 » (rationeel gebruik van de energie) opgericht op initiatief van de Minister van Economische Zaken, dat een geheel van voorstellen heeft voorgelegd waarmee het departement van Verkeerswezen in al de mate van het mogelijke zal rekening houden.

Vraag :

Dient de huidige structuur van het gemeenschappelijk vervoer niet volledig te worden herzien ?

In sommige plattelandscentra is geen gemeenschappelijk vervoer voorhanden.

Kan het departement een formule overwegen waarbij de reizigers met kleine autobussen worden opgehaald, opdat zij vervolgens de trein of een gewone autobus kunnen nemen ?

Antwoord :

Ofschoon het juist is dat sommige dorpen niet door het gemeenschappelijk vervoer worden aangedaan, dient men er in de eerste plaats op te wijzen dat België, vergeleken bij de meeste buurlanden, een wijd vertakt net bezit.

Het is natuurlijk wenselijk dat dit net nog verder wordt uitgebreid, zodat alle bewoonde zones van ons land nog beter worden bediend.

Men dient evenwel binnen aanvaardbare financiële grenzen te blijven : de huidige budgettaire moeilijkheden bieden geen mogelijkheid om de globale omvang van het openbaar vervoer drastisch op te drijven, rekening houdend met het steeds groeiend aandeel van de bijdrage van het Rijk in de exploitatiekosten.

Daarom moeten sommige grenzen worden vastgesteld en men dient er van af te zien diensten in te voeren of te handhaven waarvan slechts weinig gebruik wordt gemaakt; het aspect « openbare dienst » van het gemeenschappelijk vervoer mag daarbij niet uit het oog worden verloren; gelet op de beperkte middelen, moet men vermijden dat een aantal meer reële behoeften worden veronachtzaamd.

Par ailleurs, il faut reconnaître que le maintien en exploitation de nombreuses lignes peu rentables, ferroviaires ou vicinales, en dehors des agglomérations, exige également un effort financier important de la collectivité.

Question :

En ce qui concerne le problème de l'énergie, le Gouvernement a-t-il l'intention de corriger sa politique à l'égard des transports en commun en matière de fréquence, de confort, et de tarifs ?

Réponse :

Depuis plusieurs années est menée une politique de promotion de l'utilisation de transports en commun et ce, tant sous le rapport de la fréquence que de celui du confort et des tarifs.

Le relèvement des possibilités budgétaires donne d'ailleurs des indications en ce sens.

Toutefois, une brusque augmentation de l'offre sur le plan des transports ne se répercuterait pas nécessairement sur le taux d'utilisation en soi et constituerait en définitive une nouvelle source de gaspillage de l'énergie.

Il paraît, dès lors, indiqué de prendre des mesures tendant à intensifier le recours aux transports en commun, notamment en attribuant à ces derniers une réelle priorité de trafic sur le plan local et en ajustant par la suite l'offre à la demande.

Les problèmes énergétiques ont été examinés de manière approfondie par le « Comité des 5 » (utilisation rationnelle de l'énergie), créé à l'initiative du Ministre des Affaires économiques, Comité qui a présenté un train de propositions dont le département des Communications tiendra compte dans toute la mesure du possible.

Question :

Ne devrait-on pas revoir complètement la structure actuelle des transports en commun ?

Certains centres dans les zones rurales ne sont pas desservis par les transports en commun.

Est-ce que le département ne pourrait pas examiner une formule de ramassage moyennant des petits bus de sorte que les usagers puissent ensuite utiliser soit les trains, soit les lignes de bus ordinaires ?

Réponse :

S'il est exact que certains villages ne sont pas desservis par les transports en commun, il y a lieu d'observer en tout premier lieu que la Belgique possède un réseau très étendu si on le compare à celui de la plupart des pays voisins.

On peut bien sûr l'étendre davantage et chercher à mieux desservir encore toutes les zones habitées de notre pays.

Il importe toutefois de rester dans des limites financières acceptables : les difficultés budgétaires actuelles ne permettent pas d'accroître énormément le volume global de transport public, compte tenu de la part grandissante de l'intervention de l'Etat dans les coûts d'exploitation.

C'est pourquoi il faut fixer certaines limites et renoncer à créer ou maintenir des services qui ne sont que très peu utilisés, sans nullement perdre de vue l'aspect « service public » des transports en commun; les ressources étant plafonnées, il faut éviter que des besoins plus réels ne soient délaissés.

Het spreekt vanzelf dat het hoge percentage van de individuele motorisering een factor is die kan uitleggen waarom het openbaar vervoer in sommige buitengemeenten niet meer zo erg in trek is, zodat het erg moeilijk wordt een minimumrendabiliteit te waarborgen.

Daarenboven resulteert de uitbreiding van de agglomeraties en de verspreiding van de woonzones ook op het platteland in een steeds grotere reisbehoefte en de kanalisering van de verkeersstroom in lijnen met een aanvaardbare bezettingsgraad wordt daar nog moeilijker door.

Qua kosten zou het inleggen van kleine autobussen vrijwel geen verbetering betekenen, gelet op het belangrijke aandeel van de personeelskosten in de structuur van de kostprijs; het gevaar bestaat zelfs dat men op de piekuren zoveel plaatsen nodig heeft dat de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen sommige diensten zou moeten splitsen indien zij daar kleine autobussen op zou inleggen, wat uiteindelijk nog duurder zou uitvallen.

Inzake de voorgestelde structuur zelf van het net, met name een systematische en exclusieve interesse voor de grote trein- of buslijnen, kan men stellen dat dit beleid reeds tot op zekere hoogte en vooral in spoorwegcentra wordt toegepast. Men dient echter rekening te houden met de reële reisbehoeften en er voor te zorgen dat de behoefte aan aansluitingen zoveel mogelijk wordt gedrukt door in de mate van het mogelijke rechtstreekse verbindingen in het leven te roepen.

Op het stuk van de reorganisatie van het openbaar vervoer dient te worden herinnerd aan de steeds grotere rol van de gewestelijke commissies voor de verbetering en de coördinatie van het gemeenschappelijk vervoer; verscheidene herstructureringsprojecten werden reeds door diverse vertegenwoordigde instanties uitgevoerd en door de commissies onderzocht; na advies van die commissies werden sommige herstructureringsprojecten toegepast terwijl andere aan de gang zijn.

Vraag :

We stellen vast dat de tariefstructuur verschillend is in de grote agglomeraties naar gelang men gebruik maakt van een rijtuig van de betrokken M. I. V.-maatschappij dan wel van een bus van de N. M. V. B.

Is het de bedoeling van de Minister deze tariefverschillen, die door de weggebruikers niet altijd begrepen worden, op te heffen ?

Antwoord :

De stedelijke vervoersmaatschappijen passen in de praktijk een eenheidstarief toe, d.w.z. dat de vervoerprijzen weinig of niet afhankelijk zijn van de afgelegde afstand.

Het tariefstelsel van de N. M. V. B., die vooral buitenstedelijk en interstedelijk vervoer verzekert, is gebaseerd op de lengte van het afgelegde traject, behoudens in een aantal kleinere agglomeraties waar een eenheidstarief wordt toegepast en in de grote agglomeraties waar de N. M. V. B. haar tarief afstemt op dit van de M. I. V.

Er zij opgemerkt dat de afbakening van een gebied waarbinnen een stedelijk eenheidstarief wordt toegepast en de begrenzing van een administratieve entiteit, zoals stad of gemeente, niet op dezelfde overwegingen zijn gebaseerd. Het gaat hier om twee totaal verschillende begrippen en het feit te behoren tot een bepaalde administratieve eenheid is niet ipso facto een rechtvaardiging om het stedelijk tarief te genieten.

Aan de basis van de afbakening van een zone waarin een eenheidstarief wordt toegepast, liggen inderdaad overwegingen van vervoerseconomische aard ten gronde, zoals densiteit en aard van het vervoer, gemiddeld afgelegde afstand en intensiteit van gebruikmaking van het vervoersmaterieel.

Il est évident que le taux élevé de modernisation individuelle est un facteur qui explique une certaine désaffection du transport public dans certaines zones rurales et y rend précaire le maintien d'un minimum de rentabilité.

En outre, l'extension des agglomérations et la dispersion de l'habitat, y compris en zones rurales, multiplient les besoins de déplacements, mais aussi rendent plus difficile encore la canalisation des courants de trafic en lignes présentant un taux de fréquentation acceptable.

Au point de vue du coût, l'utilisation de petits autobus n'apporterait guère d'amélioration, compte tenu de l'importance des frais de personnel dans la structure du prix de revient; on peut même craindre que le besoin en nombre de places offertes aux heures de pointe n'oblige la Société nationale des Chemins de fer vicinaux à doubler certains services s'ils étaient assurés par des petits bus et à supporter finalement des frais plus importants au total.

En ce qui concerne la structure même du réseau suggérée, à savoir le rabattement systématique sur des grandes lignes, soit de trains, soit de bus, cette politique est déjà appliquée dans une certaine mesure, particulièrement sur les centres ferroviaires. Il faut cependant tenir compte des besoins réels de déplacement et veiller à réduire au maximum les nécessités de correspondance en assurant, si c'est possible, des relations directes.

Enfin, dans la réorganisation du transport public, il faut rappeler le rôle que jouent de plus en plus les commissions régionales pour l'amélioration et la coordination des transports en commun; plusieurs études de restructuration ont déjà été réalisées par les différentes instances représentées et examinées par les commissions; après avis de celles-ci, certaines réalisations de restructuration ont pu être appliquées ou sont en voie de l'être.

Question :

La structure des tarifs dans les grandes agglomérations est différente selon que l'on utilise un véhicule de la S. T. I. ou un bus de la S. N. C. V.

Le Ministre envisage-t-il de supprimer ces différences de tarifs dont la justification n'est pas toujours bien comprise par les usagers ?

Réponse :

Les sociétés de transports communaux appliquent en pratique un tarif unique : la distance parcourue n'a pas ou guère d'influence sur le prix du transport.

Les tarifs de la S. N. C. V., qui assure essentiellement des transports extra-urbains et interurbains, sont basés sur la distance parcourue, exception faite pour certaines petites agglomérations, où un tarif unique est appliqué, et pour les grandes agglomérations, où la S. N. C. V. applique les tarifs des S. T. I.

Il faut souligner que les limites des zones dans lesquelles est appliqué un tarif urbain unique ne coïncident pas nécessairement avec celles d'une entité administrative telle qu'une ville ou une commune. Il s'agit de deux notions totalement différentes et l'appartenance à une entité administrative déterminée n'entraîne pas ipso-facto l'application du tarif urbain.

Les zones à tarif unique sont en effet déterminées en fonction de critères économiques en matière de transports, tels que la densité et la nature du transport, la distance moyenne parcourue et le taux d'utilisation du matériel de transport.

Het coördinatieteam heeft zich als prioritaire taak gesteld het uitwerken van een nieuwe tarievenstructuur voor het secundair openbaar vervoer. Men gaat in de richting van een zonale tarifiering, met eveneens buiten- en interstedelijke rittenkaarten, waarbij de kloof tussen het stedelijke en interstedelijke tarief maximaal vernauwd wordt.

Vraag :

Werden er reeds adviezen uitgebracht door de Raadgevende Commissies voor het Openbaar Vervoer en welke gevolgen zullen aan deze adviezen gegeven worden?

Antwoord :

De Regionale Commissies voor de studie en de bevordering van het openbaar vervoer worden door het departement geraadpleegd in elke aangelegenheid die het openbaar vervoer betreft in hun werkingsgebied. Uiteraard kunnen zij ook uit eigen initiatief problemen onderzoeken die zij belangrijk achten.

De Regionale commissies vergaderen op regelmatige tijdstippen en hebben reeds veelvuldige adviezen uitgebracht die zowel betrekking hebben op de infrastructuur als op de lijnenvoering.

De budgettaire en sociaal economische weerslag van de voorgestelde beslissingen evenals de coördinatie ervan worden door de diensten onderzocht. Gezien de beperktheid van het effectief worden prioritair de maatregelen onderzocht die een onmiddellijke beslissing vergen zoals daar zijn de localisatie van de premetrotracés (lijn te Brussel, Antwerpen en Charleroi) en de herstructurering van bepaalde autobuslijnen (bijv. bediening van het nieuwe station te Genk).

In dezelfde gedachtenorde zal het advies van de Regionale Commissies gevraagd worden over de herstructureringen en investeringen die de N. M. B. S. zich voorneemt door te voeren in het personenvervoer.

Vraag :

Zijn de vakbondsafvaardigingen vertegenwoordigd in de adviescommissies voor het gemeenschappelijk vervoer?

Antwoord :

Volgens de bepalingen van het koninklijk besluit van 1 december 1977 is elke afvaardiging in die Commissies vertegenwoordigd.

Vraag :

Het regeerakkoord bepaalt dat de gewesten zullen vertegenwoordigd zijn bij de vaststelling van het vervoerbeleid.

Welke plannen heeft de Regering in dat verband?

Antwoord :

In het regeerakkoord wordt gesteld dat de gewesten, in de mate waarin het hen aanbelangt, zullen betrokken worden bij de uitbouw van gewestelijke vervoerzones.

De Minister heeft aan het bestuur opdracht gegeven de nodige wetsontwerpen op te stellen om een vertegenwoordiger van de betrokken gewesten op te nemen in de raad van beheer van de N. M. B. S., de N. M. V. B., de Sabena en de I. V. M.'s.

Le Comité de coordination s'est donné pour tâche prioritaire d'établir une nouvelle structure tarifaire pour les transports publics secondaires. On s'oriente vers une tarification par zones, avec des cartes de voyages extra-urbains et interurbains. L'écart entre les tarifs urbain et interurbain serait réduit au minimum.

Question :

Les commissions consultatives des transports en commun ont-elles déjà émis des avis et quelles sont les suites qui seront réservées à ces avis?

Réponse :

Les Commissions régionales pour l'étude et la promotion des transports en commun sont consultées par le département pour toute matière qui, dans leurs ressorts respectifs, a trait aux transports en commun, étant entendu qu'il leur est loisible d'examiner, également de leur propre initiative, les problèmes qu'elles jugent importants.

Les Commissions régionales se réunissent à intervalles réguliers et ont déjà émis de nombreux avis concernant aussi bien l'infrastructure que la desserte des lignes.

Les services examinent les implications budgétaires et socio-économiques des décisions proposées, ainsi que leur coordination. Vu le nombre restreint des effectifs, les mesures appelant une décision immédiate, telles que la localisation des tracés des pré-métros (lignes de Bruxelles, Anvers et Charleroi) et la restructuration de certaines lignes d'autobus (par exemple la desserte de la nouvelle gare de Genk), sont examinées par priorité.

Dans le même ordre d'idées, l'avis des Commissions régionales sera sollicité au sujet des restructurations et investissements que la S. N. C. B. envisage d'opérer en matière de transport des voyageurs.

Question :

Les délégations syndicales sont-elles représentées dans les commissions d'avis pour les transports en commun?

Réponse :

Selon les dispositions de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1977, chaque délégation est représentée au sein de ces commissions.

Question :

L'accord de Gouvernement dispose que la représentation régionale sera réalisée dans le domaine des transports.

Quelles sont les intentions du Gouvernement à ce sujet?

Réponse :

Il est prévu dans l'accord gouvernemental que les régions sont associées, dans la mesure où elles sont concernées, à l'élaboration des zones régionales des transports.

Le Ministre a chargé l'administration d'élaborer les projets de loi nécessaires en vue de reprendre un représentant des régions concernées dans le Conseil d'administration de la S. N. C. B., de la S. N. C. V., de la Sabena et des S. T. I.

Vraag :

Kunnen geen maatregelen genomen worden om de rijtuigen van het openbaar vervoer beter toegankelijk te maken voor minder-validen ?

Antwoord :

In juni 1978 werd te Brussel door de M. I. V. B. gestart met een speciale minibusdienst voor minder-validen. Dit initiatief dat nieuwe belangstelling kent heeft nochtans uitgewezen dat, wat de vervoermogelijkheden van minder-validen betreft, andere problemen zich stellen.

Een speciale werkgroep werd opgericht die zich, in overleg met de meest representatieve organisaties van minder-validen, van afgevaardigden van de betrokken andere departementen en van specialisten van de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer, bezig houdt met het zoeken naar andere vormen van hulp bij de verplaatsingen van gehandicapten.

Deze werkgroep, die het eerst samenkwam op 23 april II, zal zich eveneens inlaten met het zoeken van oplossingen die de toegang van minder-validen tot het normale vervoer in de hand kunnen werken.

Vraag :

Er wordt terecht kritiek uitgebracht op het onesthetisch gezicht van de palen die door de Buurtspoorwegen worden gebruikt voor de bovenleiding van de elektriciteit aan de kust.

Kunnen geen ondergrondse leidingen ingevoerd worden ?

Antwoord :

Met het oog op de indienststelling van nieuwe tramvoertuigen op de kustlijn wordt overgegaan tot een hernieuwing van de bovenleiding. Deze bovenleiding wordt tevens aangepast aan de hogere snelheden die van het nieuwe materiaal verwacht worden. Dit brengt met zich mee dat de nieuwe palen zwaarder uitvallen dan de bestaande.

De N. M. V. B. onderzoekt de mogelijkheid van de aanwending van ondergrondse aanvoerleidingen. Gezien de hogere prijs zal hierbij prioriteit gegeven worden aan de bebouwde zones evenals aan de zones waar het esthetisch aspect van groot belang mag geacht worden, zoals bijvoorbeeld voor de geplande uitbreiding tot het station Adinkerke.

Vraag :

De N. M. V. B. maakt bepaalde bezwaren tegen het bezaaien van spoorwegbeddingen van de N. M. V. B. aan de kust omwille van de onderhoudsproblemen, alhoewel er groeiafremmende middelen bestaan.

Kan dit probleem niet worden opgelost ?

Antwoord :

Reeds geruime tijd wordt door de N. M. V. B. de mogelijkheid van een grasbezaaiing van de bedding van de kusttram bestudeerd. Een dergelijke grasbezaaiing vond in het buitenland (Zwitserland) reeds toepassing en zou eveneens voor de kuststreek een belangrijk groenscheppend effect veroorzaken.

Question :

Ne pourrait-on rendre l'accès des véhicules des transports publics plus facile pour les handicapés ?

Réponse :

Des mini-bus spéciaux, réservés aux handicapés, ont été mis en service à Bruxelles par la S. T. I. B. en juin 1978. Cette initiative, qui connaît un regain d'intérêt, a toutefois révélé l'existence d'autres problèmes en ce qui concerne le transport des handicapés.

Un groupe de travail spécial étudie, avec les organisations les plus représentatives des handicapés, des délégués des autres départements intéressés et des spécialistes des sociétés de transports en commun, les autres formes d'assistance dont les handicapés pourraient bénéficier pour leurs déplacements.

Ce groupe de travail, qui a tenu sa première réunion le 23 avril dernier, recherchera également des solutions destinées à rendre l'accès des moyens ordinaires de transports publics plus aisé pour les handicapés.

Question :

Des critiques sont émises à juste titre au sujet de l'aspect inesthétique des poteaux qui supportent les caténaires des tramways vicinaux de la Côte.

Ne serait-il pas possible de prévoir des câbles souterrains ?

Réponse :

Il est procédé au renouvellement des caténaires en vue de la mise en service de nouveaux tramways sur la ligne du littoral. Cette caténaire a été étudiée en fonction de la vitesse supérieure du nouveau matériel. Cela explique le caractère plus massif des nouveaux poteaux par rapport aux anciens.

La S. N. C. V. étudie la possibilité d'installer des câbles d'alimentation souterrains. En raison du coût plus élevé d'une telle installation, la priorité sera accordée aux zones d'habitation et aux endroits où l'aspect esthétique revêt une importance particulière, par exemple pour l'extension qui est prévue vers la gare d'Adinkerke.

Question :

La S. N. C. V. formule certaines objections contre l'engazonnement de l'assiette de la voie ferrée de la S. N. C. V. au littoral, en raison des problèmes d'entretien et ce, malgré l'existence d'inhibiteurs de croissance. Ce problème ne peut-il être résolu ?

Réponse :

La S. N. C. V. étudie déjà depuis un certain temps la possibilité d'engazonner l'assiette de la ligne de tramway du littoral. Ce genre d'engazonnement a déjà été pratiqué à l'étranger (Suisse) et pourrait également doter le littoral d'un espace vert important.

Na enkele kleinere experimenten werd voor de eerste maal in 1978 te De Panne een bevredigend resultaat bereikt op een nieuwe aangelegde enkelspoorbedding aldaar. Over de klassiek aangelegde spoorbedding werd een laag teelaarde aangebracht (3 cm). Deze teelaarde werd scheikundig behandeld: humusisering en bemesting en bezaaiing met geselecteerd graszaad. De kostprijs van de globale behandeling, inbegrepen de levering en de aanleg der teelaarde, werd vastgesteld op 90 F/m².

In het kader van de aan gang zijnde modernisering van de spoorlijn aan de kust, wordt de uitbreiding van de grasbezaaiing over de ganse lengte van de lijn overwogen.

Onmiskenbaar zal een dergelijke operatie de kustlijn een groen en milieuvriendelijk karakter geven.

De kostprijs van dit ganse project wordt, a rato van de boven vermelde eenheidsprijzen geraamd op 37 750 000 F. In deze som is enkel de kostprijs voor de aanleg van de grasbedding begrepen. Hierbij moet bovendien nog rekening gehouden worden met belangrijke onderhoudskosten en met een vermindering van de levensduur van de ballast en dwarsliggers.

Tegenover deze concrete kostprijs staat aan de positieve zijde van de balans het esthetisch uitzicht en milieuvriendelijk karakter van een dergelijke grasbezaaiing. Daarnaast zorgt de graslaag voor een aanzienlijke geluidsdemping en vormt ze een groede oplossing tegen opwaaiend stof en zand bij de doortocht van een tram.

Deze positieve punten kunnen evenwel moeilijk gekwantificeerd worden.

Voor de definitieve verwezenlijking op uitgebreide schaal, vooral op minder gunstig gelegen stroken (zeewind, zand) zijn nog allerlei technische problemen op te lossen. Hiertoe werd contact opgenomen met de Dienst Groenplan van het Ministerie van Openbare Werken. Deze dienst is gespecialiseerd in problemen in verband met groenaanplantingen langs autosnelwegen en rijkswegen. Terzelfdertijd werden inlichtingen gevraagd omtrent een mogelijke financiering. Wellicht kan die dienst voor een belangrijk gedeelte toelagen verlenen voor de financiering van het project. Ten gepaste tijde zal de Minister ingelicht worden over het resultaat van deze contacten.

Niettemin meent de Minister dat de N. M. V. B., bij de thans aan gang zijnde moderniseringswerken, reeds best de nodige voorzieningen treft voor een mogelijke grasbezaaiing. Dit houdt voornamelijk het gebruik in van betonnen dwarsliggers in plaats van houten dwarsliggers.

Bij de beslissing om de tramexploitatie aan de kust te behouden, werd ervan uitgegaan, dat hiertoe zowel het rollend materieel als de spoorlijn moesten vernieuwd worden en werd meer bepaald grote aandacht besteed aan problemen in verband met milieuhinder, die de plaatselijke burgemeesters aanklaagden. Een grasbezaaiing van de bedding van de kustlijn komt aan bijna al deze bezwaren tegemoet.

Vraag :

Het tramverkeer aan de kust veroorzaakt enorme stofwolken en een belangrijke lawaaihinder.

Kunnen hier geen alternatieven bestudeerd worden of bepaalde hulpmiddelen aangewend worden (rubberen wielen zoals in Japan, reiniging van de sporen van de N. M. V. B.) ?

Antwoord :

De vraag wordt grotendeels beantwoordt door de inlichtingen verstrekt bij voorgaande vraag betreffende de

Après quelques expériences sur une échelle réduite, des résultats satisfaisants ont été obtenus pour la première fois en 1978 à La Panne lors de l'aménagement d'une nouvelle assiette à voie unique. L'assiette de la voie qui a été construite de manière classique, a été recouverte d'une couche de terreau (3 cm). Ce terreau a reçu un traitement chimique : apport d'humus et d'engrais et engazonnement à l'aide de semences sélectionnées. Le prix de revient de l'ensemble de l'opération, y compris la fourniture et la mise en place du terreau, s'établit à 90 F le m².

Dans le cadre de la modernisation en cours de la voie ferroviaire du littoral, il est envisagé de procéder à l'engazonnement sur toute la longueur de la ligne.

Il est indéniable que cette opération donnerait à la ligne du littoral l'aspect d'un espace vert et témoignerait de respect envers l'environnement.

Le coût de l'ensemble de ce projet est évalué à 35 millions 750 000 F sur la base des prix unitaires précités. Cette somme ne comprend que le coût de l'aménagement de l'assiette verte. Il faut encore tenir compte de frais d'entretien importants et de la moindre résistance du ballast et des traverses.

Face à ce coût concret, il faut placer du côté des points positifs l'aspect esthétique de cet engazonnement et son effet favorable sur l'environnement. D'autre part, la couche de gazon joue un rôle considérable comme isolant phonique et constitue une solution remarquable au problème des sables et poussières que soulève le passage du tram.

Ces points positifs sont toutefois difficilement mesurables.

Avant la réalisation définitive de cet engazonnement sur une vaste échelle, surtout sur les tronçons moins favorablement situés (vents, sables), il faut encore résoudre divers problèmes techniques. Des contacts ont été pris à cette fin avec le service du plan vert du Ministère des Travaux publics. Ce service est spécialisé dans le problème des plantations en bordure des autoroutes et des routes de l'Etat. Par la même occasion des informations ont été demandées au sujet d'un financement éventuel. Il est possible que ce service puisse intervenir en accordant des subsides importants pour le financement du projet. Le Ministre sera informé au moment opportun du résultat de ces contacts.

Le Ministre estime néanmoins que la S. N. C. V. peut d'ores et déjà prendre, à l'occasion des travaux de modernisation en cours, les dispositions nécessaires en vue d'un engazonnement éventuel. Cela implique principalement l'utilisation de traverses en béton au lieu de traverses en bois.

Lorsqu'il a été décidé de maintenir en exploitation la ligne de tramway du littoral, on a considéré qu'il convenait de renouveler simultanément le matériel roulant et la voie ferrée et il a été accordé une attention particulière aux problèmes des nuisances que les bourgmestres du littoral avaient dénoncées. L'engazonnement de l'assiette de la ligne du littoral permet de rencontrer presque toutes ces objections.

Question :

La circulation des tramways au littoral provoque d'énormes nuages de poussière et produit une importante pollution sonore.

Ne peut-on envisager d'autres solutions ou recourir à certaines techniques (roues de caoutchouc comme au Japon, nettoyage des voies de la S. N. C. V.) ?

Réponse :

Il a été répondu dans une large mesure à cette question dans la réponse fournie à la question précédente

grasbezaaiing, waarvan verwacht wordt dat ze de stofvorming op een doelmatige wijze zal kunnen bestrijden.

Ter vermindering van de lawaaihinder werden aan de constructeur zeer strenge eisen gesteld zodat voornoemde lawaaihinder gevoelig kleiner zal zijn dan bij het gebruik van autobussen. Voor de wielen wordt volgens de modernste technieken gebruik gemaakt van rubber.

Vraag :

Kan het departement een inspanning doen om de mogelijke uitbreiding van de buslijnen in de fusiegemeenten te stimuleren ?

Antwoord :

De ondervinding heeft uitgewezen dat de fusies van gemeenten niet noodzakelijkerwijze een verhoogde vraag naar openbaar vervoer binnen de nieuw gevormde entiteit voor gevolg gehad hebben.

Het samenvoegen van gemeenten kan als dusdanig niet de enige reden vormen om het bestaande vervoersaanbod uit te breiden.

Elke uitbreiding moet inderdaad gewettigd worden door een werkelijke vervoersbehoefte, waarbij rekening moet worden gehouden met het feit dat de bijkomende uitgaven en de hogere financiële last voor de gemeenschap door een voldoende publiek belang worden gerechtvaardigd.

Vraag :

Men zegt dat gelede bussen aangewezen zijn voor het landelijk vervoer.

— Wat zijn de voor- en nadelen van deze bussen ?

— Waar kunnen deze bussen aangewend worden ?

— Zijn er plannen tot aankoop van deze bussen en waar zullen ze ingezet worden ?

Antwoord :

Het voornaamste voordeel van de gelede bus is de grotere aangeboden capaciteit t.o.v. de standaardbus. Hierbij geldt als principe dat 2 gelede bussen 3 standaardautobussen kunnen vervangen. Dit brengt met zich mee dat zij slechts kunnen aangewend worden op lijnen waar gedurende voldoende lange tijd een overeenstemmende capaciteit gevraagd wordt.

Momenteel voert de N. M. V. B. een kwantitatieve economische studie uit. Zij onderzoekt hierbij 3 types van lijnen :

Type 1 betreft een lange afstandslijn waarop ook in de daluren een relatief hoog aantal reizigers waargenomen worden, zoals bv. de verbinding Hamme-Antwerpen. Op de piekuren kunnen 3 standaardautobussen vervangen worden door 2 gelede bussen. Ook in de daluren gebeurt de exploitatie met gelede autobussen. In dergelijk geval wordt minstens in de piekuren één man op drie bespaard, wat van zeer groot belang kan zijn.

Het type 2 betreft een druk bezette lijn met constante frekwentie van 15 minuten zoals in het geval van Brussel naar Grimbergen. Op de piekuren is voor het ogenblik elke bus ontdebeld. Dit zal vermeden worden door een ge-

relative à l'engazonnement, dont on attend des résultats très positifs dans la lutte contre la formation de poussières.

En vue de réduire la pollution sonore, des exigences très sévères ont été imposées aux constructeurs, de manière à ce que cette pollution sonore soit sensiblement plus faible qu'en cas d'utilisation d'autobus. Pour les roues, il est fait usage de caoutchouc conformément aux techniques les plus modernes.

Question :

Le département peut-il faire un effort pour favoriser l'extension des lignes d'autobus dans les communes fusionnées ?

Réponse :

L'expérience a montré que les fusions de communes n'ont pas nécessairement pour conséquence une augmentation de la demande de transports publics à l'intérieur de la nouvelle entité.

La fusion de communes ne peut, comme telle, constituer la seule raison d'accroître l'offre de transport existante.

Toute extension doit, en effet, être justifiée par un besoin réel en matière de transport, compte tenu du fait que les dépenses supplémentaires et les charges plus élevées pour la collectivité doivent être justifiées par un intérêt suffisant du public.

Question :

On prétend que les autobus articulés s'indiquent pour le transport en zone rurale.

— Quels sont les avantages et les inconvénients de tels autobus ?

— Ou ces autobus peuvent-ils être utilisés ?

— Existe-t-il des projets d'acquisition de tels autobus et où seront-ils mis en service ?

Réponse :

L'avantage principal de l'autobus articulé réside dans sa capacité plus élevée par rapport à l'autobus courant. A cet égard s'applique le principe selon lequel deux autobus articulés peuvent remplacer 3 autobus ordinaires, si bien qu'ils ne peuvent être utilisés que sur des lignes réclamant une capacité corrélative pendant un laps de temps suffisamment long.

La S. N. C. V. procède actuellement à une étude économique quantitative. Trois types de lignes sont étudiées :

Le type 1 concerne les grandes lignes sur lesquelles le nombre des voyageurs recensés est relativement élevé, même aux heures creuses, par exemple la liaison Hamme-Antwerpen. Aux heures de pointe, 3 autobus ordinaires peuvent être remplacés par 2 autobus articulés. Les autobus articulés restent en service pendant les heures creuses. Cette formule permet de gagner ne fût-ce qu'aux heures de pointe, un agent sur trois, ce qui peut présenter un très grand intérêt.

Le type 2 comprend les lignes à grande densité de voyageurs avec une fréquence constante d'un bus toutes les 15 minutes, telles que la ligne de Bruxelles à Grimbergen. Actuellement, chaque service d'autobus y est dé-

mengde exploitatie lijden de piekuren en een exploitatie met standaardautobussen tijdens de daluren.

Het type 3 betreft een aanvoerlijn op lange afstand met een wanverhouding tussen de vraag op de piekuren en de daluren zoals in het geval van de lange afstandslijnen naar Brugge, de verbinding Antwerpen-Turnhout evenals verschillende verbindingen in de streken van Luik, Charleroi en Mons. Een gemengde exploitatie in de piekuren vermindert de wanverhouding in het gebruik van de voertuigen en een exploitatie met standaardbussen volstaat in de daluren.

Het bijzonder lastenboek voor de bestelling van gelede bussen werd zopas goedgekeurd en de nodige machtigingen werden bekomen voor het uitschrijven van een beperkte offerteaanvraag met het oog op de aankoop door de N. M. V. B. van gelede autobussen.

Vraag :

Er stellen zich regelmatig problemen in verband met het bekomen van uitbreidingslijnen voor bussen in de randgemeenten en steden.

Hoe kan aan deze problemen een oplossing gegeven worden ?

Antwoord :

De aanvragen tot uitbreiding van diensten binnen de agglomeraties ingediend door de onderscheiden stedelijke vervoermaatschappijen, worden door het departement steeds grondig onderzocht, daarbij evenwel rekening houdend met de budgettaire mogelijkheden.

Aan de maatschappijen werd gevraagd een orde van prioriteit op te maken van de noodzakelijk geachte uitbreidingen, met dien verstande dat zij moeten blijven binnen de mogelijkheden van de hun toegekende begroting.

Vraag :

Voor het stedelijk vervoer te Brussel zou de M. I. V. B. het systeem van de stadsbaan gekozen hebben. Wat denkt de Minister van die keuze ?

Antwoord :

Het systeem van de stadsbaan, dat door de M. I. V. B. verdedigd wordt, steunt op de volgende principes :

- de infrastructuurkredieten worden bij voorrang aangewend op de knelpunten van het stedelijk verkeer;
- de uitgevoerde werken worden onmiddellijk gerehabiliteerd door ze voor de stadsbaan te laten dienen;
- een vlot vervoer naar de randgemeenten;
- het « overstappen » wordt zoveel mogelijk vermeden;
- gebruik van comfortabel en degelijk materiaal;
- drukken van de exploitatiekosten, met name voor wat betreft de uitgaven aan de ondergrondse werken (stations).

De principes zijn gezond en de Minister keurt ze goed.

De uitvoering van die principes in concrete plannen, nl. de herstructurering van de lijnen, de keuze van de prioriteit van de uit te voeren werken en van het rollend materiaal wordt grondig bestudeerd en het zou voorbarig zijn zich nu reeds uit te spreken over die problemen vooraleer de weerslag ervan werd getoetst.

doubél aux heures de pointe. Ceci pourrait être évité par une exploitation mixte aux heures de pointe et l'utilisation d'autobus ordinaires aux heures creuses.

Le type 3 a trait aux grandes lignes de voyageurs avec une forte variation de la demande entre les heures de pointe et les heures creuses : par exemple les grandes lignes vers Brugge, la liaison Antwerpen-Turnhout et plusieurs liaisons dans les régions de Liège, de Charleroi et de Mons. Une exploitation mixte aux heures de pointe réduit la proportion en matière d'utilisation des véhicules et les autobus ordinaires sont suffisants aux heures creuses.

Le cahier spécial des charges relatif à la commande d'autobus articulés vient d'être approuvé et les autorisations nécessaires ont été obtenues en vue du lancement d'un appel d'offres limité pour l'acquisition par la S. N. C. V. de 56 autobus articulés.

Question :

Il est souvent difficile d'obtenir une extension des lignes de bus dans les villes et les communes de la périphérie.

Comment peut-on résoudre ce problème ?

Réponse :

Les demandes d'extension de services dans les agglomérations qui sont introduites par les différentes sociétés de transports urbains sont toujours examinées avec attention par le département, compte tenu des possibilités budgétaires.

Il a été demandé aux sociétés d'établir un ordre de priorité pour les extensions jugées nécessaires, étant entendu qu'elles ne peuvent dépasser le budget dont elles disposent.

Question :

En ce qui concerne le transport urbain bruxellois, la S. T. I. B. aurait opté pour le métro léger. Que pense le Ministre de cette option ?

Réponse :

La notion de « métro léger » défendue par la S. T. I. B. est basée sur les principes suivants :

- affectation prioritaire des crédits d'infrastructure aux endroits névralgiques de la circulation urbaine;
- rentabilisation immédiate des ouvrages réalisés par leur exploitation en « pré-métro »;
- desserte efficace de la périphérie;
- éviter les « transits » dans la mesure du possible;
- utilisation d'un matériel confortable et « performant »;
- minimisation des coûts d'exploitation, notamment dans les dépenses relatives aux ouvrages souterrains (stations).

Ces principes paraissent sains et le Ministre les approuve.

Quant à leur traduction dans des projets précis de restructuration des lignes, de choix des priorités des ouvrages à réaliser, de matériel roulant à utiliser, un examen approfondi est en cours, et il serait prématuré de se prononcer dès à présent sur ces questions avant que toutes les incidences aient été appréciées.

Vraag :

De verbindingen tussen het centrum van de stad Brussel en het Erasmusziekenhuis zijn niet talrijk genoeg.

Welke maatregelen kunnen die toestand verhelpen ?

Antwoord :

Om het Erasmusziekenhuis te kunnen bereiken heeft de M. I. V. B. een autobuspendeldienst ingericht tussen het Meirplein en het Erasmusziekenhuis.

Deze autobusdienst geeft op het Meirplein aansluiting met de lijnen 103, 46, 76 en 49 van de M. I. V. B.

Opgemerkt zij dat slechts zeer weinig reizigers van deze autobusdienst gebruik maken.

De Minister zal dit probleem opnieuw laten onderzoeken door zijn diensten en die van de M. I. V. B.

Vraag :

Wat is de huidige stand van zaken is in verband met de uitbreiding van het premétronet van Antwerpen naar het Linker-Oevergebied ?

Dit probleem is belangrijk omdat het eventueel een 3^{de} Oeververbinding over de weg kan overbodig maken.

Antwoord :

Wat de uitbreiding van het premétronet naar het Linker-Oevergebied betreft, wordt overgegaan tot de voorafgaandelijke diepsonderingen. De uitslag van deze proeven is onontbeerlijk met het oog op de studie van het kunstwerk onder de Schelde.

Een volledige economische en sociale verantwoording werd aan de Minister door de M. I. V. A. voorgelegd.

De Regionale Commissie voor de Antwerpse agglomeratie heeft een positief advies uitgebracht over de aanleg van een ondergrondse tramverbinding tussen de Groenplaats en het Frederik Van Eedenplein.

Een lastenkohier met betrekking tot de studie van het kunstwerk wordt eerlang aan de goedkeuring van de Minister voorgelegd.

De juiste datum van het begin der werken wordt bepaald door de budgettaire mogelijkheden.

C. Wegvervoer en verkeersveiligheid*Vraag :*

Een taxirit tussen de nationale luchthaven en het centrum van Brussel is erg duur aangezien de klant de terugreis moet betalen.

Overigens begrijpen de klanten niet waarom een Brusselse taxi op de terugreis geen passagiers naar Brussel mag opnemen.

Hoe staat de Minister van Verkeerswezen daartegen over ?

Antwoord :

Het prijsverschil tussen een taxirit van Brussel naar Zaventem en een van Zaventem naar Brussel is aldus uit te leggen :

a) op het traject Brussel-Zaventem : de prijs van de rit omvat een stadstarief en een buitenstadstarief (± 5 km), wat in zich houdt dat de terugreis tot aan de stadsrand voor rekening van de klant is;

Question :

Les liaisons entre le centre ville de Bruxelles et l'hôpital universitaire Erasme sont insuffisantes.

Quelles sont les dispositions susceptibles de remédier à cette situation ?

Réponse :

En vue de la desserte de l'hôpital universitaire Erasme, la S. T. I. B. a créé un service de navette par autobus n° 74 entre la place du Meir et l'hôpital Erasme.

Ce service est en correspondance à la place du Meir, avec les lignes 103, 46, 76 et 49 de la S. T. I. B.

Il y a lieu de remarquer que le service de navette en cause ne connaît qu'une très faible occupation.

Le Ministre fera examiner une nouvelle fois cette question par ses services et ceux de la S. T. I. B.

Question :

Où en est actuellement l'extension du préméto d'Anvers vers la rive gauche ?

Il s'agit d'un problème important puisqu'il pourrait éventuellement rendre superflu l'aménagement d'une troisième liaison routière entre les deux rives.

Réponse :

En ce qui concerne l'extension du préméto vers la rive gauche, il est procédé actuellement aux sondages préalables à grande profondeur. Le résultat de ces sondages est indispensable pour l'étude de l'ouvrage d'art sous l'Escaut.

La M. I. V. A. a soumis une justification économique et sociale complète au Ministre.

La Commission régionale de l'agglomération anversoise a émis un avis positif au sujet de l'aménagement d'une ligne de tramway souterraine entre la « Groenplaats » et la « Frederic Van Eedenplein ».

Un cahier des charges concernant l'étude de l'ouvrage d'art sera soumis prochainement à l'approbation du Ministre.

La date précise du début des travaux sera fonction des possibilités budgétaires.

C. Transport routier et sécurité routière*Question :*

La course en taxi entre l'aéroport national et le centre de Bruxelles est très chère étant donné que l'usager doit payer le trajet de retour.

D'autre part, les usagers ne comprennent pas pourquoi un taxi bruxellois ne peut pas prendre de passager pour Bruxelles sur son chemin du retour.

Quelle est la position du Ministre des Communications à cet égard ?

Réponse :

La différence de prix entre le trajet en taxi de Bruxelles à Zaventem et de Zaventem à Bruxelles provient de ce que :

a) sur le trajet Bruxelles-Zaventem : le montant de la course comporte une tarification composée du tarif intra-périmètre et d'un tarif extrapérimètre (± 5 km), ce qui implique que le retour au périmètre est mis à charge du client;

b) op het traject Zaventem-Brussel : de prijs van de rit wordt berekend tegen het buitenstadstarief en de terugreis zonder passagier tot aan het vertrekpunt komt voor rekening van de klant.

Deze toestand kan worden verholpen, voor zover :

1. de Brusselse agglomeratie (bij de Minister van Economische Zaken) om uitbreiding verzoekt van de huidige perimeter tot aan de luchthaven van Zaventem;
2. de gemeente Zaventem (bij de Minister van Economische Zaken) om invoering verzoekt van een perimeter die de luchthaven en de agglomeratie omvat;
3. de Brusselse agglomeratie en de gemeente Zaventem het eens worden over het wederzijds creëren van standplaatsen, hetgeen de taxi's in de gelegenheid zou stellen met een passagier aan boord naar hun normale standplaats terug te keren;
4. de taxitarieven in de Brusselse agglomeratie en in de gemeente Zaventem worden vastgelegd in eenheidstarieven.

Alle bovenstaande punten vallen niet onder de bevoegdheid van het departement van Verkeerswezen.

Vraag :

De algemene inleiding van de Minister somt de eisen van het gemeenschappelijk front der taxi-exploitanten op. Meent het departement van Verkeerswezen niet dat het gepast zou zijn op die eisen in te gaan ?

Antwoord :

De nationale groepering van taxi- en taxi-bestelwagens exploitanten (N. G. T. T. E.) heeft voorstellen gedaan om de toestand van de taxi-exploitanten te verlichten. Het gaat met name om :

- a) het vrijstellen van belasting van gasolie : dat probleem behoort tot de bevoegdheid van de Minister van Financiën;
- b) het afschaffen van taksen en bijkomende taksen : dat probleem behoort tot de bevoegdheid van de Minister van Binnenlandse Zaken;
- c) het afschaffen van de R. T. T.-taks : dat probleem behoort tot de bevoegdheid van de Minister van P. T. T.;
- d) een hervorming van de regeling inzake sociale zekerheid — wat tot de bevoegdheid van de Minister van Sociale Voorzorg behoort — en een herziening van de wetgeving betreffende de vaststelling van de tarieven, een probleem dat tot de bevoegdheid van de Minister van Economische Zaken behoort.

Niettemin heeft het departement, dat kennis genomen had van de eisen der taxi-exploitanten, contact opgenomen met de voornoemde departementen om na te gaan in hoeverre op die eisen kan worden ingegaan. Wanneer de Minister over alle nodige gegevens in die zaak zal beschikken, zal hij niet nalaten zulks ter kennis van de betrokkenen te brengen.

Vraag :

Een lid stelt vast dat sommige vergunningshouders de wet betreffende de taxidiensten omzeilen door hun wagens tegen vergoeding ter beschikking te stellen van zogenaamde zelfstandigen.

b) sur le trajet Zaventem-Bruxelles : le prix de la course est calculé au tarif extrapérimétrique et le retour à vide, au point de départ, est mis à charge du client.

Cette situation pourrait être normalisée pour autant que :

1. l'agglomération bruxelloise demande (au Ministre des Affaires économiques) l'extension du périmètre actuel, jusqu'à l'aéroport de Zaventem;
2. que la commune de Zaventem demande (au Ministre des Affaires économiques) l'instauration d'un périmètre englobant l'aéroport et l'agglomération;
3. que l'agglomération bruxelloise et la commune de Zaventem se mettent d'accord sur la réciprocité de l'interstationnement, ce qui permettrait aux taxis de retourner, en charge, vers leur lieu normal de stationnement;
4. que les tarifs « taxis », appliqués dans l'agglomération bruxelloise et la commune de Zaventem, soient unifiés.

Tous les points cités ci-dessus ne sont pas de la compétence du département des Communications.

Question :

L'exposé général du Ministre énumère les revendications du front commun des taxis.

Le département des Communications n'estime-t-il pas qu'il serait opportun de faire suite aux demandes formulées par les exploitants de taxis ?

Réponse :

Le groupement national des exploitants de taxis et taxis-camionnettes (G. N. E. T. T.) a préconisé des solutions en vue d'alléger la situation des exploitants de taxis, en l'occurrence il s'agit :

- a) de détaxations de gasoil : ce problème concerne le Ministre des Finances;
- b) de supprimer les taxes et surtaxes : il s'agit là d'une question qui relève du Ministre de l'Intérieur;
- c) de supprimer la taxe « radio-redevances » : ceci est du ressort du Ministre des P. T. T.;
- d) d'une réforme de la sécurité sociale; là encore, il s'agit d'une matière qui dépend du Ministre de la Prévoyance sociale, et d'une réforme de la législation relative à la fixation des tarifs, ce qui est du ressort du Ministre des Affaires économiques.

Néanmoins, ayant eu connaissance des revendications des exploitants de taxis, le département a pris contact avec les départements précités, aux fins d'examiner dans quelle mesure il pourrait être fait droit aux desiderata des exploitants de taxis. Lorsque le Ministre sera en possession de tous les éléments concernant cette affaire, il ne manquera pas d'en informer le secteur intéressé.

Question :

Un membre constate que certains titulaires d'une autorisation tournent la loi relative aux services de taxis en mettant leurs voitures à la disposition de prétendus indépendants, moyennant indemnité.

Deze toestand is niet alleen schadelijk voor de organisatie van de taxidiensten, maar houdt tevens voor de betrokkenen een onmogelijk aantal werkuren in en mede een grondige wijziging in hun sociaal statuut.

Ten einde aan deze wantoestand een einde te maken heeft intervenant een wetsvoorstel ingediend (Stuk n° 80/1). Meent de Minister niet dat een wetswijziging zich opdringt?

Antwoord :

Het aangehaalde probleem is de Minister niet onbekend.

Op verzoek van de beroepsverenigingen van de taximaatschappijen heeft hij herhaaldelijk aangedrongen bij de Minister van Sociale Voorzorg op een stricte toepassing van de reglementering op dit stuk.

Vraag :

Bij ongevallen op de weg is een zeer groot aantal kinderen betrokken.

Kunnen de veiligheidsmaatregelen niet worden verscherpt om de kinderen b.v. bij de uitgang van de scholen beter te beschermen?

Antwoord :

Er kunnen inderdaad verscheidene initiatieven en maatregelen worden genomen om de veiligheid op die plaatsen merkkelijk te verbeteren.

Daaronder kunnen met name worden vermeld de bescherming van de overgangen door het aanbrengen van verkeerslichten of de aanwezigheid van agenten, het sluiten van de uitgangspoorten van scholen wanneer die poorten op drukke verkeerspunten uitkomen, het aanpassen van wegen en verkeerstekens om de verkeersstroom af te remmen of om te leiden, het uitoefenen van toezicht op de rangen van leerlingen, enz.

In dat verband is een speciale studie aan de gang om de meest geschikte maatregelen te vinden. Aan de besluiten van die studie zal ruchtbaarheid worden gegeven in alle rechtstreeks betrokken kringen en bij alle bevoegde instanties.

Vraag :

Er zou meer aandacht moeten worden besteed aan het bijbrengen van de beginselen inzake verkeersveiligheid om de jonge chauffeurs beter te beschermen en hen verantwoordelijkheidszin te leren.

Antwoord :

Het aanleren van de regels der verkeersveiligheid is sedert 1971 opgenomen in het programma van de lagere scholen. De inspanningen worden voortgezet om de opvoeding en de opleiding op dat stuk ook door te trekken tot de instellingen voor secundair onderwijs.

Het is immers van het hoogste belang dat de jongeren zin voor verantwoordelijkheid, solidariteit en eerbied voor de anderen leren in elk stadium van hun vorming.

Vraag :

Het is opvallend hoeveel verkeersongevallen plaats vinden met jonge bestuurders vooral tijdens de weekends.

Kunnen op dit stuk geen speciale maatregelen ingevoerd worden (educatieve maatregelen, strengere controle, enz.)?

Cette situation n'est pas seulement préjudiciable à l'organisation des services de taxis mais entraîne également pour les intéressés un nombre considérable d'heures de travail ainsi qu'une profonde modification de leur statut social.

L'auteur de la question a déposé une proposition de loi en vue de mettre un terme à ces abus (Doc. n° 80/1). Le Ministre n'estime-t-il pas qu'une modification de loi s'impose?

Réponse :

Le Ministre n'ignore pas le problème soulevé.

A la demande des associations professionnelles de compagnies de taxis il a insisté à plusieurs reprises auprès du Ministre de la Prévoyance sociale pour demander une application stricte de la réglementation en la matière.

Question :

Un nombre impressionnant d'enfants est impliqué dans des accidents de la route.

Ne pourrait-on pas renforcer les mesures de sécurité en vue de mieux protéger les enfants, par exemple aux sorties des écoles?

Réponse :

Diverses initiatives et mesures sont, en effet, susceptibles de renforcer sensiblement la sécurité à ces endroits.

Parmi celles-ci, on peut citer notamment la protection des passages — par feux de signalisation ou par la présence d'agents —, la fermeture des portes de sorties d'écoles donnant sur des carrefours encombrés, l'aménagement de la voirie et de la signalisation pour freiner ou détourner le trafic, la surveillance des rangs d'élèves, etc.

Une étude particulière est en cours à ce sujet pour recenser les mesures les plus appropriées. Les conclusions de cette étude seront diffusées dans tous les milieux directement concernés et communiquées aux autorités compétentes.

Question :

L'enseignement des principes de sécurité routière devrait être renforcé en vue de mieux protéger les jeunes conducteurs et de leur inculquer le sens des responsabilités.

Réponse :

L'enseignement des règles de sécurité est inscrit au programme des écoles primaires depuis 1971. Les efforts sont poursuivis afin de prolonger cette éducation et cette formation aux établissements de l'enseignement secondaire.

Il apparaît, en effet, primordial que le sens de la responsabilité, de la solidarité et du respect des autres soit inculqué aux jeunes à tous les stades de leur formation.

Question :

Le nombre d'accidents de la circulation dans lesquels sont impliqués de jeunes conducteurs, notamment pendant les week-ends, est étonnamment élevé.

Des mesures particulières (formation, renforcement du contrôle, etc.) ne pourraient-elles être prises dans ce domaine?

Antwoord :

Dit probleem is de Minister voldoende bekend. Daarom heeft hij in het verleden opdracht gegeven aan zijn administratie een werkgroep op te richten ten einde de diepere oorzaken van dit fenomeen op te sporen.

De verkeersongevallen waarin jongeren tussen 18 en 25 jaar betrokken zijn, worden door bedoelde werkgroep geanalyseerd. De uiteindelijke resultaten alsmede concrete voorstellen worden ingewacht.

De oorzaken zijn echter zeer complex en vergen een diepgaande wetenschappelijke studie. De Minister zal niet nalaten eventueel speciale maatregelen te treffen, die zowel op korte als op langere termijn moeten toelaten de oorzaken van deze ongevallen weg te werken.

Vraag :

Een bepaalde vereniging uit West-Vlaanderen die vrij actief was in verband met de veiligheid van de jeugd, heeft haar activiteiten moeten stopzetten omdat ze geen subsidies kon krijgen van het Ministerie van Verkeerswezen.

Waarom werd de verdere subsidiëring aan deze instelling geweigerd ?

Antwoord :

De Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid kent in de mate van zijn financiële mogelijkheden, subsidies toe voor het organiseren van bepaalde manifestaties ter bevordering van de verkeersveiligheid. Zulks was ook het geval voor de betrokken vereniging.

Het subsidiëren van de werkingskosten van de privé-instellingen ligt niet in de mogelijkheden van de Hoge Raad zoals de Minister ten andere reeds eerder in het Parlement verklaarde.

Vraag :

Welke zijn de reële oorzaken van de wegongevallen ?

Antwoord :

Het Nationaal Instituut voor de Statistiek publiceert geregeld gedetailleerde tabellen waarin de omstandigheden die tot ongevallen aanleiding hebben gegeven, geklasseerd worden.

Die klassering, welke vrij constant blijft in de tijd, omvat de omstandigheden die te wijten zijn aan de mens zelf, aan het voertuig en aan het milieu (staat van de wegen, weersomstandigheden).

De samenloop van die drie factoren geeft dikwijls aanleiding tot ernstige ongevallen. Daarom moet de bevordering van de veiligheid op de weg gepaard gaan met een verbetering van die factoren en de uitschakeling van de oorzaken van de ongevallen.

Vraag :

Is het mogelijk uit de statistieken van de verkeersongevallen af te leiden welke ongevallen te wijten zijn aan technische tekortkomingen van de voertuigen ?

Antwoord :

Er worden geen statistieken opgemaakt omtrent ongevallen te wijten aan technische tekortkomingen van de voertuigen. De omstandigheden van de ongevallen aangegeven

Réponse :

Le Ministre connaît bien le problème. C'est pourquoi il a chargé son administration de constituer un groupe de travail afin de déterminer les causes profondes de ce phénomène.

Ce groupe de travail étudie les accidents de la circulation dans lesquels sont impliqués des jeunes âgés de 18 à 25 ans. Les conclusions de cette étude ainsi que des propositions concrètes sont attendues.

Les causes sont cependant très complexes et nécessitent une étude scientifique approfondie. Le Ministre ne manquera pas de prendre éventuellement des mesures spéciales qui devraient permettre d'éliminer à plus ou moins brève échéance les causes de ces accidents.

Question :

Une association qui faisait preuve d'une grande activité en Flandre occidentale dans le domaine de la sécurité de la jeunesse, a dû interrompre ses activités parce qu'elle ne pouvait plus recevoir des subsides du Ministère des Communications.

Pourquoi ces subsides ont-ils été refusés à cette association ?

Réponse :

Le Conseil Supérieur de la Sécurité routière accorde, dans les limites de ses moyens financiers, des subsides pour l'organisation de certaines manifestations en vue de promouvoir la sécurité routière. C'était également le cas de l'association en question.

Comme le Ministre l'a déjà déclaré antérieurement au Parlement, le Conseil Supérieur n'a pas la possibilité de subventionner les frais de fonctionnement d'institutions privées.

Question :

Est-il possible d'énumérer les causes réelles des accidents de la route ?

Réponse :

L'Institut national des Statistiques publie régulièrement des tableaux détaillés donnant la répartition des circonstances ayant donné lieu aux accidents.

Cette répartition est relativement constante dans le temps, entre les circonstances attribuables à l'homme, au véhicule et au milieu (état des routes, conditions atmosphériques).

La conjonction des trois facteurs est souvent à l'origine des accidents graves. C'est pourquoi la promotion de la sécurité routière exige des progrès parallèles dans l'amélioration de ces facteurs et dans l'élimination des causes des accidents routiers.

Question :

Les statistiques des accidents de la circulation permettent-elles de déterminer ceux qui sont imputables à des défauts techniques des véhicules ?

Réponse :

Il n'est pas établi de statistiques des accidents imputables à des défauts techniques des véhicules. Les circonstances des accidents figurant dans les statistiques sont basées sur les

in de statistieken, zijn gebaseerd op de vaststellingen van de bevoegde personen (rijkswacht — politie) en het is voor die personen moeilijk vast te stellen welke de werkelijke oorzaak van een ongeval is wanneer o.m. het technisch aspect van het voertuig ook een invloed kan gehad hebben.

Het is overigens zo dat gewoonlijk meerdere factoren aan de basis van een ongeval liggen, maar aangenomen mag worden dat technische tekortkomingen een zeer miniem percentage vertegenwoordigen.

Vraag :

Kunnen uit het aantal ongevallen op de autowegen en op de normale wegen aanwijzingen worden afgeleid over de veiligheidsgraad van die wegen ?

Antwoord :

Uit de onlangs door de Kredietbank verrichte studie (Bulletin nr. 4 van januari 1979) blijkt dat voor 1977, het aantal ongevallen op autowegen, per afgelegde kilometer, 3,7 maal lager ligt dan op rijkswegen. Doch daar de ongevallen er veel ernstiger zijn, ligt het aantal doden, per afgelegde kilometer, er slechts 1,6 maal lager.

Zoals in de studie wordt gesteld, is het onbetwistbaar dat de kwalitatieve verbetering van de infrastructuur der wegen een bepalende factor is op het stuk van verkeersveiligheid.

Vraag :

Kan de omvang van de morele en materiële schade van de ongevallen op de weg in algemene termen worden geschat ?

Antwoord :

Volgens de inlichtingen waarover wij beschikken, kan voor 1977 een benaderende raming worden gegeven van de omvang der werkelijke schade, opgelopen door de slachtoffers van verkeersongevallen : 45,4 miljard, d.i. ongeveer 1,6 % van het bruto nationaal produkt.

Er zijn ook andere becijferde ramingen gemaakt in verband met meetbare schade.

Vraag :

De Minister heeft aangekondigd dat de wet van 1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen over de weg zal gewijzigd worden.

Wanneer zullen deze wijzigingen doorgevoerd worden ?

Antwoord :

De wenselijkheid van de uitbreiding van de draagwijdte van het vervoerbewijs (thans geldig voor vervoer binnen een kring van 25 km rondom het centrum van de gemeente waarin de vervoerder gevestigd is) zal worden onderzocht. Hiertoe wordt besloten om reden dat ook voor het vervoer over korte afstand vakbekwaamheidseisen worden gesteld.

Er zal worden gezocht naar degelijke voorwaarden van financiële draagkracht daar deze die in feite nu worden gesteld, d.w.z. de inschrijving in het handelsregister en in het bezit zijn van een bank- of postrekening, als totaal onvoldoende moeten worden bestempeld.

In artikel 21 van het koninklijk besluit van 9 september 1967 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding

constatations des personnes compétentes (gendarmerie, police) et celles-ci peuvent difficilement déterminer la cause réelle d'un accident, notamment lorsqu'une caractéristique technique du véhicule peut avoir contribué à l'accident.

Un accident est d'ailleurs généralement provoqué par plusieurs facteurs, mais on peut admettre que les défauts techniques représentent un pourcentage très minime de ceux-ci.

Question :

Est-il possible de dégager du nombre d'accidents survenus sur le réseau autoroutier et sur le réseau routier normal des indications en ce qui concerne le degré de sécurité de ces routes ?

Réponse :

Selon les données en notre possession pour 1977, le nombre d'accidents sur les autoroutes, par kilomètre parcouru est 3,7 fois moins élevé que sur les routes nationales. Comme les accidents y sont toutefois beaucoup plus graves, le nombre de tués, par kilomètre parcouru, n'est inférieur que de 1,6 fois.

Il est incontestable, comme dit l'étude, que l'amélioration qualitative de l'infrastructure routière est un facteur déterminant sur le plan de la sécurité.

Question :

Est-il possible de chiffrer, sur un plan général, le dommage moral et matériel des accidents de la route ?

Réponse :

Selon les données en notre possession pour l'année 1977, un ordre de grandeur des dommages réels des victimes de la circulation est donné : 45,4 milliards ou environ 1,6 % du produit national brut.

D'autres estimations chiffrées sont données dans cette étude concernant les pertes mesurables.

Question :

Le Ministre a annoncé que la loi du 1^{er} août 1960 relative au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles serait modifiée.

Quand ces modifications seront-elle apportées ?

Réponse :

Il sera examiné s'il est opportun d'étendre la portée du certificat de transport (qui, actuellement, est valable pour le transport dans un rayon de 25 km autour du centre de la commune dans laquelle se trouve le domicile du transporteur). Cette décision est prise parce que des conditions de compétence professionnelle sont imposées pour le transport à courte distance également.

Les recherches porteront sur des conditions valables en ce qui concerne le support financier, car les conditions actuelles, c'est-à-dire d'être immatriculé au registre de commerce et d'être titulaire d'un compte bancaire ou d'un compte postal, doivent être considérées comme totalement insuffisantes.

L'article 21 de l'arrêté royal du 9 septembre 1967 portant le règlement général relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles prévoit les critères de ren-

worden rentabiliteitscriteria gesteld waaraan de vervoer-onderneming moet hebben voldaan om een vergunning van een hogere categorie of om één of meer bijkomende vergunningen te verkrijgen. Het gaat hier om de jaarlijkse vervoerprijs van 40 000 F per ton toegelaten nuttig laadvermogen of van 500 000 F voor een trekker, die minstens moet zijn geïnd.

Deze cijfers werden in 1967 bepaald en moeten derhalve worden herzien. Ook moet naar een grotere verscheidenheid van cijfers aangepast aan de verschillende types van voertuigen worden gestreefd.

Wat de beperking van de capaciteit betreft zal opnieuw worden nagegaan of de oplossing daarvan ligt, hetzij door gebruik te maken van de mogelijkheid geboden door de wet van 18 november 1977, met name in geval van ernstige verstoring van de markt van het wegvervoer voor een periode van maximum zes maanden, de afgifte van vervoerbewijzen of -vergunningen te schorsen, hetzij op een ander terrein.

Deze eventuele wijzigingen zullen door de administratie, in nauwe samenwerking met de N. B. F. B. V. en het Instituut voor Wegtransport worden bestudeerd.

De effectieve doorvoering hiervan zal zo snel mogelijk gebeuren.

Vraag :

Een wetsvoorstel wil een betere bescherming bieden tegen de gevaren van het vervoer van gevaarlijke, giftige of ontplofbare stoffen.

Wat is de houding van de bevoegde diensten ten opzichte van dat wetsvoorstel ?

Antwoord :

Een van de oogmerken van bedoeld voorstel wordt opgevangen door het koninklijk besluit dat voor het vervoer van gevaarlijke produkten (aangeduid met oranje platen krachtens de A. D. R.-overeenkomst) eerlang zal verplichten de autowegen te gebruiken, tenzij een andere weg verantwoord wordt.

Wat de opportuniteit betreft om dat vervoer tijdens bepaalde weekeinden of feestdagen te verbieden heeft de sectie wetgeving van de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid zich unaniem tegen een dergelijk verbod uitgesproken op grond van de volgende overwegingen :

- het vervoer van gevaarlijke produkten is erg gering gedurende de weekeinden en feestdagen;
- er moet in de nodige behoeften worden voorzien;
- het verkeer zou op vrijdag en maandag, dagen die reeds een erg druk verkeer kennen, nog toenemen;
- men loopt gevaar dat het internationaal transport aan de grenzen blijft vastzitten enz.

Vraag :

Zou men aan de grensposten geen systematische controle kunnen organiseren van de voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren ?

Antwoord :

De controle op die voertuigen vergt een bijzondere opleiding van de controleurs.

Het korps controlebeambten van het departement beschikt nog niet over een voldoende ruime bezetting om een bepaald aantal beambten te specialiseren met het oog op de bedoelde intensieve controles.

Een voorstel tot herziening van de personeelsformatie werd ingediend.

tabiliteit auxquels l'entreprise de transport doit satisfaire pour obtenir une autorisation d'une catégorie supérieure ou une ou plusieurs autorisations supplémentaires. Il s'agit en l'occurrence du prix de transport annuel de 40 000 F par tonne de charge utile autorisée ou de 500 000 F pour un tracteur qui doit au moins avoir été perçu.

Ces montants ont été fixés en 1967 et doivent dès lors être revus. Il convient également de rechercher une plus grande diversité de prix de transport, appropriée aux différents types de véhicules.

En ce qui concerne la limitation de la capacité, on examinera à nouveau si la solution peut être trouvée soit en utilisant la possibilité offerte par la loi du 18 novembre 1977, notamment de suspendre, pour une période de six mois au maximum, la délivrance des certificats ou des autorisations de transport en cas de perturbation grave du marché des transports routiers, soit d'une autre manière.

Ces modifications éventuelles feront l'objet d'une étude de l'administration en collaboration étroite avec la F. N. B. T. R. et avec l'Institut du transport routier.

La réalisation effective se fera aussitôt que possible.

Question :

Une proposition de loi tend à assurer une meilleure protection contre les risques inhérents au transport de matières dangereuses, toxiques ou explosives.

Quelle est la position des services compétents en ce qui concerne cette proposition de loi ?

Réponse :

Un des objectifs de ladite proposition sera rencontré par l'arrêté qui obligera prochainement les transports de produits dangereux (signalés par panneaux oranges en vertu de l'accord A. D. R.) d'emprunter les autoroutes, sauf nécessité justifiée.

En ce qui concerne l'opportunité d'interdire ces transports au cours de certains week-ends ou jours fériés, la section législation du Conseil supérieur de la sécurité routière s'est prononcée unanimement contre une telle interdiction, en raison des éléments suivants :

- la circulation des transports de produits dangereux est très faible pendant les week-ends et jours fériés;
- les besoins indispensables doivent être assurés;
- le trafic augmenterait les vendredis et les lundis, jours déjà très chargés;
- risque de blocage aux frontières de transports internationaux, etc.

Question :

Un contrôle systématique des véhicules transportant des marchandises dangereuses aux postes frontières ne pourrait-il être organisé ?

Réponse :

Le contrôle de ces véhicules exige une formation spéciale des contrôleurs.

Le corps des agents de contrôle du département ne dispose pas actuellement d'un effectif suffisant pour spécialiser un certain nombre d'agents en vue des contrôles intensifs visés.

Une demande de révision du cadre a été introduite.

Vraag :

Men krijgt de indruk dat de bestaande snelheidslimieten op de gewone wegen niet steeds worden nageleefd.

Is het mogelijk een strengere controle te laten uitvoeren op de vrachtwagens ?

Antwoord :

De controle van de snelheid op het gewone wegennet gebeurt door de politie en de rijkswacht. Deze beschikken daarvoor over het nodige materieel.

In de regel wordt de snelheid van de vrachtwagens door de radartoestellen niet exclusief gecontroleerd maar wel ter gelegenheid van een algemene controle. Hun rijgedrag en hun snelheid wordt eveneens gecontroleerd door het personeel van de anonieme wagens.

De Minister zal er op aandringen dat de frekwentie van de controles op de snelheid zou verhoogd worden, vooral op die plaatsen waar de overdreven snelheid oorzaak is van verkeersongevallen.

Vraag :

In de inleidende uiteenzetting van de Minister wordt gesteld dat de transporten van gevaarlijke stoffen verplicht zouden worden de autowegen te gebruiken.

Dit zal problemen stellen aan de grensposten waar diezelfde transporteurs verplicht worden autowegen te verlaten met het oog op het vervullen van bepaalde douaneformaliteiten.

Antwoord :

Het desbetreffend koninklijk besluit werd voor advies aan de Raad van State voorgelegd.

Vanzelfsprekend zal bij de uitvoering ervan met het aangehaalde probleem rekening gehouden worden.

Vraag :

Herhaaldelijk werd de aandacht van het departement gevestigd op de problemen die zich stellen in verband met de grensovergang te Wuustwezel.

Kan de Minister de nodige contacten leggen met de Minister van Financiën om aan dit probleem een afdoende oplossing te geven ?

Antwoord :

Deze kwestie valt onder de bevoegdheid van de Ministers van Openbare Werken en Financiën.

De Minister zal opnieuw aandringen opdat zo vlug mogelijk een bevredigende oplossing zou worden uitgewerkt.

Vraag :

De automobielsinspectie is thans aan privé instellingen toevertrouwd die over een feitelijk monopolie beschikken.

Zou men die regeling niet volledig moeten herdenken in die zin dat de Staat zich met die taak moet belasten ?

Antwoord :

Onze automobielsinspectieregeling bestaat sinds 1933. De gebouwen en de infrastructuur vertegenwoordigen een aan-

Question :

On a l'impression que les limitations de vitesse en vigueur sur les routes ordinaires ne sont pas toujours respectées.

N'y-a-t-il pas moyen de faire contrôler plus régulièrement les camions ?

Réponse :

Le contrôle de la vitesse sur le réseau des routes ordinaires est effectué par la police et la gendarmerie qui disposent du matériel nécessaire à cet effet. Il n'est généralement pas organisé de contrôle-radar particulier pour les camions; ce contrôle s'effectue dans le cadre du contrôle général. La circulation et la vitesse des camions sont également contrôlées par le personnel se trouvant à bord de voitures banalisées.

Le Ministre insistera pour que la fréquence des contrôles de la vitesse soit augmentée, surtout aux endroits où l'excès de vitesse est la cause d'accidents de la circulation.

Question :

Le Ministre a déclaré dans son exposé introductif que les transports de matières dangereuses devraient obligatoirement emprunter les autoroutes.

Un problème se posera aux postes frontières où ces mêmes transports sont contraints de quitter les autoroutes pour accomplir certaines formalités douanières.

Réponse :

L'arrêté royal relatif à ce problème a été soumis pour avis au Conseil d'Etat.

Il sera évidemment tenu compte du point soulevé lors de l'entrée en vigueur de cet arrêté.

Question :

L'attention du département a été attirée à diverses reprises sur les problèmes qui se posent au poste frontière de Wuustwezel.

Le Ministre pourrait-il prendre les contacts nécessaires avec le Ministre des Finances en vue d'apporter une solution satisfaisante à ce problème ?

Réponse :

Cette question relève des Ministres des Travaux publics et des Finances.

Le Ministre insistera à nouveau pour qu'une solution satisfaisante intervienne dès que possible.

Question :

L'inspection automobile est actuellement confiée à des organismes privés qui jouissent du monopole de fait.

Ne devrait-on pas repenser complètement ce système en ce sens que l'Etat devrait se charger de cette mission ?

Réponse :

Notre système de l'inspection automobile existe depuis 1933. Les bâtiments et l'infrastructure représentent un outil

zienlijk werkinstrument dat, los van de ideeën die men kan hebben over de exploitatievorm, niet van de ene dag op de andere kan worden gewijzigd.

De instellingen voor de technische controle zijn erkend om hun taak van openbaar nut te vervullen. De grondige studie die thans in het departement aan de gang is, heeft tot doel het geheel van de activiteiten van de automobielsinspectie te herzien. De beslissingen zullen te gepasten tijde op grond van de besluiten van die studie worden genomen.

Vraag :

Ingevolge de sluiting van het station van automobielsinspectie te Hasselt stellen zich een aantal technische problemen voor de inwoners van Hasselt die aangewezen zijn op andere stations.

Is het mogelijk op dit stuk een betere organisatie uit te werken ?

Antwoord :

Dringende maatregelen dienden inderdaad getroffen te worden om de moeilijkheden ingevolge de sluiting van het station van automobielsinspectie van Hasselt op te lossen, o.a. de tijdelijke overheveling van de gebruikers van het station van Hasselt naar de andere naburige stations.

Ondertussen wordt naar een andere oplossing gezocht om deze toestand zo vlug mogelijk te normaliseren.

Te Alken wordt momenteel een nieuw station gebouwd dat vermoedelijk in de herfst van dit jaar operationeel zal zijn.

Vraag :

Is het mogelijk een evaluatie te bekomen van de nieuwe reglementering van het rijbewijs ten overstaan van de vroegere reglementering ?

Antwoord :

De hervorming van het rijbewijssysteem had een driedelig doel :

- inrichten van officiële examens (theorie en praktijk) met objectieve beoordelingscriteria voor iedereen;
- verplichting tot het volgen van een degelijke rijopleiding. Deze opleiding moet aan bepaalde voorwaarden voldoen, ofwel in een erkende rijopleiding, ofwel met bijstand van een begeleider;
- feitelijke verbetering van de vorming van de nieuwe bestuurders (nodige kennis en rijvaardigheid) op het stuk van de verkeersveiligheid.

Het is nog te vroeg om de uiteindelijke weerslag van het nieuwe systeem voor 1978 te evalueren, vermits het pas in de loop van 1977 veralgemeend werd.

Het departement werkt momenteel aan een grondige studie omtrent de ongevallen waarin jonge bestuurders betrokken zijn. Er zal nagegaan worden of er uit de vergelijkende studies concrete lessen zullen kunnen getrokken worden.

Vraag :

Het bewijs dat geldt als rijbewijs heeft een geldigheidsduur van 4 maanden. Is er geen mogelijkheid om deze geldigheidsduur uit te breiden ?

important qui, indépendamment des idées que l'on peut avoir concernant la forme d'exploitation, ne peut être modifié du jour au lendemain.

Les organismes du contrôle technique sont agréés pour remplir leur mission d'intérêt public. L'étude approfondie, qui est en cours au sein du département, a pour objet de revoir l'ensemble des activités de l'inspection automobile. Les décisions, sur base des conclusions de cette étude, seront prises en temps voulu.

Question :

Par suite de la fermeture de la station d'inspection automobile de Hasselt un certain nombre de problèmes techniques se posent aux habitants de cette région, qui doivent se rendre à d'autres stations.

N'est-il pas possible de prévoir une meilleure organisation ?

Réponse :

Des mesures urgentes ont dû, en effet, être prises en vue de résoudre les difficultés résultant de la fermeture de la station d'inspection automobile de Hasselt, notamment la prise en charge temporaire des usagers de la station d'Hasselt par d'autres stations voisines.

Entre-temps une autre solution est recherchée pour normaliser la situation au plus tôt.

La nouvelle station qui est en construction à Alken sera vraisemblablement mise en service cet automne.

Question :

Serait-il possible d'obtenir les premières conclusions au sujet des résultats de la nouvelle réglementation sur le permis de conduire par rapport à l'ancienne réglementation ?

Réponse :

La réforme du système du permis de conduire poursuivait un triple objectif :

- organisation d'examens officiels (théoriques et pratiques) avec critères d'appréciation objectifs pour tous;
- obligation d'un solide apprentissage de la conduite. Cet apprentissage doit satisfaire à un certain nombre de conditions et se faire, soit dans une auto-école agréée, soit avec l'assistance d'un guide;
- amélioration effective de la formation des nouveaux conducteurs en matière de sécurité routière (connaissances nécessaires et habileté au volant).

Il est encore trop tôt pour tirer des conclusions définitives de l'application du nouveau système pour 1978 étant donné qu'il n'a été généralisé que dans le courant de 1977.

Le département procède actuellement à une étude approfondie des accidents dans lesquels sont impliqués de jeunes conducteurs. Il conviendra de déterminer si les leçons concrètes pourront être tirées d'études comparatives.

Question :

Le titre tenant lieu de permis de conduire a un délai de validité de 4 mois. Ce délai de validité ne pourrait-il être allongé ?

Antwoord :

Deze termijn werd vastgesteld om de kandidaat toe te laten zich op een normale wijze op het praktisch examen voor te bereiden. Uit oogpunt van verkeersveiligheid nochtans dient deze opleidingsperiode niet te lang te zijn.

Het huidige slaagpercentage toont aan dat deze periode voldoende lang is voor de kandidaten die zich op een ernstige wijze voorbereiden.

Een studie wordt op dit ogenblik verricht om de kandidaten langs de vrije weg toe te laten zich op een nog meer soepele manier te perfectioneren.

Vraag :

Kan de reglementering niet aangepast worden om een licht gehandicapte persoon toe te laten het rijexamen af te leggen met zijn eigen aangepast voertuig wat hem zou toelaten een normaal rijbewijs B te bekomen in plaats van een F ?

Antwoord :

De huidige reglementering maakt geen onderscheid tussen een licht gehandicapte en een andere bestuurder, voorzover de handicap geen aangepast voertuig vereist.

Indien een aanpassing van het voertuig wel noodzakelijk is, dan dient de minder-valide het examen uiteraard met dergelijk voertuig af te leggen en wordt een rijbewijs F afgeleverd. Betrokkene zal geen nut hebben van een rijbewijs B, daar hij of zij toch geen onaangepast voertuig zal kunnen besturen.

Vraag :

Men heeft laten opmerken dat bepaalde licht gehandicapten bepaalde rijbewegingen niet kunnen uitvoeren bij het afleggen van de rijproef vb. 30 m achteruitrijden tussen twee lijnen. Kan het reglement op dit stuk niet versoepeld worden ?

Antwoord :

Het is inderdaad zo dat sommige licht gehandicapten moeilijkheden ondervinden voor het uitvoeren van bepaalde proeven op het privé-terrein (o.a. het achteruitrijden tussen 2 lijnen). Het niet correct uitvoeren van één enkel maneuver heeft nochtans niet automatisch een uitschakeling voor gevolg. Het is een feitenkwestie die door de examiner ter plaatse dient beoordeeld te worden.

Vraag :

Er werd aangekondigd dat de rijbewegingen op het privé-terrein met het oog op het afleggen van de rijproef zouden vereenvoudigd worden. Wanneer zullen deze wijzigingen doorgevoerd worden ?

Antwoord :

Het aantal manoeuvres op het privé-terrein werd sinds 1 februari 1979 van 6 tot 4 teruggebracht.

De twee afgeschafte manoeuvres zijn :

- het links parkeren tussen twee voertuigen;
- achteruit links of rechts in een garage rijden.

Réponse :

Ce délai a été fixé afin de permettre au candidat de se préparer à l'examen pratique dans des conditions normales. Dans l'intérêt de la sécurité routière, il convient toutefois que cette période d'apprentissage ne soit pas trop longue.

Le taux actuel de réussites indique que cette période est suffisamment longue pour les candidats qui se préparent sérieusement.

Il est actuellement procédé à une étude afin de permettre aux candidats de se perfectionner d'une manière plus souple encore dans le cadre de l'apprentissage libre.

Question :

Ne pourrait-on aménager la réglementation pour permettre à un handicapé léger de passer l'examen de conduite avec son propre véhicule adapté, ce qui lui permettrait d'obtenir un permis de conduire B ordinaire au lieu d'un permis F ?

Réponse :

La réglementation actuelle ne fait aucune distinction entre un handicapé léger et un autre conducteur, pour autant que le handicap ne nécessite pas un véhicule adapté.

Si un véhicule adapté est nécessaire le handicapé doit évidemment passer l'examen avec ce véhicule et il est délivré un permis de conduire F. L'intéressé n'a aucun intérêt à posséder un permis B, étant donné qu'il est incapable de conduire un véhicule non adapté.

Question :

Il a été constaté que certains handicapés légers sont incapables d'effectuer certaines manœuvres lors de l'épreuve de conduite, par exemple une marche arrière de 30 mètres entre 2 lignes. Ne pourrait-on assouplir le règlement sur ce point ?

Réponse :

Il est exact que certains handicapés légers ont des difficultés à accomplir certaines épreuves sur la piste privée (notamment la marche arrière entre 2 lignes). L'exécution incorrecte d'une seule manœuvre n'entraîne toutefois pas automatiquement l'exclusion. Il s'agit d'une question de faits qu'il appartient à l'examineur de juger sur place.

Question :

On a annoncé une simplification des manœuvres de conduite en terrain privé qui sont imposées aux candidats à l'épreuve de conduite. Quand ces modifications entreront-elles en vigueur ?

Réponse :

Depuis le 1^{er} février 1979, le nombre de manœuvres à effectuer en terrain privé a été ramenée de 6 à 4.

Les deux manœuvres supprimées sont :

- le rangement à gauche entre deux véhicules;
- la marche arrière avec virage à gauche ou à droite pour entrer dans un garage.

Bovendien werd het links of rechts keren in een beperkte ruimte door een ander maneuver vervangen.

Vraag :

Inzake wachttijden voor het afleggen van de rijbewijs-examens stellen er zich met name problemen voor de 18 jarigen die leren sturen tijdens de vakantiemaanden.

Kan hier geen soepeler regeling ingevoerd worden ?

Antwoord :

Tijdens de vakantiemaanden zijn er inderdaad een groot aantal kandidaten voor het afleggen van het rijbewijs-examen (gemiddeld $\pm$ 18 000 per maand tegen $\pm$ 13 000 gedurende de andere maanden).

Sinds de zomer van 1978 werden er 22 bijkomende examinatoren aangeworven. Er zullen tevens gedurende de komende zomermaanden maatregelen genomen worden om het effectief van de centra tijdelijk te verhogen.

Vraag :

Het optreden van bepaalde examinatoren voor de rijbewijs-examens geeft aanleiding tot heel wat kritiek.

Hoe gebeurt de controle van deze examinatoren en is het mogelijk de controles te verstrengen gelet op de ruime appreciatiebevoegdheid die hen werd toegekend ?

Antwoord :

Elke klacht van een kandidaat die betrekking heeft op het optreden van een examiner, wordt steeds grondig onderzocht.

Het valt op te merken dat de kandidaat steeds vergezeld is van een monitor van de rijsschool of van zijn begeleider. Daarenboven ontvangt elke kandidaat en dit vanaf 1 februari 1979, een afschrift van de beoordelingsfiche, die door de examiner tijdens de rijproef wordt opgesteld. De kandidaat kan aldus onmiddellijk kennis nemen van de redenen van zijn mislukking.

Zoals in de inleiding tot de begroting werd uiteengezet bestaan er verschillende vormen van beroep tegen de beslissing van een examiner.

Vraag :

Welk gevolg werd gegeven aan de open brief van een volksvertegenwoordiger in verband met het identificatienummer van zijn voertuig ?

Antwoord :

Het individueel geval werd op aandringen van de administratie geregeld door de hoofdverdelers van het merk van het voertuig in kwestie.

Tegelijkertijd werden ook een groot aantal voertuigen van hetzelfde merk, eveneens reglementair in orde gesteld door de verantwoordelijke verdelers.

Ter gelegenheid van de komende wijziging van de reglementering ter zake zal een nieuwe bepaling worden ingevoegd om dergelijke gevallen in de toekomst te regelen.

Vraag :

Het wieltoerisme heeft de laatste tijd een sterke uitbreiding genomen. Het lijkt dringend aangewezen reglementerend op te treden op dit gebied.

En outre, le demi-tour à gauche ou à droite dans un espace restreint a été remplacé par une autre manœuvre.

Question :

Les délais d'attente imposés aux candidats au permis de conduire posent certains problèmes notamment aux jeunes de 18 ans qui apprennent à conduire pendant les mois de vacances.

Ne serait-il pas possible d'instaurer un régime plus souple ?

Réponse :

Les mois de vacances voient, en effet, s'accroître le nombre des candidats au permis de conduire (en moyenne $\pm$ 18 000 par mois, contre $\pm$ 13 000 pendant les autres mois).

Depuis l'été 1978, 22 examinateurs supplémentaires ont été recrutés. En outre des mesures seront prises dans le courant de l'été prochain en vue de renforcer temporairement les effectifs des centres.

Question :

L'attitude de certains examinateurs aux examens du permis de conduire fait l'objet de nombreuses critiques.

Comment ces examinateurs sont-ils contrôlés et est-il possible de renforcer les contrôles, compte tenu du large pouvoir d'appréciation dont disposent les intéressés ?

Réponse :

Toute plainte d'un candidat concernant l'attitude d'un examinateur fait toujours l'objet d'un examen approfondi.

Il faut souligner que le candidat est toujours accompagné d'un moniteur de l'auto-école ou de son guide. En outre, chaque candidat reçoit depuis le 1^{er} février 1979 une copie de la fiche d'appréciation établie par l'examineur pendant l'épreuve de conduite. Le candidat peut ainsi prendre connaissance immédiatement des motifs de son échec.

Ainsi qu'il a été précisé dans l'introduction du budget, il existe plusieurs possibilités de recours contre la décision d'un examinateur.

Question :

Quelle est la suite qui a été réservée à la lettre ouverte d'un député en ce qui concerne le numéro d'identification de son véhicule ?

Réponse :

Sur l'insistance de l'administration, ce cas d'espèce a été réglé par le concessionnaire principal de la marque du véhicule en question.

Par la même occasion, un grand nombre de véhicules de la même marque ont également été rendus conformes au règlement par le concessionnaire responsable.

Lors de la future modification de la réglementation en la matière, il sera inséré une disposition nouvelle en vue de régler à l'avenir des cas analogues.

Question :

Le tourisme cycliste s'étant fortement développé ces derniers temps, il paraît indiqué de prendre d'urgence des mesures réglementaires en ce domaine.

Antwoord :

Het is inderdaad dringend noodzakelijk reglementerend op te treden op het vlak van het wielertoerisme, gezien de omvang die dit fenomeen de laatste jaren heeft aangenomen.

Het is noodzakelijk zowel de wielertoerist als de andere weggebruikers te beschermen tegen de specifieke gevaren die deze vorm van vrijetijdsbesteding met zich brengt.

Een werkgroep ad hoc heeft reeds een voorstel uitgewerkt waarin de basisprincipes van een eventuele reglementering vervat zijn. Een definitief ontwerp wordt eerlang ingewacht.

Vraag :

Herhaaldelijk werden klachten geformuleerd in verband met de lange wachttijden bij het afleveren van de autoplaten. Wat zijn de oorzaken van deze vertraging?

Antwoord :

Het is inderdaad zo dat er op een bepaald ogenblik een aanzienlijke vertraging was bij het afleveren van inschrijvingsbewijzen en nummerplaten. Deze vertraging was te wijten aan een tijdelijk personeelstekort.

Ondertussen heeft de Minister maatregelen genomen die hebben geleid tot het wegwerken van de achterstand.

Momenteel worden de aanvragen dan ook binnen een normale termijn afgehandeld.

Vraag :

Over hoeveel radarposten beschikt de Rijkswacht en hoe zijn ze verdeeld per provincie?

Antwoord :

De Rijkswacht beschikt over 12 Multanova-radartoestellen en over 10 Mesta-radartoestellen.

In principe wordt een toestel van elke soort per provincie gebruikt. Uiteraard kan het aantal gebruikte toestellen tijdelijk gewijzigd worden naar gelang van de operationele behoeften.

Vraag :

Een lid stelt vast dat de politie- en rijkswachtpatrouilles de veiligheidsgordel niet gebruiken.

Wat is het standpunt van de Minister tegenover deze vaststelling?

Antwoord :

Volgens de huidige reglementering zijn de Rijkswacht en Politiediensten onderworpen aan de verplichting de autogordel te dragen. De commandant van de Rijkswacht heeft in die zin voorschriften aan zijn manschappen uitgevaardigd. Deze maken het gebruik van de autogordel zelfs verplicht in bv. een lichte vrachtwagen.

Nochtans werd met goedkeuring van de procureurs generaal één uitzondering gemaakt: het dragen van de gordel is niet verplicht wanneer tijdens een achtervolging kan voorzien worden dat het personeel het voertuig plotseling zal moeten verlaten om iemand te arresteren.

Deze uitzondering ligt in de geest van de bestaande reglementering.

Réponse :

Il est en effet urgent de réglementer le tourisme cycliste, vu l'ampleur que celui-ci a prise au cours des dernières années.

Il importe de protéger tant le cyclotouriste que les autres usagers de la route contre les dangers spécifiques que comporte cette forme d'occupation des loisirs.

Un groupe de travail ad hoc a d'ores et déjà élaboré une proposition reprenant les principes de base d'une réglementation éventuelle. Un projet définitif est attendu incessamment.

Questions :

Des plaintes ont été formulées à plusieurs reprises contre la longueur des délais de délivrance des plaques minéralogiques. Quelles sont les raisons de ces lenteurs?

Réponse :

Il y a bien eu à un moment donné des retards considérables dans la délivrance des certificats d'immatriculation et des plaques minéralogiques. Ces retards étaient dus à une pénurie temporaire de personnel.

Depuis lors, le Ministre a pris des dispositions qui ont permis de combler ces retards.

Actuellement, les demandes sont traitées dans des délais normaux.

Question :

Quel est le nombre des postes radar dont dispose la gendarmerie et quelle est leur répartition par province?

Réponse :

La gendarmerie dispose de 12 appareils radar Multanova et de 10 appareils radar Mesta.

En principe, un appareil de chaque type est utilisé par province. Le nombre des appareils utilisés peut évidemment varier temporairement en fonction des besoins opérationnels.

Question :

Un membre constate que les patrouilleurs de la police et de la gendarmerie ne font pas usage de la ceinture de sécurité.

Quelle est la position du Ministre sur ce point?

Réponse :

En vertu de la réglementation actuelle, la Gendarmerie et les services de police sont soumis au port obligatoire de la ceinture de sécurité. Le Commandant de la Gendarmerie a donné des instructions en ce sens à ses subordonnés. Ces instructions rendent le port de la ceinture de sécurité obligatoire et ce, même à bord des camionnettes.

Néanmoins, c'est avec l'approbation des procureurs généraux qu'une exception a été admise: le port de la ceinture n'est pas obligatoire lorsque, lors d'une poursuite, il est à prévoir que le personnel devra quitter rapidement le véhicule pour effectuer une arrestation.

Cette exception est conforme à l'esprit de la réglementation existante.

D. Luchtvaart

Vraag :

De geografische ligging van de nationale luchthaven heeft tot gevolg dat deze regelmatig wegens nevel en mist moet worden gesloten.

Regelmatig worden afleidingen naar Keulen gemaakt. Waarom wordt niet gesteld dat de gewestelijke luchthavens van Gosselies of van Oostende stelselmatig als afleidingsluchthavens in aanmerking kunnen komen?

Antwoord :

De afleidingsvluchten worden beslist door de luchttransportmaatschappijen.

Algemeen genomen worden de toestellen naar het buitenland afgeleid om een groot gedeelte van de lange afstandscliënteel in staat te stellen snel andere aansluitingen te vinden op hun weg naar punten die eveneens in het buitenland zijn gelegen. Wanneer de passagiers voor het merendeel landgenoten zijn die België als bestemming hebben, worden de Sabena-toestellen daarentegen indien mogelijk naar een nationale luchthaven afgeleid.

Vraag :

Het recente ongeval met de Boeing 737 te Charleroi-Gosselies heeft duidelijk aangetoond dat het vogelbestand op de luchthavens een reëel gevaar inhoudt. Kunnen terzake geen maatregelen getroffen worden door bv. een opleiding van gespecialiseerde scherpschutters?

Antwoord :

Het voorstel zal onverwijld overgemaakt worden aan de bevoegde diensten ten einde te onderzoeken of de opleiding tot scherpschutter op onze luchthavens in overweging kan genomen worden. In dit verband werd er reeds voorstellen geformuleerd om door tewerkstelling van tijdelijke werkluiten dit probleem tegemoet te komen.

Hier stelt zich ook de principiële kwestie van de wapendracht en de opleiding hiervoor vereist.

De Minister pleit hier voor strenge normen. Tevens kadert deze vraag in het geheel van onze bekommernissen omtrent de algemene veiligheid in het licht van de recente gebeurtenissen.

Vraag :

Het ongeval met de Boeing 737 nabij Gosselies heeft duidelijk aangetoond dat oefenvluchten vanaf het vliegveld van Gosselies een werkelijk gevaar vormen voor de nabijgelegen agglomeratie.

Kan er niet voor gezorgd worden dat het vliegveld van Gosselies niet meer moet dienen voor oefenvluchten?

Antwoord :

Het aantal oefenvluchten werd tot het strikte minimum beperkt door het intensieve gebruik van de op nationale luchthaven geïnstalleerde vluchtnabootsers.

Voorts heeft de Minister het Bestuur der Luchtvaart opdracht gegeven onverwijld een speciale werkgroep op te richten om alle aspecten in verband met de veiligheid en met het verrichten van oefenvluchten vanaf het vliegveld van Gosselies te onderzoeken.

D. Aéronautique

Question :

En raison de sa situation géographique, l'aéroport national doit régulièrement être fermé pour cause de brume et de brouillard.

Les détournements sur Cologne sont réguliers. Pourquoi les aéroports régionaux de Gosselies ou d'Ostende ne peuvent-ils pas être utilisés systématiquement comme aérodromes de diversion?

Réponse :

Les vols de diversion sont décidés par les transporteurs aériens.

Les diversions sur l'étranger sont généralement décidées pour permettre à une importante partie de la clientèle long courrier de retrouver rapidement d'autres correspondances pour leur réacheminement vers des points situés également à l'étranger. Par contre, lorsque les passagers sont en majorité des nationaux ayant pour destination la Belgique, les appareils de la Sabena sont dirigés, si possible, sur un aéroport national.

Question :

L'accident survenu récemment à un Boeing 737 à Charleroi-Gosselies a montré à l'évidence que les oiseaux constituent un danger réel sur les aéroports. Certaines mesures ne pourraient-elles pas être prises et ne pourrait-on par exemple pas former des tireurs d'élite spécialisés?

Réponse :

La proposition ci-dessus sera transmise sans tarder aux services compétents, qui examineront si l'on peut envisager de former des tireurs d'élite pour nos aéroports. Des propositions ont déjà été formulées en vue de résoudre ce problème en utilisant des chômeurs temporaires mis au travail.

Deux autres problèmes se posent encore : la question de principe du port d'armes et celle de la formation requise pour ce travail.

Le Ministre veut des normes strictes. En outre, cette question se situe dans l'ensemble de nos préoccupations en matière de sécurité générale, compte tenu des événements récents.

Question :

L'accident du Boeing 737 près de Gosselies a clairement démontré que les vols d'entraînement à partir de l'aéroport de Gosselies constituent un danger réel pour l'agglomération avoisinante.

Ne pourrait-on veiller à ce que l'aéroport de Gosselies ne soit plus utilisé pour les vols d'entraînement?

Réponse :

Le nombre de vols d'entraînement a été réduit au strict minimum par l'utilisation intensive des simulateurs de vol installés à l'Aéroport national.

Par ailleurs, le Ministre a chargé l'Administration de l'Aéronautique de constituer sans délai un groupe de travail spécial chargé d'examiner dans tous leurs aspects les problèmes de la sécurité et de l'exécution des vols d'entraînement au départ de l'aéroport de Gosselies.

De diensten hebben de volgende opmerkingen gemaakt :

1° verbod om bij oefenvluchten het vliegtuig, dat de wind mee heeft, te laten landen en onmiddellijk weer te laten opstijgen;

2° markeren van de landingsbaan : het uiteinde van de landingsbaan markeren, aanduiden waar de wielen de grond raken en het geheel aanvullen met de aanduiding van de zijwaartse afstand;

3° doortrekken van de zuidelijke taxi-way : de studie in verband daarmee zal worden bespoedigd, zodat ze in 1979 kan worden uitgevoerd;

4° vogelbestrijding : de Regie tracht de aanbevelingen van de desbetreffende werkgroep toe te passen;

5° verbreden van de verkeersweg bij de drempel 07.

Vraag :

Men krijgt regelmatig de indruk dat de Regie der Luchtwegen en het Bestuur der Luchtvaart geen initiatieven nemen om de regionale luchthavens te promoveren. Het gebeurt regelmatig dat wanneer bepaalde vergunningen worden aangevraagd, deze geweigerd worden om Sabena of de Luchthaven te Zaventem te bevoordeligen.

Antwoord :

Zoals reeds eerder in het Parlement werd verklaard, blijft de belangstelling van het departement uitgaan naar de promotie van de regionale luchthavens.

In het verleden werden ten andere regelmatig samenwerkingsprocedures met lokale autoriteiten besproken.

De Regie der Luchtwegen heeft ten andere bepaalde initiatieven genomen die in de inleidende uiteenzetting vermeld zijn.

Wat betreft het toekennen van bepaalde vluchten dient aan de andere kant rekening gehouden te worden met het monopolie dat bij wet wat de regelmatige vluchten betreft, aan de Sabena werd toegekend.

De Minister is bereid om concrete vragen die zouden worden ingeleid te laten onderzoeken.

Vraag :

Inzake regionale luchthavens is er sinds jaren sprake van dat « binnen afzienbare tijd concrete voorstellen zullen worden gedaan ».

Inzonderheid wat betreft Deurne wordt het tijd te besluiten.

De nodige adviezen moeten nu binnen zijn en de uitvoerende macht zou een beslissing moeten nemen nog vóór het gewestplan Antwerpen in voege treedt.

Antwoord :

M.b.t. het gewestplan Antwerpen werden totnogtoe geen definitieve opties genomen, wat betreft de luchthaven Deurne.

De diensten blijven de nodige contacten onderhouden met het Staatssecretariaat voor het Vlaamse gewest.

Vraag :

Welke plannen bestaan er in verband met het gewestelijke vliegveld van Jehonville ?

Les considérations suivantes ont été émises par ses services :

1° interdiction d'effectuer des « posé-décollé » avec vent arrière, pour les vols d'entraînement;

2° marquage de la piste : disposer les marques de seuil de piste aux extrémités de celle-ci, indiquer les marques de toucher des roues et compléter par une signalisation de distance latérale;

3° prolongement du taxi-way sud : l'étude relative à ce prolongement sera activée de manière à pouvoir le réaliser en 1979;

4° lutte contre les oiseaux : la Régie s'efforce d'appliquer les recommandations du Groupe de travail ad-hoc;

5° élargissement de la voie de circulation à proximité du seuil 07.

Question :

On a régulièrement l'impression que la Régie des Voies aériennes et l'Administration de l'Aéronautique ne prennent aucune initiative afin de promouvoir les aéroports régionaux. Il arrive régulièrement que certaines licences soient refusées afin de favoriser la Sabena ou l'aéroport de Zaventem.

Réponse :

Ainsi qu'il a été déclaré au Parlement, le département continue de s'intéresser à la promotion des aéroports régionaux.

Des procédures de coopération ont d'ailleurs fait l'objet de discussions régulières avec les autorités locales.

La Régie des Voies aériennes a d'ailleurs pris certaines initiatives qui sont mentionnées dans l'exposé introductif.

En ce qui concerne l'autorisation de certains vols, il faut par ailleurs tenir compte du monopole d'exploitation des vols réguliers que la loi a accordé à la Sabena.

Le Ministre est disposé à faire examiner les demandes concrètes qui seraient introduites.

Question :

En ce qui concerne les aéroports régionaux, il est question depuis des années de formuler sous peu des propositions concrètes.

Il serait temps de prendre une décision, notamment en ce qui concerne Deurne.

Les avis nécessaires ont certainement été formulés et l'exécutif devrait prendre une décision avant l'entrée en vigueur du plan de secteur d'Anvers.

Réponse :

En ce qui concerne le plan de secteur d'Anvers, l'aéroport de Deurne n'a encore fait l'objet d'aucune option définitive.

Les services restent en contact avec le Secrétariat d'Etat à la Région flamande.

Question :

Quels sont les projets prévus pour l'aéroport régional de Jehonville ?

Antwoord :

De Staatssecretaris voor het Waalse Leefmilieu heeft de Minister destijds het rapport doen toekomen over de studie betreffende het vliegveld van Jehonville. Dat rapport werd opgenomen in de totaalstudie over de infrastructuur in verband met de luchthavens, die door het Bureau Dixon Speas werd gemaakt.

Daaruit blijkt dat een specialisatie « alleen vracht » op dit ogenblik voorbarig is voor de gewestelijke luchthavens en dus a fortiori voor een nog aan te leggen vliegveld.

De studie vermeldt immers dat :

1° zelfs in de komende jaren de luchtvracht grotendeels zal blijven vervoerd worden door gemengde vliegtuigen (voor passagiers en vracht);

2° de behoeften aan luchtvracht in transit zeer groot zullen blijven;

3° de gespecialiseerde firma's er de voorkeur zullen aan geven hun technische middelen en hun personeel te concentreren op één enkele luchthaven.

Vraag :

De Regie der Luchtwegen heeft aanzienlijke bedragen geïnvesteerd in de radarinstallatie te Saint-Hubert.

Opvallend is echter dat dit gebouw vrijwel niet beschermd is.

Kan een uitbreiding van de personeelsformatie voor de radarinstallatie te Saint-Hubert niet worden overwogen om bewakers aan te werven ?

Antwoord :

De Regie der Luchtwegen zal binnenkort kogelvrije vensterruiten laten aanbrengen en de bewaking van het vliegveld van Saint-Hubert uitbreiden tot het radarstation van de Ardennen.

De uitbreiding van de personeelsformatie voor Saint-Hubert is op dit ogenblik nog in beraad tot de taalkaders zullen verschenen zijn.

Vraag :

In de omgeving van de gewestelijke luchthaven is een industrieel potentieel beschikbaar. Ook wordt een gedeelte van de technologische uitrusting van de nationale luchthaven door Sabena niet benut.

Zou men die uitrusting niet kunnen overbrengen naar de gewestelijke luchthavens ?

Antwoord :

De Minister verklaart dat hij volledig bereid is om dat voorstel door zijn diensten te laten onderzoeken.

Vraag :

Thans houden zich in ons land drie diensten bezig met de weervoorspellingen, met name het K. M. I., de R. L. en het Ministerie van Landsverdediging. Zouden die diensten niet kunnen gerationaliseerd worden ?

Antwoord :

Elk van die drie thans bestaande diensten vervult een specifieke rol maar blijkbaar oefenen zij ook bepaalde activiteiten uit die gelijkaardig of identiek zijn.

Réponse :

Le Secrétaire d'Etat ayant l'environnement pour la région Wallonne dans ses attributions a transmis à l'époque au Ministre le rapport concernant l'étude relative à l'aéroport de Jehonville. Ce rapport a été inclus dans l'étude globale de l'infrastructure aéroportuaire faite par le Bureau Dixon Speas.

Il en résulte qu'une spécialisation « tout fret » est actuellement prématurée pour les aéroports régionaux, donc à fortiori pour un nouvel aéroport à construire.

L'étude note en effet que :

1° même dans les années à venir, le fret aérien continuera en grande partie à être transporté par des avions mixtes (passagers, fret);

2° les besoins de fret aérien à traiter en transit resteront encore très importants;

3° les firmes spécialisées préféreront concentrer leurs moyens techniques et leur personnel sur un seul aéroport.

Question :

La Régie des Voies aériennes a investi des sommes importantes dans les installations de radar de Saint-Hubert.

Il est cependant étonnant que ce bâtiment ne soit presque pas protégé.

Une extension du cadre du personnel affecté au radar de Saint-Hubert ne pourrait-elle être envisagée dans le but de procéder au recrutement de gardiens ?

Réponse :

La Régie des Voies aériennes installera prochainement des vitres pare-balles et étendra à la station radar des Ardennes la surveillance dont bénéficie l'aérodrome de Saint-Hubert.

L'extension du cadre du personnel de Saint-Hubert est momentanément tenue en suspens jusqu'à la publication des cadres linguistiques.

Question :

Un potentiel industriel existe dans les environs des aéroports régionaux. D'autre part, une partie de l'équipement technologique de l'aéroport national n'est pas utilisée par la Sabena.

Ne pourrait-on envisager de transférer cet équipement aux aéroports régionaux ?

Réponse :

Le Ministre se déclare entièrement disposé à faire examiner cette proposition par ses services.

Question :

Trois services sont actuellement chargés des prévisions météorologiques dans notre pays, notamment l'I. R. M., la R. V. A. et le Ministère de la Défense nationale. Ne pourrait-on pas rationaliser ces services ?

Réponse :

Chacun des trois services existant actuellement remplit une mission spécifique, mais il semble qu'ils exercent également certaines activités similaires ou identiques.

Destijds heeft de Minister voorgesteld een werkgroep op te richten belast met het probleem van de reorganisatie of van de eventuele samenvoeging.

Die diensten wisselen gegevens uit welke hun bron vinden in de waarnemingen van de diverse netten.

Elke dag gript een driedelige overleg plaats om de resultaten te vergelijken van de berekeningen die als basis voor de weersvoorspellingen dienen.

Vraag :

Hoeveel Belgen worden er tewerkgesteld bij Eurocontrol te Maastricht ?

Welke is de inbreng van ons land in de kosten van Eurocontrol ?

Wat is de ventilatie van de kosten ?

Antwoord :

Op dit ogenblik zijn te Maastricht 388 personeelsleden tewerkgesteld, waarvan 86 Belgen.

Voor het jaar 1978 bedroeg de financiële inbreng voor ons land bij Eurocontrol 416 878 484 F.

Vraag :

Het Parlement zal eerlang uitspraak moeten doen over een wetsontwerp, waarbij Sabena gemachtigd wordt haar statuten te wijzigen en het maatschappelijk kapitaal te verhogen.

Mede zou de herstructurering van de Maatschappij moeten worden besproken.

Antwoord :

Het wetsontwerp werd ingediend bij de Senaat op 29 juni 1978 (Stuk n° 423).

Vraag :

Hoeveel heeft de opening van de verbinding Brussel-Atlanta gekost (publiciteitskosten, lokalen...)?

Welke inkomsten werden gerealiseerd ?

Welke zijn de vooruitzichten op half lange termijn ?

Antwoord :

De exploitatie van Atlanta is in juni 1978 begonnen.

Na tien maanden exploitatie, a rato van vier vluchten per week met Boeing 707 en twee cargovluchten, werden onderstaande resultaten geregistreerd :

— passagiers : 24 750 eenheden werden vervoerd wat een bezettingscoëfficiënt gaf van 56,6 %;

— vracht : 3 422 ton werden vervoerd, wat in een bezettingscoëfficiënt van 89,3 % resulteerde.

Vanaf 1 april 1979 werd de produktie op Atlanta met B747 gerealiseerd a rato van 4 vluchten per week.

Op 25 april 1979 heeft men 4 400 passagiers geregistreerd, wat een bezettingscoëfficiënt van 63,3 % gaf en 550 ton vracht, met een bezettingscoëfficiënt van 72,4 %.

Men mag dus stellen dat de verbinding Brussel-Atlanta goede resultaten heeft opgeleverd en dat de overgang van B707 naar B747 voor de maand april 1979 een gelukkige operatie geweest is.

Le Ministre a proposé à l'époque de créer un groupe de travail chargé de l'examen du problème de la réorganisation ou éventuellement de la fusion de ces services.

Ceux-ci échanget des données provenant des observations de réseaux différents.

Une conférence triangulaire a lieu chaque jour en vue de confronter les résultats de calculs servant de base aux prévisions météorologiques.

Question :

Combien de Belges « Eurocontrol » à Maastricht occupe-t-il ?

A combien s'élève la quote-part de notre pays dans le coût d'« Eurocontrol » ?

Quelle est la ventilation de ce coût ?

Réponse :

« Eurocontrol » occupe à l'heure actuelle à Maastricht 388 agents, dont 86 Belges.

La participation financière de notre pays à « Eurocontrol » s'est élevée à 416 878 484 F pour l'année 1978.

Question :

Le Parlement aura à se prononcer incessamment sur un projet de loi autorisant la Sabena à modifier ses statuts et à augmenter son capital social.

La restructuration de la Société devrait également être examinée.

Réponse :

Le projet de loi a été déposé au Sénat le 29 juin 1978 (Doc. n° 423).

Question :

Combien l'ouverture de la ligne Bruxelles-Atlanta (publité, locaux ...) a-t-elle coûté ?

Quel a été le montant des recettes ?

Quelles sont les perspectives à moyen terme ?

Réponse :

La ligne d'Atlanta a été mise en exploitation en juin 1978.

Après 10 mois d'exploitation, à raison de 4 vols par semaine par Boeing 707 et 2 vols d'avions-cargo, les résultats suivants ont été enregistrés :

— passagers : 24 750 personnes transportées, soit un taux d'occupation de 56,6 %;

— fret : 3 422 tonnes transportées, soit un taux d'occupation de 89,3 %.

Depuis le 1^{er} avril 1979, des « B747 » sont en service sur Atlanta à raison de 4 vols par semaine.

Au 25 avril 1979 on avait enregistré 4 400 passagers, soit un taux d'occupation de 63,3 %, ainsi que 550 tonnes de fret, soit un taux d'occupation de 72,4 %.

Il est donc permis de considérer que la liaison Bruxelles-Atlanta a donné de bons résultats et que le remplacement des « B707 » par les « B747 » pendant le mois d'avril 1979 a été une opération utile.

Wat de publiciteitskosten, huurgelden enz... betreft is het niet gebruikelijk deze te publiceren gezien de concurrentiële elementen die zij bevatten.

Wat de vooruitzichten op middellange termijn betreft voorziet men een vooruitgang van 6 à 8 % per jaar zowel voor passagiers als voor de vracht.

Vraag :

Is het mogelijk de nodige contacten te leggen om verkeersrechten op China te bekomen.

Antwoord :

Op 20 april 1975 heeft België met de Volksrepubliek China een luchtvaartovereenkomst ondertekend. Dit akkoord voorziet in het recht voor de Belgische luchtvaartmaatschappij om een vliegroute in te richten via bepaalde plaatsen in Rusland. Toch was het niet mogelijk in laatstgenoemd land rechten te bekomen op een China-route, zodanig dat deze laatste niet economisch geëxploiteerd kan worden.

In januari 1979 werd gevraagd dat besprekingen zouden plaatsgrijpen tussen de Belgische en Chinese luchtvaartdiensten om te komen tot een wijziging van de door de Belgische maatschappij gewenste vliegroute.

Vraag :

Grote bedragen die aan Sabena zijn verschuldigd, zijn thans in Zaïre geblokkeerd.

Welke operaties worden overwogen om die toestand te klaren ?

Antwoord :

Eerst zij gepreciseerd dat de overschotten van ontvangsten waarover Sabena in Zaïre beschikt, niet « geblokkeerd » zijn in de zin dat de Zaïrese overheid de overdraagbaarheid ervan niet erkent, maar dat het tegoeed zich « in afwachting van overdracht » bevindt. De overdracht als dusdanig en de regelmatigheid van die overdracht hangen af van de deviezenreserves waarover de monetaire overheid van Zaïre beschikt en bijgevolg heeft Sabena daar geen vat op.

De gevolgen van die situatie zijn tweërlei :

1° op het vlak van de thesaurie ziet Sabena zich verplicht het aldus in België onstane thesaurietekort aan te vullen en dichtengevolge tamelijk hoge financiële lasten te dragen;

2° op het vlak van de resultaten loopt Sabena het risico dat de koers van de Zaïrese munt nadelig verloopt; dat gevaar wordt nog groter door het uitblijven van regelmatige overdrachten en in 1978 moest worden geconstateerd dat de muntontwaardiging in één enkele keer een groot gedeelte van het sinds jaren opgehoopte en op dat ogenblik nog niet overgedragen netto-resultaat te niet doet.

De evolutie van het probleem werd door Sabena op de voet gevolgd en de Belgische Regering werd regelmatig op de hoogte gehouden.

Samen met de Belgische Regering heeft Sabena verschillende formules onderzocht om de toestand recht te zetten, met dien verstande dat elke oplossing noodzakelijkerwijze afhangt van de instemming van de Zaïrese overheid.

Il n'est pas d'usage de révéler les frais de publicité, de location, etc..., en raison de leur intérêt pour la concurrence.

En ce qui concerne les perspectives à moyen terme, on prévoit une progression annuelle de 6 à 8 %, tant pour les passagers que pour le fret.

Question :

Les contacts nécessaires ne peuvent-ils pas être pris en vue d'obtenir des droits de trafic avec la Chine ?

Réponse :

La Belgique a conclu un accord aérien avec la République populaire de Chine le 20 avril 1975. Cet accord prévoit le droit pour la compagnie aérienne belge d'exploiter une ligne passant par certains points en U. R. S. S. Toutefois, il n'a pas été possible d'obtenir dans ce dernier pays des droits pour une ligne vers la Chine, de sorte que l'exploitation économique de cette ligne est impossible.

Des consultations entre autorités aéronautiques belges et chinoises ont été demandées en janvier 1979 en vue d'obtenir une modification de la route voulue par l'entreprise belge.

Question :

Des sommes importantes dues à la Sabena sont actuellement bloquées au Zaïre.

Quelles opérations ont été envisagées en vue de régler cette situation ?

Réponse :

Il convient de préciser en premier lieu que les excédents de recettes dont dispose la Sabena au Zaïre ne sont pas « bloqués » dans le sens que les autorités zaïroises n'en reconnaîtraient pas la transférabilité, mais que ces avoirs se trouvent « en attente de transfert ». Le transfert en tant que tel ainsi que la régularité de ce transfert sont fonction des réserves de devises dont disposent les autorités monétaires zaïroises et échappent dès lors à toute initiative directe de la part de la Sabena.

Les conséquences d'une telle situation sont de deux ordres :

1° sur le plan de la trésorerie, la Sabena se trouve dans l'obligation de combler les insuffisances de trésorerie ainsi provoquées en Belgique et de supporter de ce fait des charges financières assez élevées;

2° sur le plan des résultats, la Sabena court le risque de voir la monnaie zaïroise subir des fluctuations désavantageuses. Ce risque ne fait que croître par suite de l'absence de transferts réguliers et en 1978 il a fallu constater que la dépréciation monétaire a anéanti en une fois une grande part du résultat net accumulé depuis des années et non transféré à ce moment.

L'évolution du problème a été suivi de très près par la Sabena et le Gouvernement belge en a été régulièrement informé.

La Sabena a examiné avec le Gouvernement belge plusieurs formules en vue de remédier à cette situation, étant entendu que toute solution dépend nécessairement d'un accord des autorités zaïroises.

Zijnerzijds heeft Sabena verschillende stappen gedaan bij de bevoegde overheid in Zaïre, daarin bijgestaan door de diensten van de Belgische Ambassade te Kinshasa.

Na een langdurig overleg werd onder meer verkregen dat de Bank van Zaïre een wisselkoers garandeert die gelijk is aan die van de dag vóór de devaluatie van 1 november 1978, evenwel beperkt tot de aanvragen die de Bank van Zaïre op 31 oktober 1978 had gevalideerd.

Sabena zet het overleg met de Zaïrese overheid voort om de gewaarborgde wisselkoers te bekomen voor het tegoed dat op 1 januari 1979 nog niet was overgedragen. Bovendien kon sinds 16 januari 1979 enige hervatting van de overdrachten worden vastgesteld zodat de hoop is gewettigd dat die overdrachten tegen een tempo van zowat één miljoen zaïres per maand zullen gebeuren.

Er zij aangestipt dat Sabena, uit eerbied voor de regels en krachtens de correctheid waarvan ze blijk wil geven in haar betrekkingen met de Staten op wier grondgebied zij exploiteert, weigert enige oplossing te zoeken die enigszins buiten de officiële en wettelijke weg valt.

Vraag :

Kan een wijziging aan de bestaande reglementering ingevoerd worden op grond waarvan het mogelijk zou zijn de bestemmingen die niet door Sabena aangevlogen worden vrij te verklaren en waarbij een notificatie van de vlucht aan het Bestuur der Luchtvaart zou volstaan.

Antwoord :

Een eenvoudige notificatie kan niet volstaan. Een voorafgaande toelating die wordt verleend na onderzoek, is onontbeerlijk om de diensten toe te laten na te gaan, niet alleen of bedoelde vluchten wel degelijk buiten de concessie van Sabena vallen maar ook om zich te vergewissen of de andere bepalingen van de reglementering inzake veiligheid en verzekering wel degelijk nagevolgd worden.

Vraag :

In verband met de Burgerlijke Luchtvaartschool wordt volgende vragen gesteld :

Wat zijn de werkingskosten van de Burgerlijke Luchtvaartschool te Grimbergen ?

Hoeveel kost de opleiding van een piloot ?

Hoeveel piloten levert deze school af per sessie ?

Hoeveel piloten vinden een betrekking bij Sabena en andere luchtvaartmaatschappijen ?

Zijn de behoeften wat piloten betreft voor Sabena en andere maatschappijen gedekt door de afgestudeerden ?

Zijn de piloten waarvan de opleiding beëindigd is verplicht een aantal jaren in dienst te blijven ?

Wat onderneemt men om de private luchtvaartscholen te stimuleren ?

Antwoord :

De 23^e promotie die in 1975 werd beëindigd leverde 20 piloten op, waarvan er 17 in dienst werden genomen door Sabena en 2 bij andere luchtvaartmaatschappijen en 1 overleden is.

Voor de 24^e en de 25^e promotie die thans aan de gang zijn werden respectievelijk 18 en 36 leerlingen ingeschreven.

De son côté la Sabena a fait plusieurs démarches auprès des autorités compétentes au Zaïre aidée en cela par les services de l'Ambassade belge à Kinshasa.

Après de longues négociations l'on a obtenu notamment que la Banque du Zaïre garantisse un cours de change égal à celui existant à la veille de la dévaluation du 1^{er} novembre 1978, limité toutefois aux seules demandes que la Banque du Zaïre a validées au 31 octobre 1978.

La Sabena poursuit les négociations avec les autorités zaïroises en vue d'obtenir l'excédent de cette garantie de cours de change pour le restant de ses avoirs non encore transférés au 1^{er} janvier 1979. En outre depuis le 16 janvier 1979 on a pu constater une certaine reprise des transferts qui nourrit l'espoir que ces transferts se feront à raison d'environ 1 million de zaïres par mois.

Il est à noter que la Sabena, par respect pour les règles et en vertu de la correction dont elle veut faire preuve dans ses relations avec les Etats sur le territoire desquels elle exploite, se refuse de rechercher toute solution qui ne rentrait pas dans la voie officielle et légale.

Question :

Pourrait-on envisager une modification de la réglementation existante, de telle sorte qu'il deviendrait possible de déclarer vacantes les destinations non desservies par la Sabena et qu'une simple notification du vol à l'Administration de l'Aéronautique suffirait ?

Réponse :

Une simple notification ne suffit pas. Une autorisation préalable, telle que celle qui est délivrée après enquête, est indispensable pour permettre aux services, non seulement de vérifier si ces vols n'entrent pas dans la concession de la Sabena, mais également de contrôler si les autres dispositions de la réglementation en matière de sécurité et d'assurance sont bien respectées.

Question :

Les questions suivantes sont posées en ce qui concerne l'Ecole d'aviation civile :

Quels sont les frais de fonctionnement de l'Ecole d'aviation civile de Grimbergen ?

Quel est le coût de la formation d'un pilote ?

Quel est le nombre de pilotes formés par l'Ecole à chaque session ?

Quel est le nombre de pilotes qui trouvent un emploi à la Sabena ou dans d'autres sociétés aéronautiques ?

En ce qui concerne les pilotes destinés à la Sabena et à d'autres sociétés, les besoins sont-ils couverts par le nombre de diplômés ?

Les pilotes qui ont terminé leur formation sont-ils tenus de rester en service pendant un certain nombre d'années ?

Quelles sont les actions entreprises pour stimuler les écoles d'aviation civile ?

Réponse :

La 23^e promotion qui a quitté l'école en 1975 a fourni 20 pilotes, dont 17 sont entrés à la Sabena, 2 dans d'autres sociétés aéronautiques et 1 est décédé.

Pour la 24^e et la 25^e promotions qui sont actuellement en cours de formation, 18 et 36 élèves se sont faits inscrire.

In 1978 werd een krediet van 51 119 443 F aan de Burgerlijke Luchtvaartschool uitgekeerd.

Het Bestuur der Luchtvaart voert regelmatig gesprekken met de Belgian Air Academie met het oog op het vormen van piloten.

Onze nationale luchtvaartmaatschappij kan op voldoende wijze recruteren uit de Burgerlijke Luchtvaartschool en principieel legt zij de piloten geen enkele contractuele verplichting op uit hoofde van de school waar zij hun opleiding hebben genoten.

Vraag :

Onder de Regering-Tindemans werd aanvaard dat de problemen van de taalkaders van Sabena en van de R. L. W. zouden worden gekoppeld. Op Sabena stelt men een Frans-talig overwicht vast, terwijl de Regie der Luchtweegen een Nederlandstalig overwicht kent.

Het taalkader van de Regie der Luchtweegen werd nog niet vastgesteld.

Het thans bestaande voorstel doet nochtans enkele vragen rijzen :

— ongeveer 400 arbeidsplaatsen zouden aan dat taalkader worden onttrokken om toevertrouwd te worden aan beampten van de Nederlandse taalrol. Is de Minister van oordeel dat zulks strookt met artikel 46, § 3, van de taalwetten ?

— kan men sommige diensten, die thans nog in Zaventem ondergebracht zijn, niet naar het Centraal bestuur overbrengen ?

Antwoord :

Een ontwerp van taalkader voor de Regie der Luchtweegen werd voor advies aan de Vaste Commissie voor Taaltoezicht op 22 februari 1978 voorgelegd.

Wat de betrekkingen tussen het werklidenpersoneel en de andere personeelsleden betreft (toepassing van artikel 46, § 3, van de taalwetten), zal die vraag geregeld worden door de interne organisatie van de diensten.

Wat de overbrenging naar het Centraal bestuur betreft van sommige diensten, die thans te Zaventem zijn ondergebracht, blijkt dat het in talrijke gevallen uiterst moeilijk is de grens te bepalen tussen de verschillende afdelingen van de diensten die voor een dergelijke operatie in aanmerking zouden kunnen komen.

Vraag :

De nationale luchthaven bevindt zich op Nederlands taalgebied en moet als dusdanig worden behandeld. De taalkaders, ook die van de Sabena, moeten zo vlug mogelijk worden uitgevoerd en dit op elk niveau.

Antwoord :

Het koninklijk besluit in uitvoering van artikel 48 van de taalwetten werd uitgevaardigd op 10 oktober 1978.

Het ontwerp-besluit houdende vaststelling van de taaltrappen en de taalkaders wordt thans ingewacht.

In het *Belgisch Staatsblad* van 6 april 1979 werd inmiddels reeds een bericht aan het personeel bekendgemaakt in verband met de inschrijving op een taalrol bij Sabena.

L'Ecole d'aviation civile a bénéficié d'un crédit de 51 119 443 F en 1978.

L'Administration de l'Aéronautique entretient des contacts réguliers avec la « Belgian Air Academie » en vue de former des pilotes.

Les besoins en pilotes de notre Société nationale d'aviation sont couverts par l'Ecole d'aviation civile. En principe la Sabena n'impose pas aux pilotes des obligations contractuelles du chef de l'école où ils ont été formés.

Question :

Sous le gouvernement Tindemans, il avait été admis que les problèmes des cadres linguistiques de la Sabena et de la R. V. A. seraient liés. On constate qu'il existe une majorité de francophones à la Sabena et de néerlandophones à la R. V. A.

Le cadre linguistique de la Régie des Voies Aériennes n'a pas encore été fixé.

La proposition qui existe actuellement suscite cependant certaines questions :

— quelque 400 emplois seraient soustraits à ce cadre linguistique pour être confiés à des agents du rôle linguistique néerlandais. Le Ministre estime-t-il que cette option est conforme à l'article 46, § 3, des lois linguistiques ;

— ne pourrait-on pas prévoir le transfert de certains services qui sont toujours installés à Zaventem vers l'Administration centrale ?

Réponse :

Un projet de cadre linguistique pour la Régie des Voies aériennes a été soumis pour avis à la Commission permanente de Contrôle linguistique le 22 février 1978.

La question des rapports entre le personnel ouvrier et les autres membres du personnel (application de l'article 46, § 3, des lois linguistiques) sera réglée par l'organisation interne des services.

Quant au transfert de certains services actuellement situés à Zaventem vers l'Administration centrale, il s'avère souvent très difficile de déterminer la limite entre les différentes sections de services qui entreraient en ligne de compte pour une telle opération.

Question :

Notre aéroport national se trouve dans la région linguistique flamande et doit être traité comme tel. Les cadres linguistiques, y compris ceux de la Sabena, doivent entrer en vigueur au plus tôt et à tous les niveaux.

Réponse :

L'arrêté royal pris en exécution de l'article 48 des lois linguistiques a été publié le 10 octobre 1978.

Le projet d'arrêté fixant les échelles et les cadres linguistiques est en préparation.

Entre-temps, un avis relatif à l'inscription du personnel sur l'un des rôles linguistiques de la Sabena a été publié par le *Moniteur belge* du 6 avril 1979.

Vraag :

Sabena heeft bepaalde moeilijkheden gehad met de stewardessen. Hoe staat het thans met dat probleem ?

Antwoord :

Ingevolge een onlangs in het paritair comité gesloten akkoord is het statuut van het vliegend kajuitpersoneel van de maatschappij gevoelig gewijzigd.

De stewardessen die aangeworven waren onder het stelsel van een arbeidsovereenkomst voor de duur van vijf jaar kunnen indien zij zulks wensen die overeenkomst omzetten in een overeenkomst van onbepaalde duur.

De overeenkomsten van de vrouwelijke personeelsleden die vóór 1 januari 1954 aangeworven waren, worden eveneens omgezet in een overeenkomst van onbepaalde duur.

Met uitzondering van het seizoenpersoneel zal het vliegend personeel in de toekomst eveneens bij middel van een overeenkomst van onbepaalde duur worden aangeworven. Een personeelslid dat de maatschappij wil verlaten, zal dat kunnen na vijf jaar, met inachtneming van een opzegging van 6 maanden.

E. Havenbeleid, binnenvaart en scheepsvaart

Vraag :

Wat de werking van de Nationale Commissie voor het Havenbeleid betreft, wordt gevreesd dat het te lang zal duren vooraleer concrete adviezen zullen worden voorgelegd. Daarom lijkt het aangewezen dat aan elk van de werkgroepen opgericht in die Commissie, een strikte timing zou worden opgelegd.

Voor de werkgroep « Concurrentieverhoudingen » wordt daarenboven de bezorgdheid uitgedrukt betreffende het verschil inzake bepaalde rechten waardoor, o.a. ingevolge de onlangs besliste verhoging aan de loodsrechten, die concurrentieverhogingen in werkelijkheid door de overheid zelf nog schever werden getrokken. Men zou moeten inzien dat hierdoor de belangen van onze eerste haven in het gedrang komen.

Antwoord :

De onderscheiden werkgroepen hebben sedert hun oprichting zeer actief gewerkt en meerdere vergaderingen belegd. De opdracht werd trouwens gegeven om binnen de kortst mogelijke tijd tot concrete adviezen te komen.

De Minister zal er persoonlijk over waken dat dit ook werkelijkheid zal worden.

Wat de aanpassing van de loodsrechten betreft, werd door de administratie een voorstel uitgewerkt om deze rechten in de kusthavens eveneens, en in veel belangrijker mate, te verhogen.

Alvorens daaromtrent een definitieve beslissing te treffen, wacht de Minister het in verslag van de werkgroep « Concurrentieverhoudingen » waarover in de vraag gehandeld wordt.

Vraag :

Is bij de samenstelling van de Nationale Commissie voor het Havenbeleid rekening gehouden met de vertegenwoordiging van de verschillende landstreken ?

Question :

La Sabena a connu certains problèmes avec les hôteses. Quelle est la situation actuelle ?

Réponse :

Un accord intervenu récemment en commission paritaire apporte des modifications importantes au statut du personnel navigant de cabine de la Société.

Les hôteses engagées sous le régime d'un contrat de travail de 5 ans peuvent, si elles le désirent, transformer ce contrat en contrat de durée indéterminée.

Le contrat du personnel féminin engagé avant le 1^{er} janvier 1954 deviendra également un contrat à durée indéterminée.

Le futur personnel navigant sera également engagé sous contrat à durée indéterminée, exception faite pour le personnel saisonnier. L'agent qui désire quitter la Sabena pourra le faire après 5 ans, moyennant préavis de 6 mois.

E. Politique portuaire, navigation intérieure et navigation maritime

Question :

En ce qui concerne le fonctionnement de la Commission nationale de politique portuaire, on craint que des avis concrets ne se fassent attendre trop longtemps. Il paraît dès lors indiqué d'imposer à chacun des groupes de travail créés au sein de cette Commission un calendrier très strict.

En ce qui concerne le groupe de travail « Relations concurrentielles » des inquiétudes se sont fait jour, notamment au sujet de la divergence de certains droits, qui, notamment à la suite de l'augmentation des droits de pilotage qui vient d'être décidée, ont eu pour effet que l'autorité elle-même a, en réalité, créé une distorsion encore plus grande dans les « positions concurrentielles ». Il faudrait se rendre compte que de tels agissements compromettent les intérêts de notre premier port.

Réponse :

Depuis leur création les divers groupes de travail ont été très actifs et ils ont tenu plusieurs réunions. Ils ont d'ailleurs été chargés d'émettre des avis concrets dans les meilleurs délais.

Le Ministre veillera personnellement à ce qu'il en soit bien ainsi.

En ce qui concerne l'adaptation des droits de pilotage, l'administration a élaboré une proposition en vue d'augmenter ces droits dans les ports côtiers également et cela dans une mesure beaucoup plus importante.

Avant de prendre une décision définitive, le Ministre attend le rapport du groupe de travail, « Relations concurrentielles », dont il est question ci-dessus.

Question :

Dans la composition de la Commission nationale de politique portuaire est-il tenu compte de la représentation des différentes régions du pays ?

Antwoord :

De samenstelling van de Nationale Commissie voor het Havenbeleid werd destijds vastgesteld door een in Minister-raad overlegd koninklijk besluit.

Alle afgevaardigden, zowel de administraties als de gewesten en de privé-sector, hebben intussen hun plaats ingenomen.

Vraag :

De uitbouw van de haven van Zeebrugge gebeurt gedeeltelijk op het grondgebied van de gemeente Knokke-Heist. Het beheer van de haven alsdusdanig wordt verzekerd door de Maatschappij voor Brugse Zeevaartinrichtingen.

Is de Minister niet van oordeel dat de gemeenten waarop de haven wordt uitgebouwd bij dit beheer zouden moeten betrokken worden ?

Antwoord :

De voogdij over de Maatschappij voor Brugse Zeevaartinrichtingen wordt uitgeoefend door de Minister van Openbare Werken.

De Minister is bereid de gestelde vraag voor onderzoek aan zijn collega over te maken.

Vraag :

Welke maatregelen treft de Regering in verband met de uitbouw van de haven van Zeebrugge, vooral dan wat betreft de veiligheidsaspecten verbonden aan de inplanting van de L. N. G.-terminal ?

Antwoord :

Door de Regering werden een aantal maatregelen getroffen ingevolge dewelke :

- onderhandelingen worden gevoerd met « Gaz de France » voor het bekomen van een tijdelijke bevoorradingsmogelijkheid via Frankrijk;
- de nodige schikkingen worden genomen opdat de werken met betrekking tot de aanleg van de eerste 300 m van de strekdam zonder vertraging worden uitgevoerd;
- studies werden gedaan om alle mogelijke oplossingen te onderzoeken;
- de Commissie belast met het onderzoek van de veiligheidsaspecten haar werkzaamheden te laten activeren;

Wat dit laatste betreft, kan worden aangestipt dat de bouw van de terminal in de voorhaven volgens deze Commissie alle nodige veiligheidsvoorwaarden biedt.

Vraag :

In verband met de uitvoering van de wet van 19 juni 1978 betreffende het beheer van het Linkerscheldeovergebied, wordt de Minister herinnerd aan twee beloften gedaan tijdens de bespreking van het wetsontwerp in de Commissie, namelijk wat betreft de omvorming van de Intercommunale van het Land van Waas tot een zuivere intercommunale en het informeren van de Commissie over de besluiten te nemen in uitvoering van deze wet.

Antwoord :

De afspraken die destijds werden gemaakt zullen nageleefd worden.

Réponse :

La composition de la Commission nationale de politique portuaire a été décidée à l'époque par un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres.

Tous les délégués, aussi bien des administrations que des régions et du secteur privé, ont été installés entre-temps.

Question :

L'extension du port de Zeebrugge se fait en partie sur le territoire de la commune de Knokke-Heist, la gestion du port proprement dit étant assurée par la « Maatschappij voor Brugse Zeevaartinrichtingen ».

Le Ministre n'est-il pas d'avis que les communes sur le territoire desquelles le port se développe, devraient être associées à sa gestion ?

Réponse :

La tutelle sur la « Maatschappij voor Brugse Zeevaartinrichtingen » est exercée par le Ministre des Travaux publics.

Le Ministre est prêt à lui soumettre pour examen la question posée.

Question :

Quelles mesures le Gouvernement prend-il en ce qui concerne l'extension du port de Zeebrugge, plus particulièrement les problèmes de sécurité que pose l'implantation d'un terminal L. N. G. ?

Réponse :

Le Gouvernement a pris un certain nombre de mesures en vertu desquelles :

- des négociations sont en cours avec le « Gaz de France » en vue d'obtenir une possibilité d'approvisionnement temporaire via la France;
- les dispositions nécessaires sont prises pour que les travaux relatifs à la construction des premiers 300 mètres de la digue longitudinale puissent être exécutés sans délai;
- des études sont effectuées en vue d'examiner toutes les solutions possibles;
- la Commission chargée de l'examen des aspects de sécurité sera en mesure d'activer ses travaux.

En ce qui concerne ce dernier point, il est à noter que, selon cette Commission, la construction du terminal dans l'avant-port offre toutes les garanties de sécurité nécessaires.

Question :

En ce qui concerne l'exécution de la loi du 19 juin 1978 relative à la gestion du territoire de la rive gauche de l'Escaut à hauteur d'Anvers, le Ministre s'est vu rappeler les deux promesses qu'il avait faites lors de la discussion du projet de loi en Commission, en ce qui concerne notamment la transformation de l'Intercommunale du Pays de Waas en intercommunale pure et l'information de la Commission au sujet des arrêtés qui doivent être pris en exécution de cette loi.

Réponse :

Les engagements qui ont été pris à l'époque seront respectés.

Vraag :

De zetel van de Dienst voor Regeling der Binnenvaart (D. R. B.) is gevestigd te Antwerpen, niettegenstaande deze dienst de leiding heeft over buurtkantoren welke zowel in Wallonië als in Vlaanderen en Brussel gevestigd zijn.

Hoe komt het dan dat op 28 betrekkingen bij de centrale zetel slechts één enkele betrekking is toegekend aan een personeelslid van de Franse taalrol?

Antwoord :

In feite zijn op de centrale zetel van de Dienst voor Regeling der Binnenvaart te Antwerpen twee ambtenaren van niveau 1 van de Franse taalrol werkzaam.

Over het ontwerp van taalkader voor dit organisme werd door de Vaste Commissie voor Taaltoezicht eenparig een gunstig advies verstrekt.

Het ontwerp is thans voorgelegd aan de Ministerraad en zodra deze een beslissing heeft genomen, zal het nodige koninklijk besluit verschijnen.

De vacante betrekkingen bij de centrale zetel van de Dienst staan telkens open voor de personeelsleden van beide taalsystemen.

Vraag :

Met de Minister zijn wij bezorgd over de gevolgen die kunnen verbonden zijn aan de Rijn-Main-Donau-verbinding, niet alleen wat de binnenvaart betreft, maar ook wat de weerslag daarvan zou kunnen zijn op het spoor.

Het gaat echter niet alleen om deze verbinding, doch bij deze gelegenheid zouden wij graag vernemen of de Minister nadere inlichtingen kan verstrekken over andere grensoverschrijdende kanalen die op dit ogenblik worden gepland o. a. in Frankrijk. Hoever zijn deze projecten gevorderd?

Antwoord :

Wat betreft de Rijn-Main-Donau-verbinding, heeft de Transportraad van de E. E. G. in november 1978 een belangrijke beslissing genomen, waarbij bepaalde Lid-staten waaronder België, gemachtigd worden een aanvullend protocol bij de Akte van Mannheim goed te keuren. Het doel hiervan is aan de Centrale Rijnvaartcommissie een instrument te bezorgen om het hoofd te kunnen bieden aan de concurrentie van de binnenvloot van de Oostbloklanden die zich bij de openstelling van het Rijn-Main-Donaukanaal in 1985 zeker zal voordoen.

Onder de projecten voor de bouw van andere grote waterwegen van internationaal belang is op dit ogenblik alleen de Rijn-Rhône-verbinding te vergelijken met de Rijn-Main-Donau-verbinding. Die verbinding, helemaal op Frans grondgebied, omvat de aanpassing van de waterwegen doorheen de valleien van de Rijn, de Saône en de Rhône en de bouw van een grootscheeps kanaal tussen de zogenoemde « Boergondische drempel » die de waterscheiding vormt tussen de bekken van de Rijn en de Rhône. Men voorziet dat de werken aan de waterwegen door de valleien tegen einde 1980 zullen klaarkomen. Wat de eigenlijke verbinding tussen de twee bekken betreft, kan nog geen datum van verwezenlijking worden voorzien. Het project stelt bijzonder zware financiële en budgettaire problemen.

Question :

Le siège de l'Office Régulateur de la Navigation Intérieure (O. R. N. I.) est situé à Anvers alors que l'O. R. N. I. est un service qui dirige des bureaux de tour situés aussi bien en Wallonie, qu'en Flandre ou à Bruxelles.

Comment se fait-il dès lors que sur les 28 emplois prévus pour le siège central, un seul emploi soit confié à un agent du rôle français?

Réponse :

En réalité deux fonctionnaires de niveau 1 du rôle linguistique français sont en fonction au siège central de l'Office Régulateur de la Navigation Intérieure à Anvers.

Le projet de cadre linguistique de cet organisme a fait l'objet d'un avis favorable de la Commission permanente de contrôle linguistique. Cet avis a été émis à l'unanimité.

Ce projet est actuellement soumis au Conseil des Ministres et, dès la décision de celui-ci, l'arrêté royal requis sera pris.

Les emplois vacants au siège central de l'Office sont chaque fois ouverts aux agents des deux rôles linguistiques.

Question :

Comme le Ministre nous sommes préoccupés des conséquences qui peuvent découler de la liaison Rhin-Main-Danube en ce qui concerne, non seulement la navigation intérieure, mais également les répercussions éventuelles de cette liaison sur le trafic ferroviaire.

Dans le même ordre d'idées, nous aimerions savoir si le Ministre est à même de fournir des informations précises au sujet des canaux franchissant les frontières qui sont actuellement à l'étude notamment en France. Où en sont ces projets?

Réponse :

En ce qui concerne la liaison Rhin-Main-Danube, le Conseil des Transports de la C. E. E. a pris, en novembre 1978, une décision importante par laquelle certains Etats membres, dont la Belgique, sont autorisés à approuver un protocole complémentaire à l'Acte de Mannheim. Ce protocole vise à procurer à la Commission centrale de la navigation rhénane un instrument qui doit lui permettre de faire face à la concurrence qui lui est faite par la flotte intérieure des pays de l'Est, concurrence qui ne manquera pas de se manifester au moment de l'ouverture en 1985 du canal Rhin-Main-Danube.

Parmi les projets relatifs à la construction des autres grandes voies navigables d'intérêt international, seule pour l'instant la liaison Rhin-Rhône est comparable à la liaison Rhin-Main-Danube. Cette liaison, qui est entièrement située en territoire français, comporte l'adaptation des voies navigables dans les vallées du Rhin, de la Saône et du Rhône, ainsi que la construction d'un canal accessible à des navires de grand gabarit et ce à travers le « seuil bourguignon » qui constitue la ligne de partage des eaux des bassins du Rhin et du Rhône. On prévoit que les travaux relatifs aux voies navigables traversant ces vallées seront achevés pour la fin de 1980. En ce qui concerne la liaison proprement dite entre les deux bassins, il n'est pas encore possible de prévoir la date de sa réalisation. En outre, le projet pose des problèmes financiers et budgétaires d'une acuité particulière.

De politiek-economische problemen die de Rijn-Main-Donau-verbinding stelt, hebben geen parallel op de Rijn-Rhône-verbinding. Die problemen houden namelijk verband met de penetratie in het Rijnbekken van de vloten van een aantal Donaulanden, gekenmerkt eensdeels door het feit dat die vloten geëxploiteerd worden volgens principes die afwijken van die welke in de landen van West-Europa gebruikelijk zijn en anderdeels door de garantie van algemene vrijheid van scheepvaart ingeschreven in de akte van Mannheim.

Vraag :

Het probleem van de exploitatie van koopvaardij-schepen onder Belgische vlag in competitie met goedkope vlaggen blijft zich steeds scherper stellen. Bij het onderhandelen over internationale conventies zou ons land de stelling moeten verdedigen dat elke vlag een minimumaantal rechten moet eerbiedigen en waarborgen bieden ter eerbiediging van die rechten.

Antwoord :

Deze aangelegenheid weerhoudt de gans bijzondere aandacht van de Minister en wordt trouwens op zijn departement regelmatig besproken met vertegenwoordigers van de werkgevers en de werknemers uit de koopvaardij.

Teneinde te vermijden dat bepaalde schepen niet langer onder Belgische vlag zouden geëxploiteerd worden en de nieuwbouw onder Belgische vlag te stimuleren, werden belangrijke maatregelen goedgekeurd betreffende :

- de kredietverlening voor nieuwbouw;
- de aankoop van tweedehandsschepen;
- de compensatie van de meerkosten verbonden aan de exploitatie onder Belgische vlag.

Op de internationale conferenties wordt zowel door de vertegenwoordigers van de overheid als door deze van de rederijen en van de vakbonden geageerd om te trachten de uitbouw en de werking van de onder goedkope vlag varende schepen te beperken.

Vraag :

De Regie voor Maritiem Transport is een zuiver overheidsbedrijf dat over geen enkel monopolie beschikt. Zij staat dus rechtstreeks in concurrentie met andere bedrijven. Kunnen nadere gegevens over de huidige situatie worden verstrekt ?

Antwoord :

Door de R. M. T. werd in 1978, na afschrijving, een verlies geboekt van 208 miljoen, wat beduidend hoger ligt dan het deficit van de vorige jaren.

De Regie wordt geconfronteerd met belangrijke tegenlagen o.m. :

- de daling van het pond sterling tegenover de Belgische frank, die in 1977 gemiddeld 62,43 F waard was en in 1978 daalde tot gemiddeld 60 F. Indien men weet dat elke daling van het pond met 1 Belgische frank gedurende een gans jaar een minderontvangst betekent van 23 miljoen, kan worden berekend dat door de verdere daling in 1978 een minderinkomen werd geboekt van 56 miljoen.

Les problèmes politico-économiques soulevés par la liaison Rhin-Main-Danube ne présentent aucune similitude avec ceux de la liaison Rhin-Rhône. Ces problèmes découlent notamment de la pénétration des flottes de certains pays du Danube dans le bassin rhénan, pénétration qui se caractérise par le fait que ces flottes ne sont pas exploitées selon les mêmes principes qu'en Europe occidentale et que l'Acte de Mannheim garantit la liberté totale de navigation.

Question :

L'exploitation des navires marchands battant pavillon belge devient de plus en plus problématique face à la concurrence des pavillons de complaisance. Lors de la négociation des conventions internationales, notre pays devrait défendre la thèse selon laquelle chaque pavillon doit respecter un minimum de droits et offrir des garanties pour qu'il en soit ainsi.

Réponse :

Cette question, qui retient l'attention particulière du Ministre, est régulièrement discutée au département, en présence de représentants des employeurs et des travailleurs de la marine marchande.

D'importantes mesures ont été approuvées afin d'éviter que certains navires cessent d'être exploités sous pavillon belge et afin de stimuler la construction de nouveaux navires battant pavillon belge. Ces mesures concernent :

- l'octroi de crédits pour la construction de nouveaux navires;
- l'achat de navires d'occasion;
- la compensation des frais supplémentaires entraînés par l'exploitation sous pavillon belge.

Lors des conférences internationales, les représentants des autorités, des armateurs et des syndicats conjuguent leurs efforts afin de limiter la prolifération et l'activité des navires battant pavillon de complaisance.

Question :

La Régie des transports maritimes est une entreprise publique pure qui ne dispose d'aucun monopole. Elle entre donc en concurrence directe avec d'autres entreprises. Serait-il possible d'obtenir de plus amples informations sur sa situation actuelle ?

Réponse :

En 1978, la R. T. M. a enregistré, après amortissement, un déficit de 208 000 000 de F qui est nettement supérieur à celui des années précédentes.

La Régie a toutefois connu une conjoncture très défavorable :

- la faiblesse de la livre sterling par rapport au franc belge. Le cours moyen de la livre est tombé de 62,43 F en 1977 à 60 F en 1978. Sachant que lorsque la livre baisse d'un FB pendant un an, les recettes diminuent de 23 millions, on peut calculer que la poursuite du fléchissement de la livre en 1978 a entraîné une perte de recettes de 56 millions de F;

— de stijging van de prijs van de brandstof. Bij het opmaken en van de begroting 1979 bedroeg die prijs slechts 4,167 F per kg voor gas-olie en 2,682 F per kg voor zware olie. De op dit ogenblik betaalde prijzen — die nog heel wat zouden kunnen stijgen — betekenen reeds een meeruitgave voor 1979 van 128 miljoen.

Vraag :

Het zou in de bedoeling liggen van het departement de activiteit in de Zeevaartschool te Oostende te verminderen en deze over te hevelen naar Antwerpen.

Wat is de bedoeling met de amarinage van de kadetten ? Gaat men de « Commandant Fourcault » uit de vaart nemen ? De bouw wordt immers voorzien van een nieuw hydrografisch vaartuig voor de diensten van het Zeewezen te Antwerpen dat mede zou ingeschakeld worden als applicatieschip voor de Hogere Zeevaartschool voor het praktisch onderricht.

Antwoord :

Er zijn geen plannen om de activiteiten van de Zeevaartschool te Oostende te verminderen. Deze school zal in de toekomst verder benut worden voor de opleiding van de eerstejaarsstudenten van de Hogere Zeevaartschool.

Er is evenmin sprake van de « Commandant Fourcault » uit de vaart te nemen. Dit opleidingsschip zal verder benut worden voor de amarinage van de kadetten.

Wat betreft het nieuwe hydrografisch vaartuig, dient aangestipt dat het hier gaat om de vervanging van de « Scheldewacht ». Dit vaartuig zal zoals in het verleden o.m. dienst doen als applicatieschip voor de Hogere Zeevaartschool, doch alleen voor het praktisch onderricht van elektronische instrumenten (radar en decca) alsook voor de toepassing van de reglementen en de bebakening.

Vraag :

Voor onze visserij stellen zich op dit ogenblik twee nijpende problemen waardoor vele vissers vrezen onrechtvaardig te worden behandeld : het betreft de bevoorrading in gasolie en E. O. G. F. L. subsidies.

Antwoord :

Het gaat hier om twee aangelegenheden die buiten de bevoegdheid liggen van het departement van Verkeerswezen, doch waarvoor de Minister contact zal opnemen respectievelijk met zijn collega's van Economische Zaken en Landbouw.

Wat de bevoorrading in gasolie betreft, kan hij alleszins de verzekering geven dat er geen enkele beperkende maatregel voor de zeevisserij is voorzien — dit werd trouwens reeds door Minister van Economische Zaken bevestigd — en dat het alleen om een distributie probleem gaat.

Terzake zal hij verder contact opnemen.

Vraag :

In de uiteenzetting van de Minister is sprake van de toekenning van verschillende miljarden in het raam van de wet van 23 augustus 1948 op het scheepskrediet.

Worden die kredieten toegekend voor de bouw, voor het onderhoud of voor de herstelling en de uitrusting van de schepen ?

— l'augmentation du prix du carburant. Lors de l'établissement du budget de 1979, le kg de gas-oil et le kg d'huile lourde coûtaient à peine 4,167 F et 2,682 F. Les prix actuels — qui pourraient encore subir une forte augmentation — entraînent déjà une augmentation des dépenses de 128 millions de F pour 1979.

Question :

Le Département aurait l'intention de réduire les activités de l'Ecole de Navigation d'Ostende et de transférer celle-ci à Anvers.

Quelles sont les intentions en ce qui concerne l'amarinage des cadets ? Va-t-on désarmer le « Commandant Fourcault » ? On prévoit en effet, la construction d'un nouveau bâtiment hydrographique pour les services de la Marine, à Anvers. Ce bâtiment servirait également de bateau-école pour l'enseignement pratique de l'Ecole supérieure de Navigation.

Réponse :

Il n'est pas envisagé de réduire les activités de l'Ecole de Navigation d'Ostende. A l'avenir, cette Ecole continuera à être affectée à l'instruction des étudiants de première année de l'Ecole supérieure de Navigation.

Il n'est pas davantage question de retirer le « Commandant Fourcault » de la navigation. Ce navire d'instruction continuera à être utilisé pour l'amarinage des cadets.

En ce qui concerne le nouveau bâtiment hydrographique, il convient de signaler qu'il s'agit en l'occurrence du remplacement du « Scheldewacht ». Ce bâtiment sera, comme par le passé, utilisé comme bateau-école de l'Ecole supérieure de navigation, mais uniquement en vue de la formation pratique aux appareillages électroniques (« radars » et « decca ») ainsi que pour l'application des règlements et le balisage.

Question :

Nos pêcheurs connaissent actuellement deux problèmes graves et craignent d'être défavorisés sur ces points : il s'agit de l'approvisionnement en gasoil et des subsides du F. E. O. G. A.

Réponse :

Il s'agit de deux problèmes qui ne relèvent pas du département des Communications, mais au sujet desquels le Ministre se mettra en relation avec ses collègues des Affaires économiques et de l'Agriculture.

En ce qui concerne l'approvisionnement en gasoil, il peut d'ores et déjà certifier qu'aucune mesure de restriction n'est prévue pour la pêche maritime, ainsi que l'a d'ailleurs confirmé le Ministre des Affaires économiques. Il s'agit uniquement d'un problème de distribution.

Les contacts se poursuivront sur ce point.

Question :

L'exposé du Ministre fait état de plusieurs milliards accordés dans le cadre de la loi du 23 août 1948.

Ces crédits sont-ils accordés pour la construction, l'entretien, la réparation et l'armement des navires ?

Antwoord :

Overeenkomstig de wet van 23 augustus 1948 werden die kredieten aan de rederijen toegekend met het oog op de bouw van zeeschepen. Voor het onderhoud of de herstelling van schepen worden geen kredieten toegekend.

Vraag :

Ter ondersteuning van de zeevissersrij zouden met de beschikbaar gekomen reserves van V. O. Z. O. R. bepaalde premies worden toegekend.

Zijn daaromtrent reeds normen vastgelegd, zo ja, welke ?

Antwoord :

Deze normen werden, na bespreking met de betrokken kringen, in uitvoering van het koninklijk besluit van 27 februari 1979, vastgelegd bij koninklijk besluit van 22 maart 1979 verschenen in het *Belgisch Staatsblad* van 30 maart 1979.

Vraag :

De begroting voorziet de nodige kredieten voor de bouw van een nieuw hydrografisch vaartuig alsook voor de bouw van 4 nieuwe redboten.

Kan deze overheidsbestelling niet worden geplaatst bij « Beliard Murdoch » te Oostende ? Deze werf kent een nijpend werkgelegenheidstekort.

Antwoord :

De nodige schikkingen worden getroffen om deze bestelling op een Belgische werf te plaatsen. Een rechtstreekse bestelling bij één bepaalde werf is, nochtans onmogelijk aangezien de terzake geldende reglementering inzake aanbestedingen voor leveringen aan de Staat moet geëerbiedigd worden.

Vraag :

Er worden ingevolge beslissingen van het M. C. E. S. C. belangrijke steunmaatregelen toegestaan in het kader van de wet op het scheepskrediet van 23 augustus 1948. Deze zijn uiteraard beperkt tot de bouw van schepen die onder Belgische vlag zullen varen.

Kunnen geen gelijkaardige of andere maatregelen worden getroffen — naar analogie met wat in naburige landen wordt gedaan — ten einde ook buitenlandse bestellingen te kunnen boeken ten voordele van onze scheepsbouw-nijverheid ?

Antwoord :

De wet van 23 augustus 1948 laat uitsluitend toe steun te verlenen aan de rederijen voor het bouwen van schepen te exploiteren onder Belgisch vlag.

Een ander beleid inzake scheepsbouw, zoals bedoeld in de gestelde vraag, valt onder de bevoegdheid van het departement van Economische Zaken. Een interministeriële werkgroep waarin afgevaardigden zetelen van alle betrokken departementen onderzoekt deze problematiek sedert geruime tijd ten einde door een betere coördinatie onze werven in een gunstiger positie te plaatsen in hun concurrentie op de wereldmarkt.

Réponse :

En application de la loi du 23 août 1948 ces crédits sont accordés aux armements pour la construction de bateaux de mer. Aucune intervention est accordée pour l'entretien ni pour la réparation de navires.

Question :

Certaines primes devaient être accordées en vue de soutenir la pêche maritime grâce aux réserves disponibles de l'A. M. A. R. I. G.

Des normes ont-elles déjà été fixées et, dans l'affirmative, quelles sont-elles ?

Réponse :

Après concertation avec les milieux intéressés, ces normes ont été fixées, en exécution de l'arrêté royal du 27 février 1979, par l'arrêté ministériel du 22 mars 1979, publié au *Moniteur belge* du 30 mars 1979.

Question :

Le budget prévoit les crédits nécessaires à la construction d'un nouveau bateau hydrographique et de 4 nouvelles vedettes de rade.

Cette commande publique ne pourrait-elle être placée auprès de « Beliard Murdoch », à Ostende ? Ce chantier connaît une grave pénurie d'activité.

Réponse :

Les dispositions nécessaires sont prises afin de placer cette commande auprès d'un chantier naval belge. Il est toutefois impossible de passer directement commande à un chantier déterminé, étant donné qu'il convient de respecter la réglementation en matière d'adjudications pour les fournitures de l'Etat.

Question :

Par suite de décisions du C. M. C. E. S., des aides importantes sont accordées dans le cadre de la loi du 23 août 1948 sur le crédit à l'armement. Ces aides sont limitées à la construction de navires qui battent pavillon belge.

Ne pourrait-on prendre des mesures similaires ou nouvelles, par analogie à ce qui se fait dans des pays voisins, afin de pouvoir obtenir également des commandes étrangères en faveur de nos chantiers navals ?

Réponse :

La loi du 23 août 1948 permet uniquement d'accorder une aide aux armements que pour la construction de navires battant pavillon belge.

Toute autre politique en matière de construction navale, à laquelle il est fait allusion dans la question posée, relève de la compétence du Ministère des Affaires économiques. Un groupe de travail interministériel dans lequel siègent des délégués de tous les départements intéressés, examine ce problème depuis longtemps afin d'améliorer la compétitivité de nos chantiers sur le marché mondial par le biais d'une meilleure coordination.

Terzake werden door de bedoelde werkgroep trouwens ook reeds contacten opgenomen met verenigingen van werkgevers en werknemers uit de betrokken sector.

Vraag :

In toepassing van dezelfde wet van 23 augustus 1948 worden thans scheepskredieten verleend tot 80 % van de kostprijs van het schip tegen een gemiddelde interestenlast van 1 %, terugbetaalbaar in 15 jaar, met een moratorium van 2 jaar.

Zijn deze beslissingen uitsluitend van toepassing op de koopvaardij of kan ook de zeevisserij daarvan genieten ?

Antwoord :

Inderdaad, de bedoelde voorwaarden hebben betrekking op de koopvaardij. Voor de sector zeevisserij werden nochtans eveneens een aantal maatregelen getroffen die veel verder reiken dan hetgeen vroeger van toepassing was en die in ruime mate volstaan om het hoofd te bieden aan de buitenlandse concurrentie.

Zo worden nu kredieten toegestaan tot 80 % i.p.v. 70 % van de kostprijs van het schip, terwijl de terugbetalingstermijn op 15 jaar werd gebracht i.p.v. 12 jaar. Ten slotte werd de tussenkomst van het Fonds ook mogelijk gemaakt voor de inbouw van nieuwe motoren waardoor een grotere Staatstussenkomst in de interestenlast wordt verzekerd.

C. — BESPREKING VAN DE ARTIKELN

1. Begroting voor het jaar 1979

a) *Opmerkingen van het Rekenhof*

Het Hof vestigt er de aandacht op dat artikel 10 van dit ontwerp nogmaals een budgettaire bijbepaling omvat waarbij de Regie der Luchtwegen ertoe wordt gemachtigd het beschikbaar kapitaal van het Bijzonder Fonds als bedrijfskapitaal voor haar lopende uitgaven te gebruiken en waarbij ditmaal het maximumbedrag van 715 miljoen op 800 miljoen F wordt gebracht. Het verwijst dienaangaande naar zijn brieven A 1 T 573 308 B1/B2 van 5 januari 1977, A 1 T 573 308 B4/B5 van 27 januari 1977 en A 1 T 638 648 B1/B2 van 11 januari 1978, respectievelijk betreffende het wetsontwerp houdende de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor 1977, het amendement voorgesteld door de Regering (Kamer van Volksvertegenwoordigers, 4-XIV, 1976-1977, nr. 2) op voornoemd begrotingsontwerp en het ontwerp van begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor 1978.

Daarenboven wijst het Hof erop dat :

- op 30 september l.l. het bedrag van de niet-geïnvesteerde afnemingen nog altijd ver boven het miljard lag;
- het uitblijven van de structurele hervorming het de Regie onmogelijk maakt dit bedrag aan bovenmatige afnemingen op het Bijzonder Fonds gevoelig te verminderen;
- een verhoging van het machtigingsplafond van 715 miljoen F tot 800 miljoen F niet van die aard is dat het probleem op toereikende wijze wordt opgelost aangezien dit plafond nu reeds is overschreden;

Ce groupe de travail a d'ailleurs pris des contacts avec des associations d'employeurs et de travailleurs du secteur intéressé.

Question :

En application de la même loi du 23 août 1948, il est actuellement accordé des crédits à l'armement représentant jusqu'à 80 % du coût du navire, au taux d'intérêt moyen de 1 %, remboursables en 15 ans, avec un moratoire de 2 ans.

Ces décisions s'appliquent-elles uniquement à la marine marchande ou la pêche maritime peut-elle également en bénéficier ?

Réponse :

Les conditions précitées s'appliquent, en effet, uniquement à la marine marchande. Une série de mesures sont toutefois prises également en faveur de la pêche maritime. Ces mesures sont plus étendues que les dispositions qui étaient applicables jusqu'à présent et elles suffisent largement pour affronter la concurrence étrangère.

Ainsi, il est actuellement accordé des crédits représentant jusqu'à 80 % du coût du navire au lieu de 70 % et le délai de remboursement a été porté de 12 à 15 ans. Enfin, l'intervention du Fonds peut également être obtenue pour l'installation de nouveaux moteurs, ce qui garantit une intervention plus importante de l'Etat dans les charges d'intérêt.

C. — DISCUSSION DES ARTICLES

1. Budget pour l'année 1979

a) *Observations de la Cour des comptes*

La Cour attire l'attention sur le fait que l'article 10 de ce projet comporte à nouveau une adjonction budgétaire autorisant la Régie des Voies aériennes d'utiliser les disponibilités de son Fonds spécial comme fonds de roulement en vue d'effectuer ses dépenses courantes et portant cette année le montant maximum de 715 millions à 800 millions de F. Elle se réfère à cet égard à ses lettres A 1 T 573 308 L1/L2 du 5 janvier 1977, A 1 T 573 308 L4/L5 du 27 janvier 1977 et A 1 T 638 648 L1/L2 du 11 janvier 1978 concernant respectivement le projet de loi contenant le budget du Ministère des Communications pour 1977, l'amendement proposé par le Gouvernement (Chambre des Représentants, 4-XIV, 1976-1977, n° 2) et portant sur le projet de budget précité ainsi que le projet de budget du Ministère des Communications pour 1978.

La Cour souligne en outre que :

- le 30 septembre dernier, le montant des prélèvements non investis s'élevait encore bien au-delà du milliard;
- le retard apporté à la mise en œuvre de la réforme structurelle empêche la Régie de réduire sensiblement le montant des prélèvements excessifs effectués par le Fonds spécial;
- une augmentation du plafond d'autorisation qui passerait de 715 millions de F à 800 millions de F est inopportune puisque ce plafond est déjà dépassé à l'heure actuelle;

— op 31 december 1976 de niet-geïnvesteerde afnemingen 1 019 miljoen F beliepen en het bedrijfskapitaal slechts 662,5 miljoen F; sindsdien is de toestand er niet op verbeterd aangezien alleen reeds het beschikbaar kapitaal tot 1,5 miljoen F was verminderd op 31 augustus l.l., wat erop wijst dat de Regie een groot deel ervan komende van het Bijzonder Fonds heeft gebruikt voor exploitatie terwijl het moest behouden blijven in het bedrijfskapitaal.

De Minister verstrekt de volgende toelichtingen :

Het Rekenhof heeft inderdaad reeds meermaals zijn bezorgdheid geuit in verband met het regelmatig terugkeren van deze afwijking van het normale financiële regime van de Regie der Luchtwegen die oorspronkelijk slechts bedoeld was als tijdelijke maatregel.

Het is echter nog steeds noodzakelijk deze begrotingsruiter te behouden om de reden die reeds bij vorige besprekingen in deze Commissie werd uiteengezet met name, het feit dat de Regie der Luchtwegen van bij de aanvang over onvoldoende bedrijfskapitaal beschikte.

Bovendien heeft het Rekenhof erop gewezen dat de wettelijk bepaalde limiet van 715 miljoen, die overigens met het huidige ontwerp van begroting zou gebracht worden op 800 miljoen, regelmatig overschreden wordt.

In dit verband deelt de Minister mede dat de thesaurie-toestand van de Regie der Luchtwegen de laatste maanden dermate verbeterd is dat het beroep van de Regie der Luchtwegen op het Bijzonder Fonds voor lopende uitgaven kon teruggebracht worden tot 668 miljoen op 31 januari 1979 en zelfs tot 599 miljoen op dit ogenblik.

Met ingang van 1 april heeft de Regie der Luchtwegen een nieuwe tariefaanpassing doorgevoerd met het oog op een verbetering van haar exploitatierekeningen. Het is echter duidelijk dat dergelijke maatregelen niet onmiddellijk kunnen leiden tot het afzien van het beroep op het Bijzonder Fonds doch dat ze samen met de structuurmaatregelen die genomen zullen worden, een geleidelijke afbouw van het systeem zullen mogelijk maken.

b) Stemmingen

De artikelen en het hele ontwerp worden aangenomen met 16 stemmen tegen 1.

Errata zijn aan het einde van het verslag opgenomen.

2. Aanpassing van de begroting voor het jaar 1978

De artikelen, de amendementen van de Regering en het hele ontwerp worden aangenomen met 16 stemmen tegen 1.

De amendementen en de errata volgen hieronder.

Dit verslag werd op twee onthoudingen na eenparig goedgekeurd.

De Rapporteur,

A. SMETS

De Voorzitter,

A. BAUDSON

— le 31 décembre 1976, le prélèvements non investis s'élevaient à 1 019 millions de F tandis que le fonds de roulement n'atteignait que 662,5 millions de F. Depuis lors, la situation ne s'est pas améliorée puisque le disponible avait déjà enregistré une baisse le ramenant à 1,5 millions de F, le 31 août dernier, ce qui indique que la Régie en a utilisé une grande partie, provenant du Fonds spécial, à des fins d'exploitation alors que ce disponible devait être maintenu dans le fonds de roulement.

Le Ministre a fourni les éclaircissements suivants :

La Cour des comptes s'est en effet inquiétée à plusieurs reprises de la répétition régulière de cette dérogation au régime financier normal de la Régie des Voies aériennes qui, à l'origine, ne devait être qu'une mesure temporaire.

Ce cavalier budgétaire doit cependant être conservé pour les raisons qui ont déjà été exposées en Commission à l'occasion de précédentes discussions, à savoir le fait que le fonds de roulement de la Régie des Voies aériennes était insuffisant dès l'origine.

La Cour des comptes a souligné, par ailleurs, que la limite légale de 715 millions que le présent projet de budget tend à porter à 800 millions, est régulièrement dépassée.

Le Ministre signale à ce sujet que la situation de trésorerie de la Régie des Voies aériennes s'est améliorée et a permis de ramener le recours au fonds spécial des dépenses courantes à 668 millions au 31 janvier 1979 et à 599 millions à l'heure actuelle.

La Régie des Voies aériennes a procédé à une nouvelle adaptation de ses tarifs au 1^{er} avril afin d'améliorer ses comptes d'exploitation. Il est évident que ces mesures n'entraîneront pas la suppression immédiate du recours au fonds spécial, elles permettront néanmoins, de concert avec des mesures structurelles qui seront prises, d'abandonner progressivement le système.

b) Votes

Les articles ainsi que l'ensemble du projet sont adoptés par 16 voix contre 1.

Des errata figurent in fine du rapport.

2. Ajustement du budget pour 1978

Les articles, les amendements du Gouvernement et l'ensemble du projet sont adoptés par 16 voix contre 1.

Les amendements ainsi que les errata figurent ci-après.

Ce rapport a été approuvé à l'unanimité moins deux abstentions.

Le Rapporteur,

A. SMETS

Le Président,

A. BAUDSON

I. — ERRATA OP DE TABELLEN
VAN DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE
VAN VERKEERSWEZEN
VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1979

TITEL II

KAPITAALUITGAVEN

Sectie 31

Vervoer en luchtvaart

HOOFDSTUK VIII

KREDIETVERLENINGEN EN DEELNEMINGEN

Art. 81.29. — Tussenkost van de Staat in de bouwkosten van schuilplaatsen, enz. (blz. 34).

In de kolom « Niet gesplitste kredieten », in plaats van « 800,0 » lezen « — ».

Art. 81.30. — Afkoop door de Staat van het gedeelte van het kapitaal van de maatschappijen voor stedelijk vervoer, enz. (blz. 34).

In de kolom « Niet gesplitste kredieten », lezen « 800,0 » in plaats van « — ».

TITEL VII

INSTELLINGEN VAN OPENBAAR NUT
REGIE DER LUCHTWEGEN

HOOFDSTUK 51

Art. 511.07. — Beroepsvorming (blz. 46).

In de kolom « Werkelijke uitgaven 1977 », lezen « 335 » in plaats van « 533 ».

HOOFDSTUK 53

Art. 533.01. — Bijdrage aan het Centrum voor controle der radioverbindingen (blz. 47).

In de kolom « Werkelijke uitgaven 1977 », lezen « 2 000 » in plaats van « 2 200 ».

REGIE VOOR MARITIEM TRANSPORT (R. M. T.)

HOOFDSTUK 51

Art. 511.09. — Vergoedingen die geen werkelijke kosten dekken (blz. 55).

In de kolom « Uitgaven per artikel 1979 », lezen « 192 706 » in plaats van « 198 706 ».

I. — ERRATA AUX TABLEAUX
DU BUDGET DU MINISTERE
DES COMMUNICATIONS
POUR L'ANNEE BUDGETAIRE 1979

TITRE II

DEPENSES DE CAPITAL

Section 31

Transports et aéronautique

CHAPITRE VIII

OCTROI DE CREDITS ET PARTICIPATIONS

Art. 81.29. — Intervention de l'Etat dans les frais de construction d'abris, etc. (p. 34).

Dans la colonne « Crédits non dissociés », lire « — » au lieu de « 800,0 ».

Art. 81.30. — Rachat par l'Etat de la partie du capital des sociétés de transports en commun, etc. (p. 34).

Dans la colonne « Crédits non dissociés », lire « 800,0 » au lieu de « — ».

TITRE VII

ORGANISMES D'INTERET PUBLIC
REGIE DES VOIES AERIENNES

CHAPITRE 51

Art. 511.07. — Formation professionnelle (p. 46).

Dans la colonne « Dépenses réelles 1977 », lire « 335 » au lieu de « 533 ».

CHAPITRE 53

Art. 533.01. — Cotisation au Centre de contrôle des radio-communications (p. 47).

Dans la colonne « Dépenses réelles 1977 », lire « 2 000 » au lieu de « 2 200 ».

REGIE DES TRANSPORTS MARITIMES (R. T. M.)

CHAPITRE 51

Art. 511.09. — Indemnités ne couvrant pas de charges réelles (p. 55).

Dans la colonne « Dépenses par article 1979 », lire « 192 706 » au lieu de « 198 706 ».

II. — AMENDEMENTEN OP DE TABELLEN
VAN HET WETSONTWERP HOUDENDE AANPASSING
VAN DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE
VAN VERKEERSWEZEN
VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1978

TITEL I

LOPENDE UITGAVEN

Sectie 31

Vervoer en luchtvaart

HOOFDSTUK I

CONSUMPTIEVE BESTEDINGEN
(LOPENDE UITGAVEN VOOR GOEDEREN EN DIENSTEN)

§ 2. Aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten

Art. 12.29 (nieuw) (blz. 7).

1) Een artikel 12.29 (nieuw) wordt ingevoegd, luidend als volgt :

« Art. 12.29. — Terugbetaling aan de SABENA van de onkosten voortvloeiend uit de vrachtluchten verricht voor rekening van de Belgische Staat tijdens de operaties in Shaba ».

2) Tegenover dit artikel, wordt in de kolom « Bijkredieten lopend jaar », een bijdrage van « 100 000 000 frank » ingeschreven.

(Vermeerdering met 100 000 000 frank)

Sectie 32

Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart

HOOFDSTUK I

CONSUMPTIEVE BESTEDINGEN
(LOPENDE UITGAVEN VOOR GOEDEREN EN DIENSTEN)

§ 2. Aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten

Art. 12.05. — Allerhande vergoedingen aan het Rijkspersoneel, enz. (blz. 11).

In de kolom « Bijkredieten vroegere jaren », wordt het bedrag van « 700 000 frank » verhoogd tot « 900 000 frank ».

(Vermeerdering met 200 000 frank)

II. — AMENDEMENTS
AUX TABLEAUX DU PROJET DE LOI
AJUSTANT LE BUDGET
DU MINISTERE DES COMMUNICATIONS
DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1978

TITRE I

DEPENSES COURANTES

Section 31

Transport et aéronautique

CHAPITRE I

DEPENSES DE CONSOMMATION
(DEPENSES COURANTES POUR BIENS ET SERVICES)

§ 2. Achats de biens non durables et de services

Art. 12.20 (nouveau) (p. 6).

1) Il est inséré un article 12.29 (nouveau), libellé comme suit :

« Art. 12.29. — Remboursement à la SABENA des frais résultant des vols affrétés effectués pour compte de l'Etat belge lors des opérations au Shaba ».

2) En regard de cet article, dans la colonne « Crédit supplémentaires année courante », est inscrit un montant de « 100 000 000 de francs ».

(Augmentation de 100 000 000 de francs)

Section 32

Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure

CHAPITRE I

DEPENSES DE CONSOMMATION
(DEPENSES COURANTES POUR BIENS ET SERVICES)

§ 2. Achats de biens non durables et de services

Art. 12.05. — Indemnités généralement quelconques au personnel de l'Etat, etc. (p. 10).

Dans la colonne « Crédits supplémentaires années antérieures », le montant de « 700 000 francs » est porté à « 900 000 francs ».

(Augmentation de 200 000 francs)

III. — ERRATA OP DE TABELLEN
VAN HET WETSONTWERP HOUDENDE AANPASSING
VAN DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE
VAN VERKEERSWEZEN
VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1978

TITEL I
LOPENDE UITGAVEN

Sectie 31
Vervoer en luchtvaart

HOOFDSTUK I
CONSUMPTIEVE BESTEDINGEN

Art. 12.05. — Allerhande vergoedingen aan het Rijkspersoneel, enz. (blz. 7).

In de kolom « (6) Kredieten voorgesteld voor 1978 », « 12,0 » lezen in plaats van « 18,0 ».

TITEL II
KAPITAALUITGAVEN

Sectie 31
Vervoer en luchtvaart

Op bladzijde 23, in de kolom « (9) Aanvullingen (Gesplitste kredieten - Vastleggingskredieten) », Totalen voor sectie 31, « 400,0 » lezen in plaats van « — ».

III. — ERRATA
AUX TABLEAUX DU PROJET DE LOI
AJUSTANT LE BUDGET
DU MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS
DE L'ANNÉE BUDGÉTAIRE 1978

TITRE I
DEPENSES COURANTES

Section 31
Transport et aéronautique

CHAPITRE I
DEPENSES DE CONSOMMATION

Art. 12.05. — Indemnités généralement quelconques au personnel de l'Etat, etc. (p. 6).

Dans la colonne « (6) Crédits proposés pour 1978 », lire « 12,0 » au lieu de « 18,0 ».

TITRE II
DEPENSES DE CAPITAL

Section 31
Transport et aéronautique

A la page 23, dans la colonne « (9) Suppléments (Crédits dissociés - Crédits d'engagement) », Totaux pour la section 31, lire « 400,0 » au lieu de « — ».

BIJLAGE (*)

ANNEXE (*)

A. Werken Spoorweginfrastructuur

A. Infrastructure ferroviaire

(In miljoenen frank)

(En millions de francs)

Rubrieken — Rubriques	Vastleg- gingen 1976 — Engage- ments 1976	Vastleg- gingen 1977 — Engage- ments 1977	Vastleg- gingen 1978 — Engage- ments 1978	Vastleg- gingen 76-78 — Engage- ments 76-78	Voorzie- ningen 1979 — Prévi- sions 1979	Voorzie- ningen 1980 — Prévi- sions 1980	Totaal 76-80 — Total 76-80	Plan 76-80 — Plan 76-80	Verschil — Différence
Electrificaties. — Electrifications.	2 345,1	2 672,0	3 995,7	9 012,8	6 972,0	—	—	—	—
Verhoging snelheid. — Augmen- tation de la vitesse	61,0	74,0	883,6	1 018,6	605,0	—	—	—	—
Havenstations. — Gares por- tuaires	164,4	84,0	120,2	368,6	170,3	—	—	—	—
Diversen. — Divers	19,8	64,8	61,8	146,4	88,0	—	—	—	—
Veiligheid overwegen. — Sécu- rité des passages à niveau ...	73,1	77,0	100,8	250,9	100,0	—	—	—	—
Afschaffen overwegen. — Sup- pression des passages à niveau.	297,2	1 045,0	827,5	2 169,7	853,0	—	—	—	—
Bediening grote agglomeraties. — Desserte grandes aggloméra- tions	685,1	702,0	830,8	2 217,9	972,0	—	—	—	—
Staalnijverheid. — Industrie sidé- rurgique	—	131,0	125,8	256,8	85,0	—	—	—	—
	3 645,7	4 849,8	6 946,2	15 441,7	9 845,3	14 569,5	40 175,9	40 647,0	— 471,1
Overdracht van programma. — Report de programme	—	—	—	—	319,4	—	—	—	—
Aankoop rijdend materieel. — Achat matériel roulant	—	—	—	—	1 420,0	1 180,0	2 600,0	—	+ 2 600
Pendulair materieel. — Matériel pendulaire	—	—	—	—	50,0	—	50,0	—	+ 50
Totaal. — Total	3 645,7	4 849,8	6 946,2	15 441,7	11 634,7	15 749,5	42 825,9	40 647,0	+ 2 178,9

B. Bevordering stedelijk vervoer

B. Promotion des transports urbains

(In miljoenen frank)

(En millions de francs)

Rubrieken — Rubriques	Vastleg- gingen 1976 — Engage- ments 1976	Vastleg- gingen 1977 — Engage- ments 1977	Vastleg- gingen 1978 — Engage- ments 1978	Vastleg- gingen 76-78 — Engage- ments 76-78	Voorzie- ningen 1979 — Prévi- sions 1979	Voorzie- ningen 1980 — Prévi- sions 1980	Totaal 76-80 — Total 76-80	Plan 76-80 — Plan 76-80	Verschil — Différence
Brussel. — Bruxelles	4 654	5 629 (1)	4 859,7 (2)-(3)	15 142,7	5 580,0	—	—	—	—
Antwerpen	3 810	2 029	2 676,5	8 515,5	1 400,0	—	—	—	—
Liège	338	413	1 092,8	1 843,8	1 008,0	—	—	—	—
Charleroi	668	1 142	1 164,7	2 974,7	1 431,0	—	—	—	—
Gent	10	6	6,3	22,3	185,6	—	—	—	—
Totaal. — Total	9 480	9 219	9 800,0	28 499,0	9 604,6	10 186	48 289,6	48 500	— 210,4

(1) Waarvan B. S. V. : 67,0.

(2) Waarvan B. S. V. : 64,3.

(3) Waarvan supplément P. I. P. : 400,0.

(*) cfr. blz 6

(1) Dont P. T. U. : 67,0.

(2) Dont P. T. U. : 64,3.

(3) Dont supplément P. I. P. : 400,0.

(*) cfr page 6

BIJLAGE (vervolg)

ANNEXE (suite)

C. Regie der Luchtwezen

(In miljoenen frank)

C. Régie des Voies aériennes

(En millions de francs)

Rubrieken — Rubriques	Vastleg- gingen 1976 — Engage- ments 1976	Vastleg- gingen 1977 — Engage- ments 1977	Vastleg- gingen 1978 — Engage- ments 1978	Vastleg- gingen 76-78 — Engage- ments 76-78	Voorzie- ningen 1979 — Prévi- sions 1979	Voorzie- ningen 1980 — Prévi- sions 1980	Totaal 76-80 — Total 76-80	Plan 76-80 — Plan 76-80	Verschil — Différence
Nationale luchthaven. — Aéro- port national	1 323,0	1 088,0	1 510,9	3 921,9	811,4	—	—	—	—
Luchtavens in Vlaanderen. — Aéroports en Flandre	49,0	31,0	60,0	140,0	32,0	—	—	—	—
Luchtavens in Wallonië. — Aéroports en Wallonie	83,0	72,0	173,1	328,1	67,0	—	—	—	—
Veiligheid van het net. — Sécu- rité du réseau	135,0	82,0	204,0	421,0	354,0	—	—	—	—
Werken en gemeenschappelijk materieel. — Travaux et équi- pements en commun	170,0	172,0	166,0	508,0	601,0	—	—	—	—
Totaal. — Total	1 760,0	1 445,0	2 114,0	5 319,0	1 865,4	1 869,0	9 053,4	9 000	+ 53,4