

BELGISCHE SENAAAT**SENAT DE BELGIQUE****ZITTING 1986-1987****SESSION DE 1986-1987**

28 JANUARI 1987

28 JANVIER 1987

Ontwerp van wet houdende de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1986

Projet de loi contenant le budget du Ministère des Communications pour l'année budgétaire 1986

VERSLAG

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

RAPPORT

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

INHOUD**SOMMAIRE**

	Bladz.
I. Uiteenzetting van de Minister	3
II. Bespreking	37
1. Algemeenheden	37
2. N.M.B.S.	40
3. N.M.V.B. en M.I.V.'s	69
4. Wegvervoer en verkeersveiligheid	80

	Pages
I. Exposé du Ministre	3
II. Discussion	37
1. Généralités	37
2. S.N.C.B.	40
3. S.N.C.V. et S.T.I.	69
4. Transports par la route et sécurité routière	80

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : de heren De Bondt, voorzitter; Bock, Boël, J. H. Bosmans, Cardoen, Claeys, Conrotte, De Seranno, Donnay, Eicher, Grosjean, Hotyat, Op 't Eynde, Seeuws, Somers, Vanderborgh, Windels, Wintgens en Vandermarliere, rapporteur.

2. Plaatsvervangers : de heren Collignon, De Kerpel, mevr. Demeulenaere-Dewilde, de heren Falise, Gevenois, Hofman, Kelchtermans, Langendries, Nicolas, Schellens, Vaes, Van Daele en J. Van Eetvelt.

R. A 13740

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

5-XIV (1986-1987) : N° 1 : Ontwerp van wet.

Ont participé aux travaux de la Commission :

1. Membres effectifs : MM. De Bondt, président; Bock, Boël, J. H. Bosmans, Cardoen, Claeys, Conrotte, De Seranno, Donnay, Eicher, Grosjean, Hotyat, Op 't Eynde, Seeuws, Somers, Vanderborgh, Windels, Wintgens et Vandermarliere, rapporteur.

2. Membres suppléants : MM. Collignon, De Kerpel, Mme Demeulenaere-Dewilde, MM. Falise, Gevenois, Hofman, Kelchtermans, Langendries, Nicolas, Schellens, Vaes, Van Daele et J. Van Eetvelt.

R. A 13740

Voir :

Document du Sénat :

5-XIV (1986-1987) : N° 1 : Projet de loi.

	Bladz.		Pages
	—		—
5. Vervoer te water	85	5. Transports par eau	85
6. Regie voor Maritiem Transport	90	6. Régie des Transports maritimes	90
7. Dienst voor regeling van de binnenvaart	92	7. Office régulateur de la navigation intérieure	92
8. Regie der Luchtwegen	92	8. Régie des Voies aériennes	92
9. Stemmingen	96	9. Votes	96
III. Errata	97	III. Errata	97
IV. Bijlagen	98	IV. Annexes	98

I. UITEENZETTING VAN DE MINISTER

Hoofdstuk I — *Analyse begrotingskredieten 1986*

Hoofdstuk II — *N.M.B.S.*

- A. Verwezenlijking van de begroting 1985
 - 1. Exploitatierekening
 - 2. Investeringsrekening
 - 3. Recapitalisatie
- B. Begroting 1986
 - 1. Exploitatierekening
 - 2. Herstructurering van de N.M.B.S.
 - 3. Investeringsprogramma
 - 4. Recapitalisatie
 - 5. Snelspoorproject Parijs-Brussel-Keulen/Amsterdam

Hoofdstuk III — *N.M.V.B. en M.I.V.'s*

Hoofdstuk IV — *De problematiek van het wegverkeer en van het vervoer over de weg*

- A. Inschrijving van de voertuigen
- B. Technische eisen van de voertuigen
- C. Goederenvervoer over de weg
- D. Personenvervoer over de weg
- E. Realisaties voor zowel het personenvervoer als het goederenvervoer
- F. Het rijbewijs

Hoofdstuk V — *Verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid*

Hoofdstuk VI — *Het vervoer te water*

- A. Binnenvaart
- B. Zeevaart
- C. Scheepskrediet
- D. De beëindigingspremie
- E. Koopvaardijvloot
- F. Zeevisserij
- G. Investerings

Hoofdstuk VII — *Regie voor Maritiem Transport*

Hoofdstuk VIII — *Dienst voor regeling van de binnenvaart*

Hoofdstuk IX — *De Regie der Luchtwegen*

- A. Gewone begroting 1986
- B. Buitengewone begroting 1986

I. EXPOSE DU MINISTRE

Chapitre I — *Analyse des crédits budgétaires 1986*

Chapitre II — *S.N.C.B.*

- A. Réalisation du budget 1985
 - 1. Compte d'exploitation
 - 2. Compte d'investissements
 - 3. Recapitalisation
- B. Budget 1986
 - 1. Compte d'exploitation
 - 2. Restructuration de la S.N.C.B.
 - 3. Programme d'investissements
 - 4. Recapitalisation
 - 5. Projet d'une liaison ferroviaire rapide Paris-Bruxelles-Cologne/Amsterdam

Chapitre III — *S.N.C.V. et S.T.I.*

Chapitre IV — *Les problèmes de la circulation routière et du transport par route*

- A. Immatriculation des véhicules
- B. Conditions techniques des véhicules
- C. Transport de marchandises par route
- D. Transport de voyageurs par route
- E. Réalisations tant en matière de transport de voyageurs que de transport de marchandises
- F. Permis de conduire

Chapitre V — *Sécurité routière et qualité de l'environnement*

Chapitre VI — *Le transport par eau*

- A. Navigation intérieure
- B. Navigation maritime
- C. Le crédit maritime
- D. Prime d'arrêt définitif
- E. Flotte marchande
- F. Pêche maritime
- G. Investissements

Chapitre VII — *La Régie des Transports maritimes*

Chapitre VIII — *L'Office régulateur de la navigation intérieure*

Chapitre IX — *La Régie des Voies aériennes*

- A. Budget ordinaire 1986
- B. Budget extraordinaire 1986

HOOFDSTUK I

Analyse begrotingskredieten 1986

Voorafgaande bemerking :

De laattijdige indiening van deze begroting — wat trouwens het geval is voor de begrotingen van *alle* departementen — heeft talrijke oorzaken, zowel van politieke als van technische aard.

Tot de voornaamste moeten worden gerekend :

1. het feit dat de vorige Regering ontslagnemend was op een ogenblik dat een aanvang moest worden gemaakt met de voorbereiding van het begrotingswerk.

Aangezien het evident is dat de Regering die telken jare de grote opties vastlegt inzake begrotingsbeleid, dezelfde moet zijn als deze welke later ook vóór het Parlement dat beleid moet verdedigen, was men in die omstandigheden verplicht te wachten op het aantreden van de nieuwe Regering.

Deze laatste zag zich genoodzaakt, het reeds gepresteerde werk — de voorafbeelding van de begroting bij ongewijzigd beleid was reeds opgesteld sedert de zomer 1985 — te herzien en aan te passen aan de ondertussen gevoelig gewijzigde economische en financiële situatie.

2. ingrijpende besparingsmaatregelen werden genomen door de nieuwe Regering. Ze moesten zorgvuldig worden afgewogen om een billijke spreiding te waarborgen zodat ze heel wat tijd in beslag namen. Het was immers noodzakelijk alle uitgaveposten, stuk voor stuk, aan een grondig onderzoek te onderwerpen en ook alle uitgavenmechanismen op hun doeltreffendheid te testen.

3. een nieuwigheid wordt ingevoerd inzake voorstelling van de begroting 1986 : men is overgestapt van de klassieke methode naar de begroting per programma.

Het hoeft zeker geen betoog dat deze vernieuwing inzake opstellen van de wetstabel, maar voornamelijk inzake herwerken van de verantwoordingsprogramma's, enorm veel tijd heeft gekost aan alle administraties die bij het begrotingswerk zijn betrokken.

Ziedaar de hoofdredenen van de vertraging. Ik druk de hoop uit dat de Commissieleden er begrip zullen willen voor opbrengen.

**

Deze begroting 1986 draagt reeds duidelijk de sporen van de belangrijke besparingsmaatregelen die de Regering heeft uitgewerkt voor alle uitgavenbegrotingen en in alle domeinen en sectoren.

Waarschijnlijk voor het eerst in de Belgische parlementaire geschiedenis wordt voor het Departement van Verkeerswezen een begroting ingediend, waarvan de middelen gevoelig lager liggen dan die van verleden jaar.

CHAPITRE I"

Analyse des crédits budgétaires 1986

Remarque préliminaire :

L'introduction tardive de ce budget — ce qui est d'ailleurs le cas pour les budgets de *tous* les départements — a plusieurs causes, tant de nature politique que de nature technique.

Parmi les causes principales on peut citer :

1. le fait que le Gouvernement précédent était démissionnaire au moment où aurait dû être entamé le travail budgétaire.

Puisqu'il est évident que le Gouvernement, qui est appelé à fixer chaque année les grandes options de sa politique budgétaire, doit s'identifier avec celui qui a la tâche de défendre son budget devant le Parlement, il fallait inévitablement attendre l'installation de ce nouveau Gouvernement.

Le travail de préparation qui avait déjà été réalisé par le Gouvernement sortant — la préfiguration du budget 1986 à politique inchangée avait été établie depuis l'été 1985 — a dû être complètement remanié en vue de son adaptation à la situation économique et financière la plus récente.

2. le nouveau Gouvernement a, dans le but de réduire sensiblement le déficit budgétaire, dû prendre des mesures d'économie fondamentales. Ces mesures devaient être étudiées minutieusement, de façon à garantir une répartition équitable entre toutes les couches de la population. Il était par conséquent nécessaire de soumettre chaque poste, ainsi que chaque mécanisme de dépense, à un examen approfondi, ce qui a provoqué une perte de temps sensible.

3. dans le budget 1986 on a introduit une nouveauté sur le plan de la présentation : dorénavant il sera présenté par programme et par activité.

Il va de soi que cette innovation, qui se traduit non seulement dans le tableau de loi, mais surtout dans le remaniement des programmes justificatifs, a exigé un effort considérable de toutes les administrations concernées par le travail budgétaire.

Ce qui précède justifie amplement, à mon avis, le retard à l'introduction du budget. Aussi j'espère que les membres de la Commission se montreront compréhensifs à cet égard.

**

Ce budget 1986 nous révèle déjà clairement les effets des mesures d'économie importantes que le Gouvernement a prises pour tous les budgets de dépenses — ce dans tous les domaines et secteurs.

Il est fort probable que c'est la première fois dans l'histoire parlementaire belge, qu'on introduit pour le Département des Communications, un budget dont les moyens seront nettement moins élevés que ceux de l'année précédente.

Inderdaad, deze begroting zal betalingskredieten openen voor een totaal bedrag van 108 346,7 miljoen frank, uitgesplitst als volgt :

Titel I : lopende uitgaven : 79 839,3 miljoen.

Titel II : kapitaaluitgaven : 28 507,4 miljoen.

Een vergelijking met 1985 leert ons dat met de begrotingswet van 3 juli 1985 kredieten werden geopend voor een globaal bedrag van 119 672,2 miljoen; we stellen bijgevolg een daling vast van 9,5 pct.

a) Inzake lopende uitgaven (in 1985 : 81 370,4 miljoen) bedraagt de daling 1,9 pct.

Het grootste gedeelte van die lopende uitgaven, nl. ruim 70 miljard daarvan is bestemd als staatsbijdrage voor het verzekeren van het evenwicht van de exploitatierekeningen van de vervoermaatschappijen (N.M.B.S., N.M.V.B. en M.I.V.'s).

Daarenboven mag men zeker niet uit het verliczen dat de staatsbijdrage in het verleden (periode van 1983 tot 1985) reeds gevoelig werd afgeremd bij toepassing van het koninklijk besluit nr. 140 van 30 december 1982 (vermindering met 1 pct. per jaar en een groei aangepast aan de lopende staatsuitgaven m.a.w. beduidend lager dan de inflatiecoëfficiënt). Het lijdt derhalve geen twijfel dat deze instellingen bijzonder zware bijkomende inspanningen zullen moeten leveren om de uitvoering van hun begroting in evenwicht te kunnen houden, inspanningen die voornamelijk zullen moeten gericht zijn op een verhoging van de produktiviteit en een betere coördinatie van de diensten.

De besparingen mogen in geen geval eenzijdig ten laste van de gebruiker worden gelegd; in die optiek ben ik zinnens af te zien van de jaarlijkse tariefverhoging welke ik gerechtvaardigd ben toe te passen op grond van de koninklijke besluiten van 30 december 1982 en 31 december 1983.

Voor het overige zal het personeelsbestand van het openbaar vervoer verder door natuurlijke afvloeiing worden verminderd. Anderzijds moeten de daling van de inflatie, de vermindering van de energiekosten en het goedkoper krediet bijdragen tot het realiseren van de besparingsobjectieven.

Tenslotte mag ook niet worden geraakt aan de lonen, wedden en vergoedingen van de arbeiders en bedienden van de maatschappijen.

b) Inzake kapitaaluitgaven (Titel II van de begroting) stellen we — wat de ordonnanceringskredieten betreft — ten opzichte van 1985 (38 301,8 miljoen) een daling vast van circa 10 miljard, hetzij 34 pct.

Als belangrijkste verminderingen moeten hier worden aangestipt :

— de afschaffing van de jaarlijkse Staatsbijdrage in het fonds van de scheepskredieten (—2,25 miljard);

— de inkrimping van de Staatsbijdrage in het bijzonder fonds van de Regie der Luchtwezen, bestemd voor de werken van eerste uitrusting (—1 723,8 miljoen);

En effet, ce budget ouvrira des crédits de paiement pour un montant global de 108 346,7 millions de francs, réparti comme suit :

Titre I : dépenses courantes : 79 839,3 millions.

Titre II : dépenses capital : 28 507,4 millions.

Faisant la comparaison avec 1985, où la loi budgétaire du 3 juillet 1985 avait ouvert des crédits pour un montant de 119 672,2 millions de francs, nous constatons une diminution de 9,5 p.c.

a) En ce qui concerne les dépenses courantes (s'élevant à 81 370,4 millions de francs en 1985), la diminution est de l'ordre de 1,9 p.c.

La plus grande partie de ces dépenses, c'est-à-dire plus de 70 milliards, constitue la contribution de l'Etat en vue d'assurer l'équilibre des comptes d'exploitation des sociétés de transport (S.N.C.B., S.N.C.V. et S.T.I.).

Par ailleurs, on ne peut perdre de vue que le subside de l'Etat avait déjà été sensiblement réduit dans le passé (période de 1983 à 1985), en application notamment de l'arrêté royal n° 140 du 30 décembre 1982 (diminution de 1 p.c. par an et une croissance adaptée à celle des dépenses courantes de l'Etat, donc de loin inférieur au taux d'inflation). Il ne fait par conséquent pas de doute que ces sociétés auront à fournir des efforts supplémentaires considérables en vue d'exécuter leur budget en équilibre, efforts qui devront être axés principalement sur une hausse de la productivité et une meilleure coordination des services.

Les économies à réaliser ne peuvent en aucun cas être mises unilatéralement à charge des usagers. Dans cette optique, j'ai l'intention de renoncer à l'augmentation tarifaire annuelle qui résulterait d'une application pure et simple des arrêtés royaux des 30 décembre 1982 et 31 décembre 1983.

L'effectif du personnel des transports publics continuera à diminuer suite aux départs naturels, ce qui aura une influence favorable sur le compte d'exploitation. D'autre part, la baisse du rythme d'inflation, la diminution du coût de l'énergie ainsi que le crédit meilleur marché contribueront également à la réalisation des économies projetées.

A souligner finalement qu'il n'est pas question de toucher aux salaires, rémunérations et indemnités quelconques des ouvriers et employés des sociétés.

b) En ce qui concerne les dépenses de capital (Titre II du budget) nous enregistrons pour les crédits d'ordonnement une diminution d'environ 10 milliards de francs, soit 34 p.c. par rapport à 1985 (38 301,8 millions de francs).

Les diminutions les plus importantes sont les suivantes :

— la suppression de la contribution annuelle de l'Etat au fonds des crédits maritimes (—2 250 millions);

— la diminution de la contribution de l'Etat au fonds spécial de la Régie des Voies aériennes, destiné aux travaux de premier équipement (—1 723,8 millions);

— het wegvallen van de Staatsbijdrage in leninglasten van de N.M.B.S. (—630 miljoen);

— de vermindering van de ordonnanceringskredieten die de betaling moeten verzekeren van investeringen vastgelegd in vorige jaren (—5 263,6 miljoen).

Wat die laatste vermindering betreft, weze opgemerkt dat zij in de komende jaren in nog veel sterkere mate zal optreden. De ordonnanceringskredieten volgens immers de evolutie van de vastleggingskredieten.

Welnu, die vastleggingskredieten welke in de begrotingswet van 1985 nog waren ingeschreven tot het beloop van 26 157,1 miljoen, zijn ondertussen gedaald tot 23 542,4 miljoen (aanpassingsblad begroting 1985 — vermindering van 10 pct.) terwijl zij in het huidig wetsontwerp nog slechts 16 846,6 miljoen bedragen, hetgeen betekent dat ze herleid zijn tot 64 pct. van het oorspronkelijk bedrag van 1985; een daling bijgevolg met 9 300 miljoen.

Er zal bijgevolg zeer selectief moeten worden opgetreden inzake aanwijzing van de prioriteitsprogramma's voor openbare investeringen en bovendien zal een grotere spreiding van die programma's over de periode van uitvoering onvermijdelijk zijn.

**

A. Organisatieafdeling 51 « Bestuur van het Vervoer »

Het bijzonder nut van de nieuwe wijze van voorstelling van de begroting per programma's blijkt reeds overduidelijk uit de verantwoordingsdocumenten die bij dit begrotingsontwerp zijn gevoegd.

Zo worden op een overzichtelijke wijze de begrotingsmiddelen samengebracht — zowel lopende als kapitaaluitgaven — die zullen worden toegekend voor welbepaalde activiteitenprogramma's, terwijl bovendien een vergelijking wordt gemaakt met de gelijkaardige middelen van de twee voorgaande jaren. Ik verwijs dienaangaande naar de verantwoordingsrubrieken van de organisatieafdelingen.

De globale begrotingsmiddelen voor het openbaar vervoer zijn :

	(In miljoenen franken)
voor de N.M.B.S.	72 992,3
voor de N.M.V.B.	10 268,0
voor de 6 M.I.V.	18 484,5
in totaal	101 744,8

De vervoermaatschappijen krijgen bijgevolg 94 pct. van het totaalbedrag van de begroting 1986 toegewezen.

Toch moet worden vastgesteld dat de vastleggingskredieten, toegekend ten laste van de begroting 1986 van Verkeerswezen gevoelig werden verminderd : voor de N.M.B.S. bedragen die kredieten nog 10 277 miljoen in 1986 t.o.v. 14 675,7 miljoen vorig jaar en voor het stedelijk- en streekvervoer 5 950,7 miljoen in stede van 7 452,5 miljoen.

— la disparition de la quote-part de l'Etat dans les charges d'intérêt de la S.N.C.B. (—630 millions);

— la diminution des crédits d'ordonnancement destinés au paiement des investissements engagés les années précédentes (—5 263,6 millions).

Quant à la dernière diminution, il est à souligner qu'elle s'accroîtra fortement au cours des prochaines années. En effet, ces crédits d'ordonnancement suivent fidèlement l'évolution des crédits d'engagement.

Or, les crédits d'engagement inscrits dans la loi budgétaire de 1985 s'élevaient encore à 26 157,1 millions. Depuis lors ils ont été réduits à 23 542,4 millions (feuilleton d'ajustement au budget 1985 — diminution de 10 p.c.), tandis qu'à la suite de l'actuel projet de loi ils seront fixés à 16 846,6 millions de francs; cela signifie qu'ils ont été ramenés à 64 p.c. du montant initial de 1985; une diminution par conséquent de 9 300 millions de francs.

Il en résulte qu'une grande sélectivité sera de rigueur lors de l'établissement des programmes prioritaires des investissements publics et qu'au surplus l'étalement de ces programmes sur une période d'exécution plus longue s'avérera inévitable.

**

A. Division organique 51 « Administration des Transports »

Des documents justificatifs qui accompagnent le présent projet de loi budgétaire, il apparaît déjà clairement quelle sera l'utilité pratique de la nouvelle méthode de présentation du budget par programme.

Ainsi sont rassemblés de façon claire et précise tous les moyens budgétaires — tant les dépenses courantes que les dépenses de capital — qui seront accordés pour des programmes d'activités bien déterminés, tandis qu'une comparaison est faite avec les moyens semblables des deux années précédentes. A ce sujet, il y a lieu de renvoyer aux rubriques justificatives des divisions organiques.

Les moyens budgétaires globaux pour les transports en commun sont :

	(En millions de francs)
pour la S.N.C.B.	72 992,3
pour la S.N.C.V.	10 268,0
pour les 6 S.T.I.	18 484,5
au total	101 744,8

Les sociétés de transport bénéficient par conséquent de 94 p.c. du montant global du budget 1986.

Il importe néanmoins de constater que les crédits d'engagement alloués à charge du budget 1986 au Département des Communications ont été sensiblement diminués : pour la S.N.C.B. on note 10 277 millions de francs en 1986 (contre 14 675,7 millions en 1985) et pour le transport urbain et régional 5 950,7 millions en 1986 contre 7 452,5 millions en 1985).

Op te merken ook dat in voormeld krediet 1986 ten bate van de N.M.B.S. een herkapitalisatie is voorzien van 2 miljard, bestemd voor de vermindering van de schuldenlast van die maatschappij.

B. Organisatieafdeling 52 : « Bestuur der Luchtvaart »

De voornaamste uitgaven zijn :

— het Belgisch aandeel in de werkingskosten 1986 van het Eurocontrol bureau : 430,5 miljoen.

Deze uitgave wordt ruimschoots teruggewonnen door de « en route » heffingen welke het agentschap Eurocontrol terugstort, enerzijds, in de Schatkist (504 miljoen), anderzijds, aan de Regie der Luchtwegen (717 miljoen) in totaal dus 1 221 miljoen.

— de kosten voortvloeiend uit de werking van de burgerluchtvaartschool, die belast is met de opleiding voor de ambten van piloot in het handelsluchtverkeer : 105,4 miljoen.

— de Belgische bijdrage in de werkingskosten van het von Karman-Instituut : 66,9 miljoen.

— de Staatsbijdrage in de interestlasten van leningen door Sabena aangegaan vóór 1 januari 1985 met het oog op de financiering van haar vliegend materieel : 304,2 miljoen.

— een laatste Staatsbijdrage in het werkenprogramma van de Regie der Luchtwegen : 483,2 miljoen.

In 1985 was de Staat hier nog tussengekomen voor een bedrag van 1 569,4 miljoen.

Vanaf 1987 is er geen enkele staatstussenkomst meer in de financiering van de werken van eerste uitrusting van de Regie.

Bovendien zullen ook het C.A.N.A.C.-project en het ontwikkelingsplan voor de nationale luchthaven uitsluitend met privé-kapitaal worden gefinancierd.

C. Organisatieafdeling 53 : « Zeewezen en Binnenvaart »

De belangrijkste kredieten zijn bestemd voor :

— de voortzetting van de inrichtingswerken i.v.m. de radarketen langs de Westerschelde : 590 miljoen.

— de Staatstussenkomst in de interestlasten op leningen toegestaan door de erkende kredietinstellingen ingevolge de wet van 23 augustus 1948, strekkende tot het instandhouden en uitbreiden van de koopvaardij- en vissersvloot : 410 miljoen.

— de bouw en het onderhoud van dienstvaartuigen : 291,9 miljoen.

— de werkingskosten van het zeevaartonderwijs : 222,2 miljoen.

Zoals reeds hoger aangehaald is er vanaf 1986 geen rijksdotatie meer aan het Fonds voor scheepskredieten. Bijgevolg zullen de scheepskredieten voortaan worden verstrekt op basis van de beschikbare middelen van het Fonds, te

A remarquer que le programme 1986 de la S.N.C.B. prévoit une recapitalisation de la Société pour un montant de 2 milliards, ce qui permettra de réduire son endettement.

B. Division organique 52 : « Administration de l'Aéronautique »

Les dépenses principales concernent :

— la quote-part belge dans les frais de fonctionnement 1986 du bureau d'Eurocontrol : 430,5 millions.

Cette dépense est toutefois largement récupérée par les « redevances de route », remboursées par l'agence Eurocontrol, d'une part, au Trésor (504 millions), d'autre part, à la Régie des Voies Aériennes (717 millions), au total 1 221 millions.

— les frais résultant du fonctionnement de l'Ecole d'aviation civile, chargée de la formation des pilotes pour le transport aérien commercial : 105,4 millions.

— la quote-part belge dans les frais de fonctionnement de l'Institut von Karman : 66,9 millions.

— l'intervention de l'Etat dans les charges d'intérêts des emprunts contractés par la Sabena avant le 1^{er} janvier 1985 en vue de financer son matériel volant : 304,2 millions.

— une dernière intervention de l'Etat dans le programme des travaux de la Régie des Voies aériennes : 483,2 millions.

A souligner qu'en 1985 le subside de l'Etat s'élevait encore à 1 569,4 millions.

A partir de 1987, il n'y aura plus la moindre intervention de l'Etat dans le financement des travaux de premier équipement de la Régie.

Au surplus, le projet C.A.N.A.C. et le plan de masse relatif au développement de l'aéroport national de Zaventem seront intégralement financés par du capital privé.

C. Division organique 53 : « Marine et Navigation intérieure »

Les crédits les plus importants sont destinés à :

— la poursuite des travaux d'aménagement de la chaîne de radar le long de l'Escaut : 590 millions.

— l'intervention de l'Etat dans les charges d'intérêts sur prêts accordés par les organismes de crédits agréés par la loi du 23 août 1948, tendant à assurer le maintien et le développement de la marine marchande et de la pêche maritime : 410 millions.

— la construction et l'entretien de bateaux de service : 291,9 millions.

— les frais de fonctionnement de l'enseignement maritime : 222,2 millions.

Comme je l'ai déjà signalé, la dotation de l'Etat au profit du Fonds des crédits maritimes est supprimée à partir de 1986. Cela signifie que, dorénavant, les crédits maritimes devront être accordés sur base des moyens dispo-

weten het saldo bij het begin van het jaar, alsmede de terugbetaling van kapitalen en interesten betreffende in het verleden toegestane kredieten.

Bovendien worden de vastleggingsmachtigingen van het Fonds in 1986 beperkt tot 4 miljard (in de vorige jaren was dat 6,4 miljard). De Staat blijft nochtans de financiering van deze vastleggingen waarborgen indien de financieringsmiddelen niet zouden volstaan.

D) Al de hierboven opgesomde kredieten vormen samen een bedrag van 104 649 miljoen frank. Er blijft derhalve slechts 3 697 miljoen beschikbaar om de goede werking te verzekeren van de talrijke besturen die ressorteren onder het departement van Verkeerswezen (vervoer, luchtvaart, zee- en binnenvart, diensten gemeenschappelijk voor Verkeerswezen en P.T.T. : bezoldigingen en vergoedingen voor het personeel (ongeveer 2 200 eenheden) en werkings- en andere lopende uitgaven.

Die kredieten zijn hoofdzakelijk ondergebracht in de bestaansmiddelenprogramma's van de verschillende organisatie-afdelingen.

Ziedaar de summierende ontleding van de voornaamste kredieten ingeschreven op de begroting 1986 van het Ministerie van Verkeerswezen.

HOOFDSTUK II

N.M.B.S.

A. Verwezenlijking van de begroting 1985

1. Exploitatierkening

In 1985 kon de N.M.B.S. haar bedrijfsrekening afsluiten met een batig resultaat van 168 miljoen frank, dit betekent een verbetering van 485 miljoen frank ten opzichte van 1984 dat nog afsluitte met een negatief bedrijfsresultaat van 317 miljoen frank.

De Staatstussenkomst ten voordele van de bedrijfsrekening bedroeg in 1985, 55 568 miljoen frank of 2,7 pct. meer dan in 1984.

Zowel het reizigersvervoer als het goederenvervoer evolueerden gunstig.

In het reizigersvervoer wordt geleidelijk aan de invloed merkbaar van het IC/IR-plan dat op 3 juni 1984 werd ingevoerd.

In 1985 nam het reizigersvervoer voor het eerst sinds lange tijd weer toe, nl. met 2 pct. t.o.v. 1984, in ontvangsten bedroeg de stijging zelfs 8,2 pct.

De toename t.o.v. 1984 was in 1985 het meest uitgesproken bij volgende categorieën :

- biljetten volle prijs binnenverkeer : + 4,1 pct.
- biljetten volle prijs internationaal verkeer : + 6,9 pct.

nibbles au sein du Fonds, notamment le solde au début de l'année, augmenté des sommes provenant du remboursement des capitaux et intérêts se rapportant à des crédits alloués dans le passé.

En outre, les crédits d'engagement du Fonds ont été limités en 1986 à 4 milliards (les années précédentes ce plafond était de l'ordre de 6,4 milliards). Cependant, l'Etat continuera à garantir le financement des engagements, au cas où les moyens de financement du Fonds s'avèreraient insuffisants.

D) Le total de tous les crédits repris ci-dessus s'élève à 104 649 millions de francs. Il reste par conséquent à peine 3 697 millions pour assurer le bon fonctionnement des différentes administrations qui relèvent de la compétence du département des Communications (transport, aéronautique, marine et navigation intérieure, services généraux communs aux Communications et P.T.T.) : rémunération du personnel (environ 2 200 unités) et frais de fonctionnement et autres dépenses courantes.

Ces crédits sont principalement consacrés aux programmes de subsistance des différentes divisions organiques.

Ainsi se termine l'analyse succincte des principaux crédits inscrits au budget 1986 du Ministère des Communications.

CHAPITRE II

S.N.C.B.

A. Réalisation du budget 1985

1. Compte d'exploitation

En 1985, la S.N.C.B. a clôturé son compte d'exploitation par un boni de 168 millions de francs, c'est-à-dire une amélioration de 485 millions de francs par rapport à l'année 1984, clôturée par un mali d'exploitation de 317 millions de francs.

L'intervention de l'Etat en faveur du compte d'exploitation s'élevait en 1985 à 55 568 millions de francs, soit une augmentation de 2,7 p.c. par rapport à 1984.

Le transport de voyageurs et le transport de marchandises ont évolué favorablement.

Dans le transport de voyageurs, l'influence positive du plan IC-IR, introduit le 3 juin 1984, se manifeste progressivement.

Pour la première fois depuis longtemps une hausse dans le transport de voyageurs a été constatée en 1985. Elle s'élevait à 2 p.c. par rapport à 1984. En outre, l'augmentation atteignait même 8,2 p.c.

La croissance en 1985 par rapport à 1984 s'est surtout manifestée dans les catégories suivantes :

- billets à prix plein en service intérieur : + 4,1 p.c.
- billets à prix plein en service international : + 6,9 p.c.

- schoolabonnementen : + 5,7 pct.
- sociale maandabonnementen : + 5,9 pct.

Er werd ook vastgesteld dat het globaal verkeer tussen IC- en IR-stations die zonder overstap door een zelfde IC- of IR-treindienst worden verbonden, een behoorlijke uitbreiding kende.

Het goederenvervoer met volle wagenladingen nam in 1985 met 4,4 pct. toe ten opzichte van 1984. In ontvangsten bedroegde toename zelfs 6,9 pct.

De toename van het goederenvervoer t.o.v. 1984 was het meest uitgesproken bij volgende categorieën :

- landbouwprodukten en voedingswaren : +8,1 pct.;
- erten : +5,3 pct.;
- metaalprodukten : +9,1 pct.;
- bouwmaterialen : +8,6 pct.;
- chemische produkten : +6,1 pct.

In 1985 is de N.M.B.S. ook verder gegaan met de reorganisatie van de goederendienst met wagenladingen, waarvan de eerste fase die betrekking heeft op het aantal en de uitrusting van de goederenstations en goederenparken en op de rationele organisatie van de bedieningen reeds sedert twee jaar worden toegepast.

Een nog veel belangrijker impact zowel op de kosten als op de opbrengsten wordt verwacht van de tweede fase van de reorganisatie die op 15 juli 1985 door de raad van beheer van de N.M.B.S. werd goedgekeurd.

Deze fase die vanaf 1 mei 1986 geleidelijk in dienst kwam omvat een nieuw optimaal vervoerplan en een nieuw rooster voor treinen tussen rangeerstations op grond van de vervoersstromen.

De 13 rangeerstations worden herleid tot 6 (Antwerpen-Noord, Hasselt, Merelbeke, Kinkempois, Monceau en Saint-Ghislain) aangevuld door 4 stations met een speciaal statuut (Schaarbeek, Stockem, Ronet en Montzen).

In 1985 nam het personeelsbestand van de N.M.B.S. tengevolge van de natuurlijke afvloeiing verder af van 59 603 man op 1 januari 1985 tot 56 634 man op 1 januari 1986, waardoor de toename van de personeelskosten gemilderd werd.

2. Investeringsrekening

De voornaamste verwezenlijkingen van het N.M.B.S.-investeringsprogramma in 1985 waren :

- de indienststelling van de elektrische tractie op de lijnen Mechelen-Sint-Niklaas, Wezet-Nederlandse grens, Kortrijk-Zottegem;
- de uitvoering van omvangrijke werken ter voorbereiding van de elektrificatie op de lijnen Brussel-Doornik, Ottignies-Charleroi, Denderleeuw-Aat-Jurbeke, Brugge-Kortrijk, Kortrijk-Poperinge, Namen-Dinant en Geraardsbergen-Edingen;

- abonnements scolaires : + 5,7 p.c.
- abonnements sociaux mensuels : + 5,9 p.c.

Le trafic entre les gares IC et IR reliées sans correspondance par un même service de trains IC ou IR a connu dans l'ensemble une augmentation sensible.

L'augmentation du transport de marchandises par charges complètes en 1985 par rapport à 1984 s'élevait à 4,4 p.c. En recettes l'augmentation atteignait 6,9 p.c.

La croissance du transport de marchandises par rapport à l'année 1984 s'est surtout fait sentir pour les catégories suivantes :

- produits agricoles et alimentaires : +8,1 p.c.;
- minerais : +5,3 p.c.;
- produits métalliques : +9,1 p.c.;
- matériaux de construction : +8,6 p.c.;
- produits chimiques : +6,1 p.c.

Au cours de l'exercice 1985, la S.N.C.B. a poursuivi la réorganisation du service des marchandises par charges complètes. La première phase de cette réorganisation, qui concernait le nombre et l'équipement des gares-marchandises et des cours-marchandises et l'organisation rationnelle des dessertes, est déjà d'application depuis deux ans.

Un impact beaucoup plus important aussi bien au niveau des coûts que des recettes est attendu de la deuxième phase de la réorganisation, approuvée le 15 juillet 1985 par le conseil d'administration de la S.N.C.B.

Cette phase, mise progressivement en service à partir du 1^{er} mai 1986, comporte l'application d'un nouveau plan de transport optimal et d'une nouvelle grille de trains intertrages, établie en fonction des flux de transport.

Le nombre de gares de formation est réduit de 13 à 6 (Anvers-Nord, Hasselt, Merelbeke, Kinkempois, Monceau et Saint-Ghislain), complété par 4 gares à statut spécial (Schaarbeek, Stockem, Ronet et Montzen).

Suite à l'érosion naturelle, l'effectif du personnel de la S.N.C.B. a diminué de 59 603 agents au 1^{er} janvier 1985 à 56 634 agents au 1^{er} janvier 1986, ce qui a permis de modérer l'augmentation des charges de personnel.

2. Compte d'investissements

Les réalisations les plus importantes du projet d'investissements de la SNCB en 1985 concernaient :

- la mise en service de la traction électrique sur les lignes Malines-Saint-Nicolas, Visé-frontière hollandaise, Courtrai-Zottegem;
- l'exécution d'importants travaux en préparation de l'électrification des lignes Bruxelles-Tournai, Ottignies-Charleroi, Denderleeuw-Ath-Jurbise, Bruges-Courtrai, Courtrai-Poperinge, Namur-Dinant et Grammont-Engghien;

— de afschaffing van 37 gelijkgrondse kruisingen met openbare wegen;

— het aanvangen van de werken tot grondige modernisering van het vormingsstation van Antwerpen-Noord, gespreid over de periode 1985-1990, die tot doel hebben de triercapaciteit te verdubbelen en de veiligheid voor het personeel en de zendingen te verbeteren o.m. door de installatie van een volledig automatisch trieer- en remsysteem in de bundels;

— de installatie van een systeem van computergestuurde treinmelders in het station van Brussel-Zuid;

— de installatie van 10 moderne « al-relais »-seinposten;

— door de Belgische constructeurs van rollend spoorwagematerieel werd in 1985 volgend materieel geleverd :

27 elektrische locomotieven;

29 elektrische motorstellen;

134 stortwagens met draaistellen;

578 gesloten goederenwagens.

Bovendien werd nog volgend materieel besteld :

65 dubbeldekrijtuigen;

100 wagens met draaistellen en met lossing door zwaartekracht;

75 goederenwagens voor het vervoer van rollen plaatstaal;

30 elektrische motorstellen.

3. Recapitalisatie

Einde 1984 werd een Actie-Comité opgericht dat de 131 aanbevelingen, geformuleerd door een onafhankelijk Consultant in zijn eindverslag over de studie van de financiële toestand van de N.M.B.S., diende te onderzoeken.

Dit Comité waarin o.m. leden van de beheersorganen van de Directie en van de erkende personeelsorganisaties der N.M.B.S. zetelden, legde in juni 1985 zijn unaniem goedgekeurd eindverslag neer.

Een eerste toepassing van de aanbevelingen van het Actie-Comité in 1985 betrof de recapitalisatie van de N.M.B.S., met het oog op een definitieve vermindering van de financiële lasten en een verbetering van de kapitaalstructuur van de N.M.B.S.

In 1985 werd 2 miljard frank aangewend voor deze recapitalisatie.

B. Begroting 1986

1. Exploitatierkening

Met het oog op een fundamentele verbetering van de Openbare Financiën, werden alle openbare uitgaven in het eerste semester van 1986 aan een kritisch onderzoek onderworpen.

— la suppression de 37 croisements à niveau avec la voie publique;

— le début des travaux de modernisation complète de la gare de formation d'Anvers-Nord, répartis sur la période 1985-1990. L'objectif consiste à doubler la capacité de triage et à améliorer la sécurité du personnel et la fiabilité des envois, entre autres par l'installation dans les faisceaux d'un système de triage et de freinage entièrement automatique;

— la mise en service à la gare de Bruxelles-Midi d'un système d'annonce des trains, commandé par ordinateur;

— la mise en service de 10 cabines de signalisation « tout-relais »;

— les constructeurs belges de matériel roulant ferroviaire ont fourni le matériel suivant en 1985 :

27 locomotives électriques;

29 automotrices électriques;

134 wagons-tombereaux à bogies;

578 wagons de marchandises fermés.

De plus, les commandes ont été lancées pour la fourniture de :

65 voitures à deux niveaux;

100 wagons à bogies et à déchargement par gravité;

75 wagons pour le transport de tôles en rouleaux;

30 automotrices électriques.

3. Recapitalisation

Fin 1984, un Comité d'action a été créé en vue d'examiner les 131 recommandations formulées par un consultant indépendant dans son rapport final relatif à l'étude de la situation financière de la S.N.C.B.

Ce Comité, où siégeaient notamment les membres des organes de gestion, de la Direction et des organisations reconnues du personnel de la S.N.C.B., a déposé en juin 1985 son rapport final approuvé à l'unanimité.

Une première application des recommandations de ce Comité d'action en 1985 concernait la recapitalisation de la S.N.C.B. en vue d'une réduction définitive des charges financières et d'une amélioration de la structure des capitaux de la S.N.C.B.

En 1985, 2 milliards de francs ont été affectés à cette recapitalisation.

B. Budget 1986

1. Compte d'exploitation

En vue d'une amélioration fondamentale de la situation financière de l'Etat, toutes les dépenses publiques ont été soumises à un examen critique pendant le premier semestre de 1986.

Dit resulteerde in het Sint-Annaplan, dat voor de N.M.B.S. bepaalt dat de Staatstussenkomst in het exploitatietekort tegen einde 1987 met 4 miljard frank zal verminderd worden.

Ter aanvulling van het bestaande saneringsplan (koninklijk besluit nr. 140 van 30 december 1982) dient de N.M.B.S. een verdere rationalisering van haar exploitatie door te voeren.

De doelstellingen van het Sint-Annaplan werden neergelegd in een genummerd koninklijk besluit betreffende het saneren van de financiën van de N.M.B.S.

In dit genummerd koninklijk besluit wordt bepaald dat de Raad van beheer van de N.M.B.S. vóór 1 december 1986 bijkomende maatregelen moet voorstellen om een exploitatierekening in evenwicht te verwezenlijken in de veronderstelling dat de Staatstussenkomst op het artikel 32.01.01 in 1986 33 102 miljoen frank zou bereiken (bijkomende compensatie voor de verhoging van de vergoedingen voor nachtwerk niet inbegrepen).

Daar de bijkomende besparingsmaatregelen in eerste instantie vanuit de N.M.B.S. zelf dienen te worden voorgesteld, werd daartoe de mogelijkheid gecreëerd door een genummerd koninklijk besluit tot wijziging van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de N.M.B.S. Dit koninklijk besluit beoogt een grondige herstructurering en fundamentele reorganisatie van de N.M.B.S.

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

Het Actie-Comité, waarvan sprake onder 1.3. was bij het formuleren van zijn besluiten tot de vaststelling gekomen dat het verlenen van nieuwe structuren aan de N.M.B.S. prioritair en fundamenteel was.

De herstructurering van de N.M.B.S. heeft tot doel de kosten te verminderen, het rendement te verbeteren, de Staatstussenkomst op termijn in te krimpen, de schuldenlast te verminderen en bijgevolg de investeringscapaciteit en het concurrentievermogen te verbeteren.

De N.M.B.S. wordt, summier samengevat, als volgt gerestructureerd :

Het aantal leden van de Raad van Beheer wordt teruggebracht van 21 tot 16, het aantal zittingen van de Raad van minstens 12 tot minstens 6. Het Bestendig Comité dat bestaat uit 6 leden en 2 raadgevers wordt ontbonden. Een beperkt comité van 6 leden wordt opgericht. De directie die tot 13 leden omvatte wordt vervangen door een directiecomité van 7 leden. De groepschefs, 8 in totaal, worden vervangen door 5 districtsdirecteuren. Bovendien worden de leden van het Directiecomité en de districtsdirecteuren, niet definitief benoemd, maar aangeduid voor een hernieuwbare periode van zes jaar.

Tenslotte wordt uit de leden van de Raad van Beheer een afgevaardigde beheerder gekozen, aan wie de hoge leiding van de N.M.B.S. met de nodige bevoegdheden wordt toevertrouwd.

Les résultats de cet examen figurent dans le plan Sainte-Anne, qui stipule pour la S.N.C.B. que l'intervention de l'Etat dans le déficit d'exploitation sera réduit de 4 milliards de francs d'ici fin 1987.

Complémentairement au plan d'assainissement existant (arrêté royal n° 140 du 30 décembre 1982), la S.N.C.B. devra poursuivre une rationalisation plus poussée de son exploitation.

Les objectifs du plan de Sainte-Anne ont été traduits dans un arrêté royal numéroté relatif à l'assainissement des finances de la S.N.C.B.

Cet arrêté royal numéroté prévoit que le Conseil d'administration de la S.N.C.B. doit, avant le 1^{er} décembre 1986, proposer des mesures complémentaires pour réaliser un compte d'exploitation en équilibre dans l'hypothèse où l'intervention de l'Etat prévue à l'article 32.01.01 atteindrait 33 102 millions de francs (non compris la compensation supplémentaire accordée lors de l'augmentation des allocations pour travail de nuit).

Comme ces mesures d'économie supplémentaires doivent en premier lieu être proposées par la S.N.C.B. elle-même, la possibilité en a été créée par un arrêté royal numéroté modifiant la loi du 23 juillet 1926 créant la S.N.C.B. Cet arrêté royal vise une restructuration approfondie et une redynamisation fondamentale de la S.N.C.B.

2. Restructuration de la S.N.C.B.

Le Comité d'action, dont question au 1.3., a émis l'avis, dans ses conclusions, que la création des nouvelles structures à donner à la S.N.C.B. était prioritaire et fondamentale.

La restructuration de la S.N.C.B. vise une réduction des coûts, une amélioration du rendement, une diminution à terme de l'intervention de l'Etat, une réduction de l'endettement et en conséquence une amélioration de la capacité d'investissement et de concurrence.

La S.N.C.B. sera, en grandes lignes, restructurée comme suit :

Le nombre de membres du Conseil d'Administration est ramené de 21 à 16, le nombre de séances du Conseil de au moins 12 à au moins 6 par an. Le Comité Permanent qui compte 6 membres et 2 conseillers sera dissous. Un Comité restreint de 6 membres est mis en place. La Direction qui a compté jusqu'à 13 membres, est remplacée par un Comité de Direction de 7 membres. Les chefs de groupe, au nombre de 8, sont remplacés par 5 directeurs de district. En outre, les membres du Comité de Direction et les directeurs de district ne sont pas nommés définitivement, mais désignés pour un terme de six ans renouvelable.

Enfin, un administrateur délégué est choisi parmi les membres du Conseil d'Administration. La haute Direction de la S.N.C.B. lui est confiée avec les pouvoirs nécessaires.

De afgevaardigde beheerder zal het Beperkt Comité en het Directie-Comité voorzitten.

Ten einde meer coherentie te verwezenlijken tussen de nationale en regionale beleidsniveaus, wordt een coördinatie-comité opgericht waarin de leden van het Directie-Comité samen met de 5 districtsdirecteurs zetelen en dat wordt voorgezeten door de afgevaardigde beheerder.

3. Investeringsprogramma

De N.M.B.S. heeft haar investeringsprogramma aangepast aan de haar opgelegde budgettaire beperkingen.

De grote projecten uit het programma 1986 betreffen vooral het verder zetten of de voltooiing van de grote elektrificatiewerken.

Zo werd in 1986 de elektrische tractie ingeschuldigd op de lijnen :

- Brugge-Kortrijk;
- Denderleeuw-Geraardsbergen-Edingen;
- Zottegem-Kortrijk;
- Ottignies-Charleroi-West.

De reeds in 1985 aangevatte modernisering van Antwerpen-Noord wordt verder gezet.

De restauratiewerken van Antwerpen-Centraal worden aangevat.

Daarbij werd een compromis gezocht tussen de aanvaardbare kosten, de monumentenzorg en het veiligheidsaspect.

De eerste van de 130 dubbeldekrijtuigen die de N.M.B.S. heeft aangeschaft, werden in 1986 officieel voorgesteld en de eerste treinen volledig samengesteld uit dubbeldekrijtuigen werden ingezet vanaf 2 juni 1986 op de verbindingen Hoi-Namen-Brussel en Hasselt-Brussel via Aarschot en Leuven.

De bevindingen uit deze eerste fase zullen medebepalend zijn voor de verdere aanwending van dit typisch piekurmaterieel.

In 1986 werd in samenwerking met Nederland ook het nieuw Beneluxmaterieel bestemd voor de verbinding Brussel-Amsterdam officieel voorgesteld.

De nieuwtreininstellen bestaan uit een Belgische locomotief, type 11, en moderne Nederlandse rijtuigen.

Vanaf einde september 1986 wordt om de twee uur een rechtstreekse verbinding in elektrische tractie (tweespanningslocomotieven, type 12) tot stand gebracht tussen Antwerpen en Rijsel, waar aansluiting verzekerd wordt met de treinen naar Parijs en met de T.G.V. die Rijsel aandoet.

4. Recapitalisatie

Zoals in 1985, zal ook in 1986 een inspanning worden geleverd op het vlak van de recapitalisatie.

In 1986 wordt daartoe een bedrag van 2 miljard frank voorzien.

L'administrateur délégué présidera le Comité restreint et le Comité de Direction.

En vue d'obtenir plus de cohérence entre la gestion au niveau national et au niveau régional, un Comité de Coordination sera créé. Dans ce Comité qui sera présidé par l'administrateur délégué, siégeront les membres du Comité de Direction et les 5 directeurs de District.

3. Programme d'investissements

Le programme d'investissements de la S.N.C.B. a été modifié en fonction des restrictions budgétaires imposées.

Les grands projets du programme 1986 concernent surtout la poursuite ou le parachèvement des grands travaux d'électrification déjà entamés.

La traction électrique a été inaugurée sur les lignes :

- Bruges-Courtrai;
- Denderleeuw-Grammont-Enghien;
- Zottegem-Courtrai;
- Ottignies-Charleroi-Ouest.

Les travaux de modernisation de la gare de formation d'Anvers-Nord, qui ont débuté en 1985, ont été poursuivis.

Les travaux de restauration de la gare d'Anvers-Central ont débuté.

Dans ce domaine, un compromis a été recherché entre les coûts acceptables, le maintien en état d'un monument historique et les impératifs de sécurité.

Les premières voitures à deux niveaux, sur une commande totale de 130, ont été présentées officiellement en 1986. Les premiers trains composés exclusivement de voitures à deux niveaux ont été mis en service à partir du 2 juin 1986 sur les liaisons Huy-Namur-Bruxelles et Hasselt-Bruxelles via Aarschot-Louvain.

L'expérience de cette première phase sera déterminante pour l'utilisation future de ce matériel typiquement conçu pour les heures de pointe.

En collaboration avec les Pays-Bas le nouveau matériel Benelux affecté à la liaison Bruxelles-Amsterdam a été officiellement présenté en 1986.

Les nouvelles rames sont composées d'une locomotive belge, type 11, et de voitures modernes hollandaises.

A partir de fin septembre 1986 une liaison directe en traction électrique (locomotives bi-tension, type 12) sera réalisée toutes les deux heures entre Anvers et Lille, où la correspondance sera assurée avec les trains à destination de Paris et avec le T.G.V. desservant Lille.

4. Recapitalisation

Comme en 1985, un effort sera consenti en 1986 en vue de recapitaliser la S.N.C.B.

Pour 1986 un montant de 2 milliards de francs a été prévu dans ce but.

5. Snelspoorproject Parijs-Brussel-Keulen/Amsterdam

Alhoewel de verwezenlijking van dit project in principe de Rijksbegroting niet zal bezwaren, wordt hierna een beknopte samenvatting van de huidige stand van zaken gegeven.

Een internationale werkgroep samengesteld uit vertegenwoordigers van de spoorwegmaatschappijen en departementen van Verkeerswezen uit Nederland, Frankrijk, Duitsland en België zal begin oktober 1986 zijn haalbaarheidsstudie betreffende de snelspoorverbinding Parijs-Brussel-Keulen/Amsterdam neerleggen.

In deze haalbaarheidsstudie zal ook de impact op de bestudeerde verbinding opgenomen zijn van de bouw van de Kanaaltunnel, die werd onderzocht door een werkgroep ad hoc.

De actuele stand van het dossier werd in de eerste helft van 1986 door de Minister van Verkeerswezen en Buitenlandse Handel uitvoerig toegelicht in de Commissie voor de Infrastructuur van Kamer en Senaat.

In de Ministerraad van 16 mei 1986 werd bovendien beslist een Ministerieel Comité op te richten belast met het onderzoek van de problematiek verbonden aan het snelspoorproject Parijs-Brussel-Keulen/Amsterdam.

Met de vertegenwoordigers van de Gewesten werden ook reeds werkvergaderingen belegd.

De Verkeersministers van Nederland, Duitsland, Frankrijk en België zullen in het najaar 1986 op basis van het eindverslag van de gespecialiseerde werkgroep een principiebeslissing treffen over de al dan niet verwezenlijking van het project.

HOOFDSTUK III

N.M.V.B. en M.I.V.'s

Zoals andere organismen van openbaar nut zijn de intercommunale vervoermaatschappijen en de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, sedert 1983, aan een saneringsplan onderworpen.

Een genummerd besluit (nr. 97 van 28 september 1982) heeft, in een eerste stadium, de maatschappijen verplicht een saneringsplan op te maken waarin een vermindering met 1 p.c. wordt voorzien van de kredieten toegekend door de Staat ten voordele van hun exploitatierekening. Die plans werden door een tweede genummerd besluit goedgekeurd (koninklijk besluit nr. 140 van 30 december 1982).

De maatregel had een dubbel doel :

— enerzijds, vermindering van de subsidielast in de Staatsbegroting : de kwetsieuze kredieten evolueren minder snel dan de courante uitgaven van de Staat (buiten openbare schuld) naar rata van 1 pct. per jaar;

5. Projet d'une liaison ferroviaire rapide Paris-Bruxelles-Cologne/Amsterdam

Quoique la réalisation de ce projet n'aura en principe pas de conséquences au niveau du budget de l'Etat, un aperçu succinct de l'état actuel de ce projet est fourni ci-après.

Un groupe de travail international constitué de représentants des réseaux de chemins de fer et des départements des Communications des Pays-Bas, de la France, de la République fédérale d'Allemagne et de la Belgique déposera début octobre 1986 son étude de faisabilité relative au projet d'une liaison ferroviaire rapide Paris-Bruxelles-Cologne/Amsterdam.

L'impact sur cette liaison de la construction du tunnel sous la Manche, examiné dans un groupe de travail ad hoc, sera également intégré dans cette étude de faisabilité.

L'état actuel du dossier a été longuement exposé par le Ministre des Communications et du Commerce extérieur devant la Commission d'Infrastructure de la Chambre et du Sénat au cours du premier semestre 1986.

Lors du Conseil des Ministres du 16 mai 1986, il a, en outre, été décidé de constituer un Comité ministériel chargé d'examiner la problématique relative au projet d'une liaison ferroviaire rapide Paris-Bruxelles-Cologne/Amsterdam.

Des réunions de travail avec les représentants des Exécutifs ont également eu lieu.

Les Ministres des Transports des Pays-Bas, de l'Allemagne, de la France et de la Belgique prendront, sur base du rapport final du groupe de travail intergouvernemental, au cours de l'automne 1986, une décision de principe concernant une éventuelle réalisation du projet.

CHAPITRE III

S.N.C.V. et S.T.I.

Comme plusieurs autres organismes publics, les sociétés de transports intercommunaux et la Société nationale des chemins de fer vicinaux sont soumises, et ce depuis 1983, à un plan d'assainissement.

Un arrêté numéroté (n° 97, du 28 septembre 1982) a obligé, dans un premier temps, les sociétés à élaborer un plan d'assainissement prévoyant une réduction de 1 p.c. par an des crédits alloués par l'Etat en faveur de leur compte d'exploitation. Les plans ont été approuvés par un second arrêté numéroté (arrêté royal n° 140 du 30 décembre 1982).

L'objectif de cette mesure était double :

— d'une part, réduire la charge de ces subventions dans le budget de l'Etat : les crédits en question évoluent moins rapidement que les dépenses courantes de l'Etat (hors dette publique) à raison de 1 p.c. par an;

— anderzijds, een heroriëntering van het beheer van de openbare maatschappijen in de richting van financiële rendabiliteitsobjectieven : de door de maatschappijen gepresteerde diensten dienen bij voorkeur aan de vervoersbehoeften (baten kosten/ontvangsten-evenwicht) te beantwoorden.

De inspanning op gebied van besparing en restructuratie die van de maatschappijen werd gevraagd, was belangrijk; in constante cijfers werden de kredieten gevoelig verminderd, niet enkel op gebied van de vermindering met 1 p.c.; maar, eveneens omdat de Staat, zijnerzijds, de courante uitgaven drastisch dient te verminderen, buiten de openbare schuld. De vergelijking tussen het inflatiepercentage en de exploitatie-tussenkomst toont dit duidelijk aan :

	1982	1983	1984	1985	1986
Inflatie. — <i>Inflation</i>	100	107,66	114,5	120,07	121,51 (1)
Subsidie. — <i>Subventions</i>	100	106,6	109,76	111,05	110,5

(1) Hyp. van $\pm 1,2$ pct.

Bij het bepalen van de kredieten werd rekening gehouden met een toename van de kosten voor onderhoud van de nieuw in dienstgestelde metro en premetro-infrastructuren; alsook met de overname door de N.M.V.B. van een bepaald aantal spoorwegbedieningen bij de invoering van het I.C.-I.R.-plan in 1984.

Rekening gehouden met deze aanpassing evolueerden de Staatskredieten als volgt (in miljoenen franken) :

	1982	1983	1984	1985	1986
Subsidie in courante franken. — <i>Subventions en francs courants</i>	17 870,6	18 885,9	20 019,3	20 535,9	20 435,3
Subsidie in constante franken. — <i>Subventions en francs constants</i>	17 780,6	17 542,2	17 484,1	17 103,3	16 817,8

Alle maatschappijen hebben hun verplichtingen volledig nagekomen : niet alleen het financieel- en budgettair evenwicht voor de dienstjaren 1983, 1984 en 1985 en eveneens 1986 zal worden gerespecteerd; maar, bovendien zijn de beheerders erin geslaagd een nog duurzamer financiële sanering door te voeren, ten einde in de toekomst onoverkomelijke moeilijkheden te verminderen; deze sanering werd voornamelijk vertaald door een vermindering van de schuldenlast en dus van de financiële lasten in de eerstvolgende jaren.

Op het vlak van de exploitatie, heeft het aanbod weinig wijzigingen ondergaan (lijnen, frekwenties); de aandacht van de beheerders was vooral op een verbetering van de productiviteit gericht, die als volgt kan verwoord worden : « hoe kunnen dezelfde diensten met minder middelen gepresteerd worden ».

De maatregelen, genomen door de maatschappijen om hun exploitatiedeficiet binnen de opgelegde budgettaire beperkingen te houden, hebben in de eerste plaats betrekking

— d'autre part, réorienter la gestion des sociétés publiques vers des objectifs de rentabilité financière : les services fournis par les sociétés doivent davantage correspondre à des besoins de transport en commun (meilleur équilibre coûts/recettes).

L'effort d'économie et de restructuration demandé aux sociétés a été important; en termes constants, les crédits ont sensiblement diminué, non seulement en raison de la réduction de 1 p.c., mais également parce que l'Etat a dû, de son côté, réduire de façon drastique ses dépenses courantes hors dette publique. La comparaison entre le taux d'inflation et les subventions d'exploitation illustre bien ce phénomène :

(1) Hyp. de $\pm 1,2$ p.c.

Dans la détermination des crédits, on a tenu compte d'un accroissement des dépenses d'entretien des infrastructures de métro et prémétro nouvellement mises en service, ainsi que de la reprise par la S.N.C.V. d'un certain nombre de dessertes ferroviaires lors de l'introduction du plan I.C.-I.R. en 1984.

Compte tenu de ces adaptations, les crédits de l'Etat ont évolué comme suit (en millions de francs) :

Toutes les sociétés ont parfaitement rempli leur « contrat » : non seulement l'équilibre financier et budgétaire a été respecté pour chacun des exercices 1983, 1984 et 1985, et le sera également en 1986, mais en outre, les gestionnaires se sont efforcés de réaliser un assainissement financier plus durable, afin d'éviter des difficultés insurmontables dans l'avenir; cet assainissement s'est traduit principalement par une réduction de l'endettement, et donc des charges financières dans les prochaines années.

Sur le plan de l'exploitation, les modifications de l'offre (lignes, fréquences) n'ont pas été nombreuses; l'attention des gestionnaires s'est portée sur l'amélioration de la productivité, ce qu'on pourrait traduire par : « comment produire les mêmes services avec moins de moyens ».

Les mesures prises par les sociétés pour contenir leur déficit d'exploitation dans les limites budgétaires imposées ont porté en premier lieu sur une amélioration de la pro-

gehad op een verbetering van de productiviteit van de technische en administratieve diensten. De evolutie van het personeelseffectief was als volgt: (de speciale studiediensten niet inbegrepen):

ductivité des services techniques et administratifs. L'évolution des effectifs en personnel a été la suivante (hors service spécial d'études):

	1982 (op 31 december) (au 31 décembre)	1983 (op 31 december) (au 31 décembre)	1984 (op 31 december) (au 31 décembre)	1985 (op 31 december) (au 31 décembre)	1986 (ramingen) (estimations)
N.M.V.B. — S.N.C.V.	7 244	6 833	6 715	6 406	6 335
S.T.I.B. — S.T.I.B.	6 302	6 107	5 852	5 768	5 770
M.I.V.A. — M.I.V.A.	1 289	1 244	1 213	1 214	1 213
S.T.I.L. — S.T.I.L.	1 169	1 146	1 114	1 106	1 100
M.I.V.G. — M.I.V.G.	632	631	630	626	626
S.T.I.C. — S.T.I.C.	304	304	304	314 (1)	315 (1)
S.T.I.V. — S.T.I.V.	156	154	149	149	149
Totalen. — Totaux	17 096	16 389	15 977	15 583	15 508

(1) Rekening gehouden met het personeel voor het onderhoud van de nieuwe stations van de M.L.V.C.

(1) Compte tenu du personnel affecté à l'entretien des nouvelles stations de la S.T.I.C.

In tweede instantie, werden de investeringen op eigen fondsen tot een redelijker niveau teruggebracht met het oog op het afremmen van de aangroei van de afschrijvings- en financiële lasten, of zelfs het belang van deze post in de exploitatieuitgaven te verminderen. De evolutie van de investeringen was de volgende:

En second lieu, les investissements sur fonds propres ont été ramenés à un niveau plus supportable en vue de stopper l'accroissement des charges financières et d'amortissement, ou même de réduire l'importance de ce poste dans les dépenses d'exploitation. L'évolution des investissements a été la suivante:

Investeringsen op eigen fondsen (vastleggingen)

Investissements sur fonds propres (engagements)

	1982	1983	1984	1985	1986 (vooruitzichten) (prévisions)
N.M.V.B. — S.N.C.V.	567,6	443,3	605,8	320,2	890,0
M.I.V.'s. — S.T.I.	912,9	104,3	706,0	989,0	690,0

Het is namelijk op de post hernieuwing van het rollend materieel dat die reductie van de investeringsenvelopes werd geconcretiseerd: de levensduur van de autobussen, voorheen vastgesteld op 10 tot 12 jaar werd op 12 tot 15 jaar gebracht.

C'est notamment dans le renouvellement du matériel roulant que cette réduction des enveloppes d'investissement s'est concrétisée: la durée de vie des autobus précédemment fixée à 10 à 12 ans a été portée à 12 à 15 ans.

Op het vlak van de tarieven, voorziet een genummerd besluit (nr. 174) sedert 1983 in een jaarlijkse aanpassing; deze laatste wordt volgens diverse parameters bepaald die de evolutie van de produktiekosten en van de index weerspiegelen.

Sur le plan des tarifs, un arrêté numéroté (n° 174) prévoit depuis 1983 une adaptation annuelle; celle-ci est fixée suivant divers paramètres reflétant l'évolution des coûts de production et celle de l'index.

Aldus werden de tarieven in 1984 met 6,6 pct. verhoogd, in 1985 met 6,2 pct. en in 1986 met 5,7 pct.

C'est ainsi qu'en 1984, les tarifs ont augmentés de 6,6 p.c., en 1985 de 6,2 p.c. et en 1986 de 5,7 p.c.

Dit systeem waarborgt aan de maatschappijen het behoud van een tariefniveau — en in principe — hun ontvangsten die parallel met hun unitaire kosten evolueren; voor de reizigers lijkt het eveneens verkieslijk de jaarlijkse lichte prijs-

Ce système garantit aux sociétés le maintien d'un niveau tarifaire — et en principe, de leurs recettes — évoluant parallèlement à celui de leurs coûts unitaires; pour les voyageurs, il paraît préférable également d'ajuster les prix légè-

aanpassingen door te voeren i.p.v. zware verhogingen toe te passen, zelfs indien ze minder frekwent voorkomen.

Er dient nochtans aangestipt dat voor de toekomst een aanpassing van dit systeem wordt beoogd, enerzijds, om te zwakke verhogingen uit te stellen en, anderzijds, om in de formule eveneens bepaalde produktiviteitsverhogingen te integreren die door de maatschappijen werden verwezenlijkt.

Na de stakingen van 1983, die het verkeersvolume aanzienlijk hebben aangetast, is dit tot in 1985 betrekkelijk stabiel gebleven; dit jaar wordt daarentegen een gevoelige daling vastgesteld, veroorzaakt door de stakingen van mei/juni, maar ook tengevolge van het gedrag van het publiek t.o.v. de prijsdalingen van de brandstof (25 pct.). Zo deze toestand een gunstige invloed uitoefent op de exploitatiekosten van de maatschappijen, blijft hij niettemin verontrustend voor het openbaar vervoer in 't algemeen.

De evolutie van de trafiek van de maatschappijen wordt door de volgende tabel verduidelijkt :

Verkeersstatistieken (aantal reizigers - in miljoenen franken)

	1982	1983	1984	1985	1986 (vooruitzichten) (prévisions)
N.M.V.B. — S.N.C.V.	289,7	275,9	268,9	274,4	258,0
M.I.V.B. — S.T.I.B.	204,9	191,9	189,4	191,0	180,0
M.I.V.A. — M.I.V.A.	59,2	57,1	56,0	54,6	52,5
S.T.I.L. — S.T.I.L.	55,7	54,6	57,0	58,0	54,7
M.I.V.G. — M.I.V.G.	32,0	32,2	30,1	30,0	28,2
S.T.I.C. — S.T.I.C.	12,5	12,6	12,2	11,7	11,0
S.T.I.V. — S.T.I.V.	7,1	6,9	6,8	6,7	6,3

Op commercieel vlak dienen voor de voorbije periode voornamelijk twee door de NMVB gevoerde acties aangestipt :

— enerzijds in 1984, de overname van de door de NMBS afgeschatte bedieningen in het kader van haar IC-IR-plan; te dezer gelegenheid, werden deze maatschappijen er toe verplicht hun samenwerking te intensifiëren door voornamelijk de complementariteit van hun diensten en de verzorging van hun kwaliteitsimago bij het publiek (persconferenties, publiciteitsspotspots op T.V., informatiecampaagnes);

— anderzijds, in 1985, veralgemeende toepassing van het zonaal tarief, sedert enkele jaren geëxperimenteerd in enkele regio's van het land; de tarieven werden vereenvoudigd en doorzichtelijker maar ook de invoering van de Z-kaart verstrekt voordeel aan het voorstedelijk vervoer en verschaft een niet te ontkennen voordeel aan de min of meer regelmatige reizigers.

rement chaque année que de leur faire subir des hausses plus sensibles, même si elles sont moins fréquentes.

Il faut cependant noter qu'une adaptation de ce système est prévue dans l'avenir, d'une part pour reporter des hausses trop faibles, compte tenu du ralentissement sensible de l'inflation et d'autre part pour intégrer également dans la formule certains gains de productivité réalisés par les sociétés.

Après les grèves de 1983 qui ont affecté sensiblement le niveau du trafic, celui-ci s'est relativement bien maintenu jusqu'en 1985; cette année cependant, on observe une baisse assez sensible, provoquée par les grèves de mai/juin, mais aussi par l'effet sur le comportement du public de la réduction sensible des prix du carburant (25 p.c.). S'il est vrai que cette situation influence favorablement les coûts d'exploitation des sociétés, il n'en reste pas moins qu'elle est préoccupante pour le transport public.

L'évolution du trafic des sociétés ressort du tableau suivant :

Statistiques de trafic (nombre de voyageurs - en millions de francs)

Sur le plan commercial, on notera, pour la période écoulée, les deux actions marquantes menées par la SNCV :

— d'une part, en 1984, la reprise des dessertes abandonnées par la SNCB dans le cadre de son plan IC-IR; à cette occasion, les deux sociétés ont été amenées à renforcer leur collaboration en considérant davantage la complémentarité de leurs services, et à soigner l'image de marque auprès du public (conférences de presse, spots publicitaires à la T.V., campagnes d'information);

— d'autre part, en 1985, l'application généralisée de la tarification zonale, expérimentée depuis plusieurs années dans quelques régions du pays; les tarifs ont gagné en simplicité et en clarté, mais également l'introduction de la « carte Z » pour les transports extra-urbains constitue un avantage indéniable pour le voyageur tant soit peu régulier.

HOOFDSTUK IV

De problematiek van het wegverkeer
en van het vervoer over de wegA. *Inschrijving van de voertuigen*

1. In het jaar 1985 werden 396 864 nieuwe en 508 247 tweedehandsvoertuigen ingeschreven.

In de loop van de eerste 9 maanden van 1986 werden alle records gebroken inzake inschrijving van de motorvoertuigen.

Inderdaad, t.o.v. dezelfde periode 1985 werden 57 411, d.i. 8,14 pct. meer inschrijvingen gerealiseerd.

Het nieuw koninklijk besluit nopens de inschrijving van de motorvoertuigen zal pas in 1987 kunnen in voege treden. De Raad van State bracht op 26 juni 1986 advies uit en de administratie herwerkt momenteel het ontwerp.

Dit nieuw koninklijk besluit zal tevens de mogelijkheid voorzien om tot de inschrijving van aanhangwagens en van bromfietsen over te gaan.

2. Een studie zal uitgevoerd worden inzake de mogelijkheden tot modernisering en automatisering van de inschrijving. Zij zal kaderen in het stuurplan voor de automatisering van de diensten van het Ministerie van Verkeerswezen, dat als pilootdepartement werd erkend door de Minister van het Openbaar Ambt en de Staatssecretaris voor Modernisering en Informatisering van de openbare diensten.

Het lastenboek voor deze studie werd goedgekeurd en aan een tiental geïnteresseerde gespecialiseerde bedrijven toegestuurd.

B. *Technische eisen van de voertuigen*

1. Bij koninklijk besluit van 16 november 1984, gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 15 januari 1985, werd het algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's en hun aanhangwagens moeten voldoen, grondig gewijzigd.

Een eerste reeks maatregelen zoals de nieuwe massa's en afmetingen van de bedrijfsvoertuigen en de bijkomende signaalinrichtingen traden reeds op 1 juli 1985 in voege.

Andere maatregelen zoals de verplichte uitrusting van de nieuwe goedgekeurde personenauto's en auto's voor dubbel gebruik met goedgekeurde hoofdsteunen voor de voorste zitplaatsen traden op 1 januari 1986 in voege.

Nog andere maatregelen, zoals de verplichte uitrusting van de nieuwe personenauto's en de auto's voor dubbel gebruik met veiligheidsgordels voor de achterste zitplaatsen, zullen per 1 januari 1987 in voege treden.

2. Een reeks technische voorschriften tot verhoging van de verkeersveiligheid voor autocars is ontworpen en ligt momenteel voor advies in de Commissie Administratie-Nijverheid.

CHAPITRE IV

Les problèmes de la circulation routière
et du transport par routeA. *Immatriculation des véhicules*

1. L'année 1985 a vu l'immatriculation de 396 864 véhicules neufs et 508 247 véhicules d'occasions.

Au cours des 9 premiers mois de 1986, tous les records en matière d'immatriculation de véhicules à moteur ont été battus.

Par rapport à la même période de 1985, 57 411 immatriculations ont en effet été réalisées en plus, ce qui revient à 8,14 p.c.

Le nouvel arrêté royal concernant l'immatriculation des véhicules à moteur ne sera en vigueur qu'en 1987. Le Conseil d'Etat a émis son avis le 26 juin 1986 et l'administration remanie actuellement le projet.

Ce nouvel arrêté royal permettra en outre la possibilité de prévoir l'immatriculation de remorques et de cyclomoteurs.

2. Une étude sera exécutée quant aux possibilités de moderniser et d'automatiser l'immatriculation. Elle cadrera dans le plan directeur pour l'automatisation des services du Ministère des Communications, reconnu comme département pilote par le Ministre de la Fonction publique et le Secrétaire d'Etat à la Modernisation et à l'Informatisation des services publics.

Le cahier des charges relatif à cette étude a été approuvé et transmis à une dizaine d'entreprises spécialisées et intéressées.

B. *Conditions techniques des véhicules*

1. L'arrêté royal du 16 novembre 1984, publié au *Moniteur belge* du 15 janvier 1985, a modifié profondément le règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les automobiles et leur remorques.

Une première série de mesures, telles que les nouveaux poids et dimensions des véhicules utilitaires et les installations supplémentaires de signalisation, sont déjà en vigueur depuis le 1^{er} juillet 1985.

D'autres mesures, telles que l'équipement d'appui-tête homologués aux places assises à l'avant des voitures et voitures mixtes nouvellement agréées, sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 1986.

D'autres mesures encore, telles que l'équipement obligatoire de ceintures de sécurité aux places assises à l'arrière des nouvelles voitures et voitures mixtes, entreront en vigueur au 1^{er} janvier 1987.

2. Un train de prescriptions spéciales, visant une plus grande sécurité routière pour autocars, a été élaboré et est actuellement soumis à l'avis de la Commission Administration-Industrie.

Daarin wordt de verplichte invoering van een remvertrager voorzien op de nieuwe autocars, die eveneens speciale noodluiken en een bijkomende dienstdeur of nooddeur zullen moeten hebben.

Voor de inwendige bekleding zullen normen voor de brandbaarheid uitgevaardigd worden. Een belangrijke wijziging die daarmee zal gepaard gaan is de aanpassing van de bestreken baan van de autocars aan de norm die in België reeds bestaat voor de vrachtwagens en die in praktisch alle andere E.E.G.-lid-staten ook op de autocars wordt toegepast.

3. Het huidig technisch reglement, koninklijk besluit van 15 maart 1968, zal conform gemaakt worden met de wet van 21 juni 1985. Die gelegenheid zal te baat genomen worden om een reeks bijkomende voorschriften tot verhoging van de verkeersveiligheid van de voertuigen, de onderdelen en het veiligheidstoebehoren, in te voeren. Tevens zullen terzelfdertijd een reeks E.E.G.-richtlijnen opgenomen worden, zoals onder andere op het vlak van het toegestane geluidsniveau en de uitlaatinrichtingen van motorvoertuigen, de kabines van landbouwtractoren, de homologatie van kinderzitjes voor auto's...

Wat betreft de speciale inrichtingen ter vermindering van de sproeinevel, veroorzaakt bij regenweer door wegsplattend water door de wielen van de bedrijfsvoertuigen, wordt een E.E.G.-richtlijn voorbereid. Het ontwerp van koninklijk besluit dat wij reeds opgemaakt hadden zal desgevallend aangepast worden alvorens het de verdere administratieve afwikkeling zal volgen.

4. Technische controle van de voertuigen.

Op 23 december 1985 werd het akkoordprotocol tussen de Belgische Staat en de tien organismen voor de automobielinspectie opgezegd. De opzegperiode loopt tot 31 december 1988.

In uitvoering van de wet van 21 juni 1985 wordt een ontwerp van koninklijk besluit uitgewerkt om de erkenningsvoorwaarden van de instellingen vast te stellen die de controle van de voertuigen zullen uitvoeren.

Bij een tweede koninklijk besluit zullen de organismen erkend worden.

Hierbij zal getracht worden om tegen het laagst mogelijk eenheidstarief een kwalitatief hoogstaande controle te verzekeren op basis van eenvormige voorschriften voor het hele land.

C. Goederenvervoer over de weg

Bij arrest van het Europees Hof van Justitie van 22 mei 1985 werd de Europese Commissie op de vingers getikt over het uitblijven van een gemeenschappelijke vervoerpolitiek.

Tijdens de Europese Ministerraad van Transport van maart 1986 werd beslist om tegen 1992 alle contingenten

Il prévoit l'introduction obligatoire d'un ralentisseur de freinage sur les nouveaux autocars qui devront en outre être pourvus de trappes de secours et d'une portière supplémentaire de service ou portière de secours.

Des normes pour l'inflammabilité du revêtement intérieur seront promulguées. Une importante modification qui s'y conjuguera est l'adaptation du cercle de braquage des autocars à la norme déjà existante en Belgique pour les camions et qui est également applicable aux autocars dans pratiquement tous les autres Etats membres de la Communauté européenne.

3. L'actuel règlement technique, arrêté royal du 15 mars 1968, sera rendu conforme à la loi du 21 juin 1985. Cette occasion sera mise à profit pour introduire une série de prescriptions supplémentaires en vue d'une plus grande sécurité routière des véhicules, des pièces de rechange et des accessoires de sécurité. Simultanément seront aussi reprises une série de directives communautaires, comme par exemple dans le domaine du niveau toléré du bruit et des échappements des véhicules à moteur, des cabines de tracteurs agricoles, l'homologation de sièges pour bébés dans les voitures...

Quant aux équipements en vue de réduire le voile de pulvérisation occasionné, par temps de pluie, par le déplacement d'eau sous les roues des véhicules utilitaires, une directive communautaire est en voie de préparation. Le projet d'arrêté royal que nous avons déjà élaboré sera, le cas échéant, adapté avant de lui faire suivre son développement administratif ultérieur.

4. Contrôle technique des véhicules.

Le protocole d'accord entre l'Etat belge et les dix organismes pour l'inspection automobile a été résilié le 23 décembre 1985. La période de résiliation s'étend jusqu'au 31 décembre 1988.

En application de la loi du 21 juin 1985, un projet d'arrêté royal est en voie d'élaboration en vue de fixer les conditions d'agrément des établissements appelés à assumer le contrôle des véhicules.

Un deuxième arrêté royal portera sur la reconnaissance de ces organismes.

On s'efforcera en outre d'assurer, sur la base de prescriptions uniformes pour le pays entier, un contrôle de haut niveau qualitatif au tarif unitaire le moins onéreux possible.

C. Transport de marchandises par route

La Cour européenne de Justice, dans son arrêt du 22 mai 1985, réprimande la Commission européenne au sujet de l'absence d'une politique communautaire des transports.

Le Conseil européen des Ministres des Transports, en sa séance de mars 1986, a décidé de lever d'ici 1992 tout

bilaterale vergunningen op te heffen, zelfs al zijn de concurrentievoorwaarden niet helemaal geharmoniseerd.

Daartoe zal het communautair contingent jaarlijks en cumulatief met 40 pct. worden uitgebreid. In 1987 zal België aldus 989 communautaire vergunningen uitreiken. Daarenboven zullen de bilaterale ritvergunningen met de andere E.G.-lid-staten zoveel als mogelijk omgezet worden in termijnvergunningen.

Ook op nationaal vlak worden de passende formules gezocht om enerzijds de reglementering zo ver als mogelijk te vereenvoudigen, doch anderzijds de kwaliteitseisen voor de vervoerders duidelijker te omschrijven, te weten de vakbekwaamheid, de betrouwbaarheid en de financiële draagkracht.

D. Personenvervoer over de weg

1. Autocarvervoer

1986 zal doorgaan als het jaar van het nieuwe autocar-beleid. De voorwaarden voor de afgifte van machtigingen en de kwaliteitscriteria voor de voertuigen voor het ongeregeld vervoer werden immers drastisch gewijzigd bij koninklijk besluit van 25 maart 1986.

De rigiede anciënniteitsregelingen, de kunstmatige uitbreidingsbeperkingen en de weinig bewijzende omzetcijfers werden vervangen door een eenvoudige borgtochtregeling, die het bewijs van solvabiliteit van de autocarondernemer regelt. Voor de in dienst zijnde voertuigen werd een speciale regeling voorzien die afloopt op 1 januari 1991.

De ouderdom van de voertuigen als dubieuze kwaliteitsnorm werd vervangen door het I.R.U.-sterrenstelsel gaande van 1 tot 4 sterren met een reeks optionele uitrustingen zoals W.C., koelkast...

Vanaf 1 december 1986 moeten aldus alle voertuigen ingezet voor het ongeregeld personenvervoer van sterren voorzien zijn. Wie niet ten minste 1 ster haalt zal zijn machtiging zien intrekken.

België is daarmee het eerste land dat ter verhoging van het imago van de autocar het internationaal aanvaarde sterrenstelsel verplicht stelt.

2. Gemeenschappelijk vervoer van werknemers

De wettelijkheid en de opportuniteit van de bestaande verplichte tarificatie voor de bijzondere vormen van geregeld vervoer wordt door sommige betrokkenen fel gecontesteerd.

Wat die wettelijkheid betreft is er geen probleem. De opportuniteit moet evenwel in het breder kader van de liberaliseringstrend gezien worden.

Er wordt met de betrokkenen onderhandeld om het systeem van verplichte tarieven eventueel te vervangen door een systeem van referentietarieven, gepaard gaande met een eventuele bepaling van het begrip financiële draagkracht.

contingentement d'autorisations bilatérales, même que les conditions de concurrence ne soient pas totalement harmonisées.

Pour cette raison, le contingent communautaire connaîtra un élargissement annuel et cumulatif de 40 p.c. La Belgique délivrera ainsi 989 autorisations communautaires en 1987. En outre, les autorisations bilatérales de parcours engagées avec les autres Etats membres de la Communauté seront, dans la mesure du possible, commuées en autorisations à terme.

On recherche aussi les formules adéquates au niveau national afin de simplifier autant que possible la réglementation d'une part, mais d'autre part afin de définir plus clairement les exigences qualitatives pour les transporteurs, à savoir la qualification professionnelle, l'honorabilité et la capacité financière.

D. Transport de voyageurs par route

1. Transport par autocar

1986 sera l'année d'une nouvelle politique en matière de transport par autocar. Les conditions pour la délivrance d'autorisations et les critères de qualité imposés aux véhicules affectés au transport occasionnel ont en effet été modifiés de façon draconienne par l'arrêté royal du 25 mars 1986.

Les rigides régimes d'ancienneté, les restrictions artificielles en matière d'expansion et les chiffres d'affaires peu significatifs furent remplacés par un simple régime de caution fournissant la preuve de la solvabilité de l'entrepreneur de transports. Un régime spécial venant à terme au 1^{er} janvier 1991 fut prévu pour les véhicules en service.

La norme qualitative douteuse qui était basée sur l'âge des véhicules fut remplacée par la classification I.R.U. à étoiles « dont la gamme prévoit de 1 à 4 étoiles avec une série d'équipements d'option tels que toilettes, frigo... »

A partir du 1^{er} décembre 1986, tous les véhicules affectés au transport occasionnel de voyageurs devront donc être pourvus d'étoiles. Tout véhicule n'obtenant pas 1 étoile au moins verra le retrait de son autorisation.

En vue de relever l'image de marque de l'autocar, la Belgique est ainsi le premier pays à rendre obligatoire le système d'étoiles accepté au niveau international.

2. Transport commun d'ouvriers

D'aucuns contestent vivement la légalité et l'opportunité de la tarification obligatoire en place pour les formes spéciales de transport régulier.

Aucun problème ne se pose quant à la légalité. L'opportunité doit néanmoins être considérée dans le cadre plus large de la tendance à la libéralisation.

Des négociations sont en cours afin de remplacer éventuellement le système des tarifs obligatoires par un système de tarifs de référence et de définir éventuellement la notion de capacité financière.

3. Taxi-vervoer

Een ontwerp van koninklijk besluit tot invoering van vakbekwaamheidseisen voor het beroep van taxi-ondernemer werd door mijn diensten voorbereid.

Bezorgd om geen bijkomende administratieve belemmeringen voor de zelfstandigen in te voeren, werd in Kabinet-raad evenwel beslist om het ontwerp niet in overweging te nemen.

Na uitgebreide onderhandelingen met de beroepsverenigingen van de taxi-sector hebben mijn diensten eveneens een ontwerp van wet uitgewerkt betreffende de invoering van een nieuw systeem voor de tarifiering van de diensten.

Om reden van complexiteit van dit systeem en van de beperkte mogelijkheden om sommige misbruiken in te dijen met betrekking tot het tarief I en II en de perimeter, heb ik na diepgaand onderzoek beslist om andere formules te bestuderen, zoals die welke in sommige buitenlandse steden of hoofdsteden toegepast worden.

E. Realisaties voor zowel het personenvervoer als het goederenvervoer

1. De E.E.G.-Verordeningen 3820/85 inzake de rij- en rusttijden in het wegvervoer en 3821/85 inzake het controle-apparaat zijn op 29 september 1986 in toepassing getreden. Daardoor wordt de dagelijkse rijtijd licht opgetrokken, gepaard gaande met een verhoging van de verplichte dagelijkse rusttijd. Door de mogelijkheid van splitting wordt tevens een belangrijke versoepeling van de werkregeling mogelijk.

2. In uitvoering van de wet van 6 mei 1985 inzake de onmiddellijke inning van de boeten bij overtredingen van de reglementering op het goederen- en het personenvervoer werd een ontwerp van koninklijk besluit opgesteld waarin onderscheid wordt gemaakt tussen gewone en zware overtredingen. De onmiddellijk te innen sommen worden respectievelijk op 2 500 frank en 10 000 frank vastgesteld en de in consignatie te geven sommen op 4 000 frank en 15 000 frank. Het ontwerp werd voorgelegd aan mijn mee-ondertekenende collega's.

F. Het rijbewijs

Het ontwerp van koninklijk besluit tot invoering van het rijbewijs naar Europees model wordt momenteel administratief afgewikkeld.

Ter herinnering, voorziet dit ontwerp onder andere in de invoering van een specifiek rijbewijs moto, een rijbewijs aanhangwagen, en van medische normen voor de bestuurders van voertuigen van categorieën C en D.

De lange duur voor de uitwerking van dit ontwerp moet gezien worden in het licht van de onderhandelingen die over de medische normen met het departement Volksgezondheid gevoerd werden.

3. Taxis

Un projet d'arrêté royal introduisant des conditions de compétence professionnelle dans le secteur des taxis a été élaboré par mes services.

Soucieux de ne pas imposer des entraves nouvelles pour les indépendants, le Conseil de Cabinet a décidé de ne pas prendre ce projet en considération.

D'autre part, mes services ont élaboré, après discussion avec les associations professionnelles du secteur des taxis, un projet de loi introduisant un nouveau système relatif à la fixation des prix dans le secteur.

Après examen approfondi, en raison de la complexité de ce système et de la possibilité limitée de celui-ci de mettre fin à certains abus attenant à la notion des tarifs I et II et à la notion de périmètre, j'ai décidé d'étudier d'autres formules notamment en application dans d'autres grandes métropoles.

E. Réalisations tant en matière de transport de voyageurs que de transport de marchandises

1. Les Règlements communautaires 3820/85, concernant les délais de parcours et de repos dans le transport routier, et 3821/85, concernant l'appareil de contrôle, sont en vigueur depuis le 29 septembre 1986. C'est ce qui a permis d'augmenter légèrement le temps journalier de conduite et simultanément le temps journalier de repos obligatoire. La possibilité de splitting permet de même un important assouplissement de l'organisation du travail.

2. En vertu de la loi du 6 mai 1985 en matière de perception immédiate des amendes lors d'infractions à la réglementation sur le transport des marchandises et de personnes, un projet d'arrêté royal a été établi faisant la distinction entre infractions ordinaires et infractions graves. Les sommes à percevoir sur-le-champ sont respectivement fixées à 2 500 francs et 10 000 francs et les sommes à consigner à 4 000 francs et 15 000 francs. Le projet a été soumis à mes collègues cosignataires.

F. Permis de conduire

Le projet d'arrêté royal relatif à l'introduction du permis de conduire de modèle européen suit actuellement sa procédure administrative.

Pour mémoire, ce projet vise, entre autres, à l'introduction d'un permis spécifique moto, d'un permis remorque, de normes médicales spéciales pour les catégories C et D.

Les discussions avec la Santé publique et la mise au point des normes médicales de ce projet avec ce département expliquent le délai mis à son élaboration.

Er is voorzien om het geneeskundig onderzoek voor de bestuurders van voertuigen van categorieën C en D, die reeds aan een geneeskundig onderzoek onderworpen zijn volgens de arbeidsgeneeskunde, ook door deze arbeidsgeneesheren te laten afnemen.

De andere bestuurders van vrachtwagens en autobussen zullen een medisch onderzoek moeten ondergaan bij de Administratieve Gezondheidsdienst.

HOOFDSTUK V

Verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid

Naar het voorbeeld van wat in België gebeurde in 1984, werd 1986 uitgeroepen als het Jaar van de Verkeersveiligheid en Verkeersleefbaarheid op Europees vlak.

Bogend op zijn ondervinding ter zake heeft België ongetwijfeld hierin een leidinggevende rol vervuld.

Het beleidsplan dat in 1984 werd opgesteld en dat de verkeersfilosofie naar voren bracht, werd verder uitgebouwd.

De verwezenlijkingen op het vlak van de Verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid zullen dus vooral gestoeld zijn, enerzijds op het Europese Jaar, en anderzijds op het verder doordringen van het beleidsplan. In het algemeen genomen werden volgende objectieven bepaald :

- Het sensibiliseren niet alleen van de weggebruikers, maar ook van de beleidsinstanties;
- Verdere integratie en coördinatie van de verschillende bevoegde instanties en organisaties;
- Verdere actualisatie en herziening van verschillende reglementaire bepalingen vooral op het vlak van de verkeersreglementering;
- Voortzetting van het fundamenteel onderzoek inzake verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid.

Meer gedetailleerd kunnen volgende verwezenlijkingen worden aangehaald :

Organisatie van verkeersveiligheidscampagnes

Tijdens de twee-maandelijke veiligheidskampagnes werd vooral aandacht besteed aan de thema's die ook op het Europese vlak werden aangesneden nl. alcohol aan het stuur, kinderen en de snelheid.

Tegelijkertijd werd eveneens de aandacht gevestigd op het probleem van de tweewielers in het algemeen en het dragen van de veiligheidsgordels.

Aldus heeft België de vijf thema's behandeld die op het Europese niveau werden vooropgesteld.

Dans ce domaine, il est prévu de faire passer ces examens pour les conducteurs aussi bien des catégories C et D soumis à la médecine du travail devant les médecins de ce régime.

Les autres conducteurs de camions et de bus se feront examiner devant les médecins du Service de Santé Administratif.

CHAPITRE V

Sécurité routière et qualité de l'environnement routier

A l'instar de ce qu'il y eut lieu en Belgique en 1984, l'année 1986 fut consacrée Année de la Sécurité routière et de la Qualité de l'Environnement routier au niveau européen.

Sur la base de son expérience en la matière, la Belgique y a indubitablement tenu un rôle de premier ordre.

Le plan directeur, établi en 1984 et posant l'accent sur la philosophie de la circulation routière, a été développé plus amplement.

Par conséquent, les réalisations dans le domaine de la sécurité routière et de la qualité de l'environnement routier seront surtout fondées sur l'Année européenne d'une part et sur une plus grande pénétration du plan directeur d'autre part. Dans l'ensemble, les objectifs suivants furent fixés :

- La sensibilisation non seulement des usagers de la route, mais également des autorités;
- Une plus grande intégration et coordination des différentes instances et organisations compétentes;
- La continuation en matière d'actualisation et de révision de différentes dispositions, surtout dans le domaine de la réglementation de la circulation routière;
- La continuation de la recherche fondamentale en matière de sécurité routière et de qualité de l'environnement routier.

Les réalisations suivantes sont encore à citer afin d'être plus exhaustif :

Organisation de campagnes pour la sécurité routière

Au cours des campagnes bimestrielles pour la sécurité, une attention particulière fut consacrée aux thématiques qui ont également été abordées au niveau européen, à savoir, l'alcool au volant, les enfants et la vitesse.

L'attention fut également fixée sur le port de deux roues en général et le port de la ceinture de sécurité.

La Belgique traita ainsi les cinq thématiques proposées au niveau européen.

Het organiseren van congressen

Enkele belangrijke congressen werden georganiseerd :

— Het Europees Congres van de Autorijscholen (op 10, 11 en 12 oktober jl.) met de deelname ondermeer van de Minister van Verkeer van Noorwegen, Meester Pieter van Vollenhove (Nederland), enz...

— Rondetafelgesprek met de Duitse Verkeerswacht (op 13 september jl.) waarin de belangrijkste problemen in verband met de veiligheid werden vergeleken.

— Colloquium Technische Controle Brussel 24-25 september.

— Deelname aan het Internationaal Congres te Kortrijk betreffende de verkeersongevallenstatistieken.

Realisatie van informatiebrochures

— Opstellen samen met het Ministerie van Openbare Werken van een brochure *Kruispunten*, bestemd voor de gemeenten, de politieke overheden en iedereen die zich bezig houdt met het inrichten van het wegennet. Dit werk is fundamenteel wat betreft het inrichten van kruispunten met de verschillende mogelijkheden, met voor- en nadelen.

— Uitgave van een vierkleurenbrochure bestemd voor de buitenlandse toeristen, in vier talen, op 350 000 exemplaren, waarin de belangrijkste belgische verkeersregels aanschouwelijk worden voorgesteld.

— Het gratis verspreiden van een spelenset met betrekking tot de verkeersveiligheid, aan alle scholen en aan degenen die er om verzoeken; door middel van deze set is het mogelijk op een aanschouwelijke wijze enkele verkeersveiligheidsprincipes concreet aan de kinderen aan te leren.

— Een zeer belangrijk « DOE MEE DOSSIER », werd ten behoeve van de gemeenten opgesteld om hen meer wijjs te maken in de methoden die moeten gevolgd worden om te komen tot een verhoogde veiligheid op hun grondgebied. Deze brochure die vooral praktisch gericht is, zal eerst- daags aan alle gemeenten worden toegezonden.

Initiatieven op het reglementaire vlak

— Actualisatie van het systeem van de onmiddellijke boetes die in bepaalde gevallen kunnen worden opgelegd aan degenen die hun vaste woon- of verblijfplaats niet in België hebben.

— Studie en voorstel van het inzetten van miliciens bij verkeersopdrachten, dit in het kader van de verkeersbevoegdheden van de rijkswacht.

— Opstellen van een bijzonder statuut voor de volwassene verkeersbrigadiers, de zogenoemde gemachtigde opzichters, die onder bepaalde voorwaarden de veiligheid van kinderen bij het oversteken van de straat, enz., kunnen bewerkstelligen.

— Actualisatie van de reglementaire beschikkingen omtrent de ruiters zoals de toelating van het gebruik van de gelijkgrondse berm, het met tweeën naast elkaar rijden, de

Organisation de congrès

Quelques importants congrès ont été organisés :

— Le Congrès européen des Auto-Ecoles (les 10, 11 et 12 octobre derniers), avec la participation d'entre autres le Ministre du Transport de Norvège, Maître Pieter van Vollenhove (Pays-Bas), etc.

— Table ronde avec la Garde routière allemande (le 13 septembre dernier) portant sur la comparaison des plus importants problèmes en matière de sécurité.

— Colloque Contrôle technique — Bruxelles, 24 et 25 septembre.

— Participation au Congrès international à Courtrai concernant les statistiques des accidents de la circulation.

Réalisation de brochures informatives

— Rédaction avec le Ministère des Travaux publics d'une brochure *Carrefours*, à l'intention des communes, des forces policières et de tous ceux qui s'occupent de l'aménagement du réseau routier. L'ouvrage est fondamental pour ce qui concerne l'aménagement des carrefours, les différentes possibilités, avec leurs avantages et inconvénients.

— Edition d'une brochure en quadrichromie à l'intention des touristes étrangers, rédigée en quatre langues, tirée à 350 000 exemplaires, présentant un aperçu vivant de nos principales règles de circulation.

— La diffusion gratuite d'un set éducatif par rapport à la sécurité routière dans toutes les écoles et à toute personne qui en formule la demande; ce set permet d'enseigner concrètement aux enfants et d'une façon vivante quelques principes en matière de sécurité dans la circulation.

— Un très important « DOSSIER PARTICIPEZ » a été constitué à l'intention des communes, pour leur expliquer la méthode à suivre pour arriver à une plus grande sécurité sur leur territoire. Cette brochure, à orientation pratique par excellence, sera incessamment adressée à toutes les communes.

Initiatives au niveau de la réglementation

— Actualisation du système de perception immédiate des amendes qui, dans certains cas, est applicable aux personnes sans domicile ou résidence fixe en Belgique.

— Etude et suggestion relatives au recours aux miliciens pour des missions de circulation, ce dans le cadre des attributions de la gendarmerie en matière de circulation.

— Etablir un statut spécial pour les brigadiers adultes de la route, les soi-disant surveillants scolaires, qui, dans certaines conditions, peuvent assurer la sécurité des enfants traversant la rue, etc.

— Actualisation des dispositions réglementaires relatives aux cavaliers, telles que l'autorisation d'utiliser l'accotement de plain-pied, de circuler à deux de front, l'abaissement de

verlaging van de leeftijd van de ruiters, indien zij vergezeld zijn van een meerderjarige ruiter, enz.

— Het opnieuw opnemen in het verkeersreglement van de trolleybussen.

— Het bepalen van de snelheidsmodulaties : verhogen van de veiligheid van de tweewielers en de voetgangers in drukbevolkte wijken door het verminderen van de snelheid tot 30 km per uur, een algemene snelheidsverlaging in bebouwde kommen tot 50 km per uur, enz...

Deze reglementaire teksten werden vooralsnog niet aan de handtekening van de Koning voorgelegd, omdat ook de maximum snelheid op de autosnelwegen deel uitmaakt van het ganse pakket van snelheidsmodulaties en momenteel op Europees vlak wordt behandeld.

— Een herziening van de fietsenproblematiek in het algemeen, ondermeer met het invoeren van fietssluisen, het signaleren van de fietsrichting op de fietspaden, enz.

De oprichting van een Hoger Instituut voor Verkeersveiligheid

Op 6 oktober 1986 werd een vereniging zonder winstoogmerk opgericht met het doel de middelen van verschillende organismen en instellingen, die zich met verkeersveiligheid bezighouden, te herbundelen en te optimaliseren.

Ik heb het hier over de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid (waarvan het secretariaat thans wordt waargenomen door de V.Z.W. Via Secura), het Studiefonds voor een veilig wegverkeer alsook het Centrum voor Aanpassing aan het rijden der gehandicapte automobilisten (afgekort C.A.R.A.).

Deze herbundeling zal een rationalisatie van de middelen en een verruiming van de aanpak van de verkeersveiligheidsproblemen mogelijk maken door samenvoeging van de specifieke onderwerpen en ervaringen.

De resultaten van de gevoerde politiek inzake verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid heeft ook in het jaar 1985 resultaten afgeworpen; nadat in de voorgaande jaren reeds een daling van het aantal verkeersongevallen en het aantal verkeersslachtoffers kon worden geconstateerd, werd in het jaar 1985 een gevoelige verlaging bekomen van het aantal slachtoffers :

— verlaging van het aantal doden met 92 : van 1 893 tot 1 801;

— verlaging van het aantal doden en ernstige gewonden met 1 379 : van 19 912 in 1984 tot 18 553 in 1985;

— verlaging van het totaal aantal slachtoffers met 5 256 : van 81 571 naar 76 315.

Hierbij dient te worden opgemerkt dat het autovoertuigenpark vermeerderde van 3 752 816 eenheden in 1984 tot 3 813 123 eenheden.

De eerste voorlopige cijfers van de ongevallenstatistiek van 1986 wijzen nog steeds een dalende trend aan voor dit jaar.

l'âge minimal requis des cavaliers accompagnés d'un cavalier majeur, etc.

— La réinsertion dans le Code de la route des trolleybus.

— La fixation des modulations de vitesse : augmenter la sécurité des deux-roues et des piétons dans des quartiers à forte densité de population en limitant la vitesse à 30 km par heure, une limitation généralisée en agglomération à 50 km par heure, etc.

Cette réglementation n'a provisoirement pas été soumise à la signature du Roi, puisque la vitesse maximale sur autoroute fait également partie de l'ensemble des modulations de vitesse et est actuellement traitée au niveau européen.

— Une révision de la problématique du cycliste en général, entre autres, en introduisant les écluses pour cyclistes, l'indication du sens de circulation sur les pistes cyclables, etc.

La création de l'Institut supérieur de la sécurité routière

Une association sans but lucratif a été créée le 6 octobre 1986 dans le but de regrouper et d'optimiser les moyens de différents organismes et institutions s'occupant de sécurité routière.

Je vise par là le Conseil supérieur de la sécurité routière (dont le secrétariat est actuellement assuré par l'A.S.B.L. Via Secura), le Fonds d'études pour la sécurité routière ainsi que le Centre d'adaptation à la route pour automobilistes handicapés (en abrégé le C.A.R.A.).

Ce regroupement permettra une rationalisation des moyens et un élargissement de l'approche des problèmes de sécurité routière par la conjugaison des objets et expériences spécifiques.

Les résultats de la politique en matière de sécurité routière et de qualité de l'environnement routier se sont également fait valoir en 1985; après constatation, au cours des années précédentes, d'une tendance à la baisse du nombre des accidents et des victimes de la circulation, l'année 1985 a vu une sensible diminution du nombre des victimes :

— diminution du nombre des morts de 92 : de 1 893 à 1 801;

— diminution du nombre des morts et des blessés graves de 1 379 : de 19 912 en 1984 à 18 553 en 1985;

— diminution du nombre des victimes de 5 256 : de 81 571 à 76 315.

Il est à remarquer à cet égard que le parc automobile a augmenté de 3 752 816 unités en 1984 à 3 813 123 unités.

Les premiers chiffres provisoires de la statistique des accidents en 1986 indiquent toujours une tendance vers le bas pour cette année.

Tenslotte dient de inspanning die geleverd werd in 1985 om de veiligheid van de overwegen te verhogen te worden onderstreept. Enerzijds werd 356 miljoen frank besteed aan het bouwen van kunstwerken, nadat het aantal overwegen terug liep tot 3 398, daar waar op 1 januari 1981 er nog 3 928 overwegen waren. Anderzijds werden de jongste vijf jaren meer dan 780 miljoen geïnvesteerd om 376 overwegen van categorie te kunnen wijzigen.

In 1986 zullen nog eens 74 overwegen worden afschaft, voornamelijk van de derde en vierde categorie.

HOOFDSTUK VI

Het vervoer te water

A. Binnenvaart

Er dient in de eerste plaats op gewezen dat het Ministerie van Verkeerswezen geen enkele toelage heeft toegekend aan de sector binnenvaart noch wat het dienstjaar 1985 betreft, noch voor het jaar 1986. De Dienst voor Regeling der Binnenvaart die belast is met de bevrachting van schepen voor het vervoer van droge lading in binnenlandsverkeer en met bestemming Frankrijk, bekostigt met eigen middelen de exploitatie-uitgaven, zomede zijn investeringen, zonder een beroep te doen op de Schatkist.

In 1985 zoals in 1986, heeft mijn departement zich verder gehouden aan zijn beleid strekkende tot versoepeling van de reglementering inzake onderhandelingen over contracten voor vervoer over de waterwegen. Het nagestreefde doel bestaat erin aan de diverse betrokken partijen de middelen te verschaffen waardoor zij in alle vrijheid kunnen onderhandelen over de vracht en de voorwaarden waaraan de bevrachtingscontracten moeten voldoen. Overeenkomstig, werden de goedkeuringsprocedures vereenvoudigd, wat toelaat deze overeenkomsten een grotere doeltreffendheid te geven. Alles wordt in het werk gesteld om de dialoog tussen de betrokken partijen te bevorderen met het oog te komen tot een betere verstandhouding wat de wederzijdse problemen betreft.

Tussen de voornaamste maatregelen die bijdragen tot de verwezenlijking van deze doelstellingen, past het, het volgende aan te halen :

— het ministerieel besluit van 10 mei 1985 (*Belgisch Staatsblad* van 25 mei 1985), dat een vereenvoudigde procedure heeft ingesteld voor het sluiten van bevrachtingsovereenkomsten en de administratieve procedure heeft verlicht voor de goedkeuring van de overeenkomsten;

— de ministeriële besluiten van 14 maart 1985 (*Belgisch Staatsblad* van 13 april 1985) en van 6 maart 1986 (*Belgisch Staatsblad* van 12 maart 1986) waarbij een stelsel werd ingesteld dat op het gebied van vervoer van natuurzand, rollstenen en grint uit rivieren of groeven in aangeslibde gronden, gelijke concurrentievoorwaarden waarborgt tussen de diverse vervoerders zowel binnenlandse als buitenlandse;

— de ministeriële besluiten van 23 april 1985 (*Belgisch Staatsblad* van 24 mei 1985) en van 16 april 1986 (*Belgisch*

Il s'indique finalement de souligner l'effort fourni en 1985 en vue d'augmenter la sécurité des passages à niveau. D'une part, 356 millions de francs ont été consacrés à la construction d'ouvrages d'art, après que le nombre de passages à niveau soit retombé à 3 398, alors qu'au 1^{er} janvier 1981 il existait toujours 3 928 passages à niveau. D'autre part, 780 millions ont été investis ces cinq dernières années afin que 376 passages à niveau changent de catégorie.

En 1986, une nouvelle série de 74 passages à niveau, surtout de troisième et quatrième catégorie, seront supprimés.

CHAPITRE VI

Le transport par eau

A. Navigation intérieure

Il faut tout d'abord souligner que le Ministère des Communications n'a accordé aucune subvention au secteur de la Navigation intérieure, ni pour l'exercice 1985, ni pour l'année 1986. Le Service régulateur de la Navigation intérieure, chargé de l'affrètement de bateaux pour le transport de cargaisons sèches en trafic intérieur et à destination de la France, supporte par ses propres moyens les dépenses d'exploitation, ainsi que ses investissements, sans faire appel au Trésor.

En 1985, comme en 1986, mon département s'en est tenu pour le surplus à sa politique visant à l'assouplissement de la réglementation en matière de négociation des contrats pour le transport par la voie navigable. Le but poursuivi consiste à procurer aux diverses parties concernées les moyens leur permettant de négocier en toute liberté le fret et les conditions auxquelles les contrats d'affrètement doivent satisfaire. C'est pourquoi les procédures d'approbation ont été simplifiées, ce qui permet de donner une plus grande efficacité à ces contrats. Tout est mis en œuvre pour promouvoir le dialogue entre les parties concernées, en vue d'arriver à une meilleure compréhension en ce qui concerne les problèmes réciproques.

Parmi les mesures principales qui concourent à la réalisation de ces objectifs, il convient de citer :

— l'arrêté ministériel du 10 mai 1985 (*Moniteur belge* du 25 mai 1985), qui instaure une procédure simplifiée pour la conclusion de contrats d'affrètement et allège la procédure administrative d'approbation des contrats;

— les arrêtés ministériels du 14 mars 1985 (*Moniteur belge* du 13 avril 1985) et du 6 mars 1986 (*Moniteur belge* du 12 mars 1986) instaurant un système garantissant dans le domaine du transport de sable naturel, de galets et de graviers en provenance de rivières ou de carrières en terre alluviale, des conditions concurrentielles égales parmi les divers transporteurs tant du pays que de l'étranger;

— les arrêtés ministériels du 23 avril 1985 (*Moniteur belge* du 24 mai 1985) et du 16 avril 1986 (*Moniteur belge* du

Staatsblad van 7 mei 1986) die de Commissaris van de Dienst voor Regeling der Binnenvaart bevoegd verklaren om de overeenkomsten voor het vervoer van containers goed te keuren zonder rekening te moeten houden met het algemeen geldend stelsel voor de bevrachtingen en het vaststellen van de bevrachtingsvoorwaarden;

— het ministerieel besluit van 15 november 1985 (*Belgisch Staatsblad* van 24 december 1985) dat het suppletief karakter wederom heeft ingevoerd voor de bepalingen van de wet van 5 mei 1936 op de rivierbevrachting, uitgezonderd wat de artikelen 5 en 33 betreft, die van openbare orde zijn, ten einde de belanghebbende partijen een grotere vrijheid van handelen te bieden wat betreft het onderhandelen van de bevrachtingscontracten in functie van het specifieke karakter van de te vervoeren goederen.

Op het internationale vlak, hebben vertegenwoordigers van mijn departement deelgenomen aan tal van vergaderingen, zowel bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart als binnen de comités opgericht op initiatief van de Commissie van de Europese Gemeenschappen, waar zij de belangen van de binnenvaart hebben behartigd.

B. Zeevaart

1. Algemene benadering

De Regering zet haar politiek van relance van de koopvaardij en de zeevisserij onverminderd voort binnen de midelen door de Rijksbegroting ter beschikking gesteld.

De toepassing van de wet van 23 augustus 1948 op het scheepskrediet maakt het voor 1986 mogelijk onze koopvaardijvloot verder aan te passen aan de zich snel wijzigende maritieme politiek, zoals deze beïnvloed wordt door het economisch gebeuren in de wereld.

Wat de zeevisserij betreft, kon de jongste jaren tot een geleidelijke vernieuwing worden gekomen. In die sector worden ook nu verdere inspanningen gedaan mede door het uit de vaart nemen van oude schepen waardoor aldus een aan de moderne visserijtechniek aangepaste vloot uitgebouwd wordt.

2. Internationale maritieme politiek

2.1. Europese Gemeenschap

Zoals in de afgelopen jaren brengt de Europese Gemeenschap steeds meer de maritieme politiek van de E.E.G.-lidstaten ter sprake. Omtrent sommige aangelegenheden zijn alle E.E.G.-lidstaten het eens, zoals maatregelen inzake veiligheid verontreiniging, goedkope vlaggen en bulkvervoer. Andere problemen zoals bijvoorbeeld het aandeel van de nationale reders aan de eigen in- en uitvoer van het land en bilaterale maritieme akkoorden waarbij ieder E.E.G.-lidstaat de belangen van zijn eigen reders tracht te verdedigen, geven daarentegen aanleiding tot grote meningsverschillen.

Door een verscherping van het monitoringssysteem slaagt de E.E.G. erin, de Oostbloklanden, die op niet-commerciële

7 mai 1986) qui déclarent le Commissaire du service régulateur de la navigation intérieure compétent pour approuver le transport de conteneurs sans devoir tenir compte du système général en vigueur pour les affrètements et la fixation des conditions d'affrètement;

— l'arrêté ministériel du 15 novembre 1985 (*Moniteur belge* du 24 décembre 1985) qui a réinstauré le caractère supplétif des dispositions de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial, à l'exception des articles 5 et 33, qui sont d'ordre public, afin d'offrir aux parties concernées une plus grande liberté d'action en ce qui concerne la négociation des contrats d'affrètement en fonction du caractère spécifique des marchandises transportées.

Sur le plan international, les représentants de mon département ont participé à bon nombre de réunions, tant à la Commission centrale pour la navigation du Rhin qu'au sein des comités créés à l'initiative de la Commission des Communautés européennes, où ils ont défendu les intérêts de la navigation intérieure.

B. Navigation maritime

1. Approche générale

Le Gouvernement poursuit assidûment sa politique de relance de la marine marchande et de la pêche maritime dans le cadre des moyens mis à sa disposition par le budget de l'Etat.

L'application de la loi du 23 août 1948 sur le crédit maritime permet de poursuivre en 1986 l'adaptation de notre flotte marchande à la politique maritime en proie à des modifications rapides vu qu'elle subit l'influence des événements économiques dans le monde.

La pêche maritime, quant à elle, a pu bénéficier d'une rénovation progressive ces dernières années. Les efforts se poursuivent dans ce secteur, consistant dans le retrait de vieux navires de la navigation, ce qui contribue à la constitution d'une flotte adaptée à la technique de pêche moderne.

2. Politique maritime internationale

2.1. Communauté européenne

Tout comme ces dernières années, la Communauté européenne aborde de plus en plus la politique maritime des Etats membres de la C.E.E. Tous les Etats membres de la C.E.E. sont d'accord sur certaines questions telles que les mesures de sécurité, la pollution, les pavillons bon marché et le transport vraquier. Par contre, d'autres problèmes comme par exemple la part des armateurs nationaux dans les propres importations et exportations du - et les accords maritimes bilatéraux par lesquels chaque Etat membre de la C.E.E. s'efforce de défendre les intérêts de ses propres armateurs, suscitent des divergences de vues importantes.

Grâce à un renforcement du système monitoring, la C.E.E. parvient à inciter les pays de l'Est participant au transport

basis participeren aan het maritiem transport, te bewegen tot negotiaties met de gevestigde Westerse reders. Daarenboven zijn de autoriteiten van de Sovjet-Unie verontrust door de recentelijk voorgestelde E.E.G.-maatregelen ter bestrijding van de deloyale en discriminatoire praktijken op scheepvaartgebied. De E.E.G. heeft trouwens sinds eind 1984 blijvend geijverd voor de bekrachtiging van een specifiek Europees scheepvaartbeleid (Document Contogeorgis-Clinton Davis).

Hierbij worden naast hogervermelde maatregelen verordeningen uitgewerkt inzake de vrijheid van dienstverlening (met o.a. het probleem van de cabotage en de bilaterale akkoorden), de mededingingsregelen, het retorsieapparaat, de criteria voor nationale lijn. Gelet op de tegenstellingen tussen de Mediterrane landen en de overige lid-staten zal deze reglementering wellicht pas geconcretiseerd worden in 1987-1988.

Gelet op de unilaterale toepassing van de antitrustwetgeving door de Verenigde Staten van Amerika, hebben de *Consultative Shipping Group*-landen met inbegrip van Japan onderhandelingen aangeknoopt met de V.S.A. omde participatie van hun respectieve reders aan de scheepvaarttrafiek te regelen. Er dient benadrukt te worden dat zowel de E.E.G.-reders als de Japanse reders financieel zwaar te lijden hebben van de vigerende Amerikaanse wetgeving. Tijdens de in april 1986 te Kopenhagen gehouden onderhandelingen tussen de V.S.A. en C.S.G.-landen werd een principsovereenstemming bereikt tot samenwerking betreffende de bestrijding van zekere discriminatoire wetgevingen inzake vrachtvoorzichting.

Daarbij worden demarches in het vooruitzicht gesteld tegen Sri-Lanka, Peru, Brazilië, India en Saoedie-Arabië.

De Gemeenschap tracht inmiddels vorderingen te maken, met haar voorstel voor mededingingsregelen voor de scheepvaart (cf. supra). Een dergelijke richtlijn zou zeer nuttig kunnen zijn voor E.E.G.-reders in hun verweer tegen de V.S.A. De Gemeenschap zal in haar richtlijn immers bepalen dat maritieme conferenties onder zekere voorwaarden niet vallen onder toepassing van de antikartel beschikkingen van de Gemeenschap en op deze wijze tegenover de V.S.A. aantonen dat praktijken van gesloten maritieme conferenties welke in dit land niet toegelaten zijn wel aanvaard worden door de Gemeenschap.

De maritieme verhoudingen voor wat betreft het conferencevervoer tussen E.E.G.-lid-staten en ontwikkelingslanden zullen geregeld worden door de overeenkomst van de Gemeenschap inzake de toepassing van de Code voor conferencepraktijken.

Landen buiten de Gemeenschap kunnen tot deze overeenkomst toetreden. De 40/40/20-formule welke impliciet in de Code voor conferencepraktijken is voorzien, zal in de Gemeenschap tegenover de ontwikkelingslanden worden toegepast. Deze gedragscode werd inmiddels door Nederland, B.R. Duitsland, Frankrijk, Denemarken en het Verenigd Koninkrijk geratificeerd. De overige E.E.G.-landen hebben hun aanvaardingsprocedure ingezet.

maritime sur une base non-commerciale, à négocier avec les armateurs occidentaux établis. En outre, les autorités soviétiques sont préoccupées par les mesures C.E.E. proposées récemment en vue de lutter contre les pratiques déloyales et discriminatoires dans le domaine de la navigation. Depuis fin 1984, la C.E.E. n'a d'ailleurs cessé de défendre la ratification d'une politique spécifiquement européenne (Document Contogeorgis-Clinton Davis).

Entre les mesures susvisées, sont encore élaborés en l'occurrence des règlements sur la liberté de service (avec, notamment le problème du cabotage et des accords bilatéraux), les règles de la concurrence, l'appareil de rétorsion, les critères pour une ligne nationale. Vu les contradictions constatées entre les pays méditerranéens et les autres états membres, cette réglementation ne sera probablement concrétisée qu'en 1987/1988.

Vu l'application unilatérale d'une législation antitrust par les Etats-Unis d'Amérique, les pays du *Consultative Shipping Group*, y compris le Japon, ont entamé des pourparlers avec les U.S.A. afin de régler la participation de leurs armateurs respectifs aux tarifs maritimes. Il y a lieu de souligner que les armateurs tant de la C.E.E. que japonais ont beaucoup souffert financièrement de la législation américaine en vigueur. Au cours des négociations tenues à Copenhague en avril 1986 entre les U.S.A. et les pays C.S.G., un accord de principe a été atteint visant à lutter ensemble contre certaines législations discriminatoires relatives aux privilèges en matière de fret.

Des actions sont prévues en l'occurrence contre le Sri-Lanka, le Pérou, le Brésil, l'Inde et l'Arabie Saoudite.

Entretemps, la Communauté s'efforce de faire progresser sa proposition de réglementation de la concurrence en matière de navigation (cf. supra). Une telle directive pourrait être utile aux armateurs C.E.E. dans leur défense vis-à-vis des U.S.A. La Communauté stipulera en effet dans sa directive que, sous certaines conditions, les conférences maritimes ne tombent pas sous l'application des dispositions anti-cartel de la Communauté et elle démontrera ainsi aux U.S.A. que les pratiques de conférences maritimes fermées, qui ne sont pas autorisées dans ce pays, sont bel et bien acceptées par la Communauté.

Les relations maritimes concernant le transport de conférence entre les états membres de la C.E.E. et les pays en voie de développement seront réglées par la convention de la Communauté relative à l'application du Code pour pratiques de conférence.

Les pays étrangers à la Communauté peuvent accéder à cette convention. La formule 40/40/20 prévue implicitement dans le Code pour pratiques de conférence sera appliquée dans la Communauté à l'égard des pays en voie de développement. Ce Code de conduite a entretemps été ratifié par les Pays-Bas, la R.F.A., la France, le Danemark et le Royaume-Uni. Les autres pays de la C.E.E. ont entamé leur procédure d'admission.

2.2. Andere internationale organisaties

De UNCTAD wil de mededinging van de schepen onder goedkope vlag verminderen ten voordele van de ontwikkelingslanden. In januari 1986 werd een diplomatieke conferentie te Genève bijeengeroepen om dit probleem finaal te regelen door een internationale overeenkomst over de voorwaarden tot registratie van schepen uit te werken.

De westerse reders, waaronder nu velen open registerschepen bevrachten voor het bulkvervoer, verwachten dat het uitschakelen van goedkope vlaggen niet automatisch de ontwikkelingslanden zou ten goede komen, maar veeleer in het voordeel spelen van staatshandelsvloeden welke vaak aan dumping vrachtprijzen varen.

De westerse landen verdedigden dan ook krachtig hun belangen in UNCTAD.

De Belgische Regering kan zich aansluiten bij de voorzichtige houding van de andere westerse regeringen, wat haar niet belet mede te werken aan maatregelen die zouden bijdragen tot het uitroeien van bepaalde misbruiken voortkomend uit het systeem van goedkope vlaggen. Bovendien beginnen meer en meer Westeuropese landen hun schepen onder de vlag van hun overzeese gebieden te brengen om de exploitatiekosten voor de nationale reders te drukken.

Anderzijds is het gebruikelijk dat de geïndustrialiseerde landen hun houding t.o.v. de ontwikkelingslanden concerteren in de O.E.S.O. Deze organisatie tracht eveneens de laatste jaren een algemene maritieme politiek uit te werken voor de ontwikkelde landen.

Aangezien de belangen van de ontwikkelde landen op het gebied van maritiem transport verschillend zijn, vorderen de besprekingen in O.E.S.O. slechts zeer traag. Daarbij zal in de komende jaren werk dienen gemaakt van de goedkeuring en de uitvoering van de reeds jaren besproken O.E.S.O.-Aanbeveling ter orientatie van de scheepvaartpolitiek der lidstaten.

2.3. Bevorderen van het zeevervoer door Belgische reders

Er wordt verder naar gestreefd de uitvoer van goederen die door de Staat wordt gefinancierd of verzekerd (via Delcredere, Herdisconterings- en Waarborginstituut) te laten geschieden via de Belgische nationale lijnen en onder Belgisch cognossement.

Alle hogervermelde beschouwingen moeten gezien worden tegen de achtergrond dat de Belgische reders slechts ongeveer 5 pct. van de nationale buitenlandse maritieme handel vervoeren en dat bijgevolg een ernstige inspanning dient gedaan te worden om dit percentage te trachten op te drijven ten voordele van de Belgische reders, de scheepsbouw en alle aanverwante industrieën en bedrijven.

3. Bilaterale maritieme akkoorden

Het is van groot belang voor de Belgische reders dat vooreerst voornoemde Code voor conferencepraktijken en de daarbijkomende E.E.G.-overeenkomst in werking treden, zo-

2.2. Autres organisations internationales

L'UNCTAD veut restreindre la concurrence des navires battant pavillon bon marché en faveur des pays en voie de développement. En janvier 1986, une conférence diplomatique a été réunie à Genève en vue du règlement définitif de ce problème en élaborant une Convention internationale sur les conditions d'immatriculation des navires.

Les armateurs occidentaux dont un grand nombre affrète actuellement des navires à registre ouvert pour le transport vrac, prévoient que l'élimination des pavillons de complaisance ne profitera pas automatiquement aux pays en voie de développement, mais qu'elle favorisera plutôt les flottes marchandes d'Etat naviguant souvent à des prix de fret dumping.

C'est pourquoi les pays occidentaux ont ardemment défendu leurs intérêts à l'UNCTAD.

Le Gouvernement belge peut se rallier à l'attitude prudente d'autres gouvernements occidentaux, ce qui ne l'empêche pas de collaborer aux mesures susceptibles de contribuer à l'élimination de certains abus résultant du système de pavillons de complaisance. En outre, de plus en plus de pays d'Europe occidentale placent leurs navires sous le pavillon de leurs territoires d'outremer afin de comprimer les coûts d'exploitation pour les armateurs nationaux.

Par ailleurs, il est d'usage que les pays industrialisés se concertent au sein de l'O.C.D.E. quant à l'attitude à adopter à l'égard des pays en voie de développement. Cette organisation s'efforce également ces dernières années d'élaborer une politique maritime générale pour les pays développés.

Etant donné que les intérêts des pays développés diffèrent au niveau du transport maritime, les discussions au sein de l'O.C.D.E. ne progressent que très lentement. En outre, il faudra dans les années à venir, s'atteler à l'approbation et à l'exécution de la recommandation O.C.D.E. en discussion depuis des années, pour l'orientation de la politique maritime des Etats membres.

2.3. Promotion du transport maritime par les armateurs belges

On s'efforce toujours d'obtenir que l'exportation de marchandises financée ou assurée par l'Etat (via le Ducroire, l'Institut de Réescompte et de Garantie) passe par les lignes nationales belges, sous connaissance belge.

Toutes les considérations susvisées doivent être vues dans un contexte où les armateurs belges assurent qu'environ 5 p.c. du commerce maritime extérieur national et en étant conscient qu'un sérieux effort doit dès lors être fourni pour tenter d'augmenter ce pourcentage en faveur des armateurs belges, de la construction navale et de toutes les industries et activités connexes.

3. Accords maritimes bilatéraux

Il est très important pour les armateurs belges qu'un maximum d'accords soient conclus avec des pays en voie de développement, mais toujours dans l'esprit du Code pour

veel mogelijk maritieme akkoorden met ontwikkelingslanden worden afgesloten, steeds echter in de geest van die code.

België doet dan ook een inspanning om dergelijke akkoorden af te sluiten, vooral met Afrikaanse en Aziatische landen. Hierdoor slaagt ons land er tevens in de unilaterale discriminatoire wetgevingen die meer en meer voorkomen in deze ontwikkelingslanden, adequaat te bestrijden, en zo trafieken open te houden voor de eigen reders.

Bovendien ligt het in de bedoeling dat ons land de V.N.-Gedragscode voor lijnvaartconferenties nog zou ratificeren voor de herzieningsconferentie van deze conventie, gepland voor 1988 in Genève.

C. Het scheepskrediet

De Belgische koopvaardij- en zeevisserijvloot is het tastbaarste resultaat van de uitvoering van de wet van 23 augustus 1948 tot het in stand houden en het uitbreiden van de koopvaardij en de visserijvloot, en houdende instelling, te dien einde, van een Fonds voor het uitreden en het aanbouwen van zeeschepen.

Deze wet maakt het mogelijk aan de Belgische reders terugbetaalbare voorschotten toe te kennen tegen voordelige intresten voor de uitbouw en vernieuwing van hun vloot. Zij verleent eveneens waarborgen wat betreft de terugbetaling van de kredieten van de N.M.K.N., al dan niet gepaard gaande met een beperkte rentevergoeding. Zij heeft ruimschoots bijgedragen tot de uitbreiding van de Belgische handelsvloot die van 349 981 brutoton voor 78 schepen in 1948 is uitgegroeid tot 2 232 927 brutoton voor 101 schepen op 1 januari 1986.

In 1985 werden 4 884 608 400 frank scheepskredieten toegestaan, waarvan 4 652 185 400 frank voor de koopvaardij en 232 423 000 frank voor de zeevisserij.

Voor de Belgische koopvaardijvloot betekende dit ondermeer de bouw aan een O.B.O.-schip, een cutter- en spijthopperzuiger en 2 sleepboten. Voor de zeevisserij betekende dit 5 nieuwbouworders.

In 1986 werden tot eind juni 3 740 124 000 frank scheepskredieten toegestaan waarvan 3 664 471 000 frank voor de koopvaardij en 75 653 000 frank voor de zeevisserij.

Voor de Belgische koopvaardijvloot betekende dit ondermeer de bouw van 2 produkttankers. Voor de zeevisserij betekent dit 3 nieuwbouworders.

Het « Fonds voor het uitreden en aanbouwen van zeeschepen » werd tot 1985 gestijfd door de jaarlijkse dotaties ingeschreven op de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen. Op die manier werden in de loop der jaren door erkende Belgische kredietinstellingen aanzienlijke kredieten in de vorm van leningen verleend.

les pratiques de conférence, dès l'entrée en vigueur de celui-ci et de la convention C.E.E. y afférente.

C'est pourquoi la Belgique s'efforce de conclure de tels accords, surtout avec les pays africains et asiatiques. Notre pays parvient ainsi à lutter de façon adéquate contre les législations unilatérales discriminatoires qui apparaissent de plus en plus dans ces pays en voie de développement et, partout, à maintenir les trafics ouverts à ses propres armateurs.

De plus, il entre dans les intentions que notre pays ratifie le Code de Conduite des Nations Unies pour conférences de lignes, et ce encore avant la conférence de révision de cette convention, prévue pour 1988 à Genève.

C. Le crédit maritime

La flotte marchande et de pêche maritime belge est le résultat le plus tangible de l'exécution de la loi du 23 août 1948 tendant à assurer le maintien et le développement de la marine marchande et de la pêche maritime et instituant à ces fins un Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes.

Cette loi permet aux armateurs belges d'octroyer des acomptes remboursables à des taux d'intérêt avantageux pour le développement et la rénovation de leur flotte. Elle accorde également des garanties concernant le remboursement des crédits de la S.N.C.I., allant de pair ou non avec une bonification d'intérêt limitée. Elle a amplement contribué à l'extension de la flotte marchande belge dont le tonnage brut est passé de 349 981 tonnes pour 78 navires en 1948 à 2 232 927 tonnes pour 102 navires au 1^{er} janvier 1986.

En 1985, des crédits maritimes ont été accordés pour un montant de 4 864 608 400 francs, dont 4 652 185 400 francs pour la marine marchande et 232 423 000 francs pour la pêche maritime.

Pour la flotte marchande belge, cela impliquait notamment la construction d'un navire O.B.O., d'une drague aspirante à désintégrateur, d'une drague suceuse à ouverture totale et de 2 remorqueurs. Pour la pêche maritime, cela représentait une commande de 5 bateaux neufs.

En 1986, des crédits maritimes ont été accordés jusque fin juin pour un montant de 3 740 124 000 francs, dont 3 664 471 000 francs pour la marine marchande et 75 653 000 francs pour la pêche maritime.

Pour la flotte marchande belge, cela signifiait entre autres la construction de 2 transporteurs de produits. Pour la pêche maritime, cela représentait la commande de 3 bateaux neufs.

Le « Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes » a été alimenté jusqu'en 1985 par les dotations annuelles inscrites au budget du Ministère des Communications. C'est ainsi que des organismes de crédit belges agréés ont, au fil des années, octroyé des crédits considérables sous forme de prêts.

Er werden ook toelagen verleend ten belope van maximum de helft van het bedrag van de intresten voor leningen aangegaan bij erkende kredietinstellingen, zonder echter een bijdragepercentage van 3 pct. te mogen overschrijden. De grens van de jaarlijkse dotatie van het Fonds is door de wet van 10 mei 1984 op 50 miljard gebracht.

Ingevolge de beslissing van de Regering geen dotaties toe te kennen in 1986 en 1987, zal het Fonds verder werken binnen haar « self-supporting » mogelijkheden, d.w.z. via de terugbetalingen van leningen.

De hiernavolgende tabel geeft de evolutie van de interventie van de Staat inzake scheepskredieten weer :

Des subsides ont également été accordés pour au maximum la moitié du montant des intérêts pour des emprunts contractés auprès d'organismes de crédit agréés, sans pour autant pouvoir dépasser un pourcentage d'intervention de 3 p.c. Le plafond des dotations annuelles du Fonds a été fixé à 50 milliards par la loi du 1^{er} mai 1984.

Le Gouvernement ayant décidé de ne plus accorder de dotations en 1986 et 1987, le Fonds continuera à fonctionner dans la limite de ses possibilités « d'autosuffisance », c'est-à-dire via les remboursements de prêts.

Le tableau ci-après rend l'évolution de l'intervention de l'Etat en matière de crédits maritimes :

Jaren — Années	Intresten op leningen (titel I) (Staatsuslenkomst) — Intérêts sur prêts (Titre I) (Intervention de l'Etat)	Samenstelling van het Fonds (Titel II) (Jaarlijkse dotatie) — Composition du Fonds (Titre II) (Dotation annuelle)
1985	349,0	2 250,0
1986	410,0	nihil/néant
1987	320,0	nihil/néant

D. De beëindigingspremie

Bij koninklijk besluit van 29 juni 1984 werden de bepalingen omschreven met betrekking tot het toekennen van een beëindigingspremie voor de vaartuigen welke aan de zeevisserij worden onttrokken. De bedoeling van de beëindigingspremie is de capaciteit van de zeevisserijvloot aan te passen aan de vangstmogelijkheden, rekening houdend met de verordening 2908/83 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 4 oktober 1983 inzake o.m. een gemeenschappelijke actie voor herstructurering, modernisering en ontwikkeling van de visserij en bepaalde acties voor de aanpassing van de capaciteit in de visserijsector.

De toekenning van de premie is afhankelijk van de levering van het bewijs dat het vaartuig definitief werd onttrokken aan de zeevisserijactiviteit binnen de Europese Gemeenschappen.

Door die reglementering wordt eveneens de aanbouw van nieuwe eenheden gestimuleerd, ten einde te komen tot een verjonging van de vissersvloot.

Op de begroting 1985 werd een krediet van 15 000 000 frank ingeschreven en werd achteraf een bijkrediet van 27 000 000 frank toegestaan.

Het volledig bedrag werd opgebruikt voor de behandeling van 11 goedgekeurde aanvragen. Van de in 1985 betaalde premies wordt 21 058 253 frank gerecupereerd bij de E.E.G.

Op de begroting 1986 werd een krediet van 15 000 000 frank ingeschreven, dat reeds volledig is opgebruikt voor de uitbetaling van 6 goedgekeurde aanvragen. Een bijkrediet van 15 000 000 frank is gevraagd.

D. Prime d'arrêt définitif

Par l'arrêté royal du 29 juin 1984 ont été fixées les dispositions concernant l'octroi d'une prime d'arrêt définitif pour les bâtiments retirés de l'activité de la pêche maritime. La prime d'arrêt définitif a pour but d'adapter la capacité de la flotte de pêche maritime aux possibilités de prise, en tenant compte du règlement 2908/83 du Conseil des Communautés européennes du 4 octobre 1983, notamment en matière d'action commune pour la restructuration, la modernisation et le développement de la pêche et certaines actions pour l'adaptation de la capacité dans le secteur de la pêche.

L'octroi de la prime dépend de la fourniture de la preuve du retrait définitif du bâtiment de la pêche maritime dans la Communauté européenne.

Cette réglementation stimule également la construction de nouvelles unités en vue du rajeunissement de la flotte de pêche.

Un crédit de 15 000 000 de francs a été inscrit au budget 1985 et un crédit supplémentaire de 27 000 000 de francs a été accordé par après.

Le montant global a été affecté au traitement de 11 demandes approuvées. Des primes payées en 1985 à concurrence de 21 058 253 francs, sont récupérées auprès de la C.E.E.

Au budget 1986 a été inscrit un crédit de 15 000 000 de francs, déjà affecté entièrement au paiement de 6 demandes approuvées. Un crédit supplémentaire de 15 000 000 de francs est sollicité.

E. Koopvaardijvloot

Op 1 januari 1986 bestond onze nationale koopvaardijvloot uit 101 schepen met een gezamenlijke brutotonnemaat van 2 232 927 en een laadvermogen van 3 688 882 ton.

Onze koopvaardijvloot vertoont een grote diversiteit aan schepen met name : 23 bulkvrachtschepen, 6 bulk-container-schepen, 12 vrachtschepen, 11 containerschepen, 3 koelschepen, 5 polyvalente vaartuigen, 3 ruwe-olietankers, 4 produkttankers, 1 passagiers- en vrachtschip, 4 zeelichters, 2 afval tankschepen, 1 pakketboot, 7 car-ferries, 6 gastankers, 1 olieboorschip, 2 offshore bevoorradingsschepen 5 roll-on/roll-off schepen, 2 draagvleugelboten en 3 O.B.O.-schepen.

Op 30 juni 1986 bestond onze koopvaardijvloot uit 100 schepen met een totale brutotonnemaat van 2 271 716 en een laadvermogen van 3 777 827 ton.

Tevens staan nog een tiental schepen op stapel, zodat dank zij de nieuwbouw, die volledig op Belgische werven gebeurt, de vloot gemiddeld steeds jonger wordt.

F. Zeevisserij

Onze vissersvloot telde op 1 januari 1986, 197 vaartuigen met een globale paardekracht van 97 006 PK en een brutotonnage van 23 096 ton.

G. Investerings

1. Bouw van een hydrografisch vaartuig

Het *m/s Ter Streep* werd opgeleverd op 14 oktober 1985 (besteld op 2 december 1983). De kostprijs van dit schip bedroeg 313 208 447 frank. Tot op heden werd hiervoor reeds 306 834 170 frank betaald. Het saldo van 6 374 277 wordt vereffend na het verstrijken van de waarborgperiode (d.i. einde oktober 1986).

2. Bouw van een loodsboot

De loodsboot 1 werd opgeleverd op 28 mei 1986 (besteld op 13 november 1984). De kostprijs van dit schip bedraagt 220 768 340 frank. Tot op heden werd hiervoor reeds 209 229 923 frank betaald.

3. Bouw van redebotten

Voor de diensten van de Zeegroep der Schelde werden op 17 december 1984, twee redebotten besteld. Een eerste werd opgeleverd op 7 oktober 1985, een tweede op 7 april 1986. De kostprijs voor beide schepen samen bedroeg 44 453 460 frank.

4. Walradarketen Westerschelde - U.W.R.K.

In de begrotingsvoorstellen 1986 werd ten behoeve van dit project een bedrag ingeschreven van 421,8 miljoen frank. Dit bedrag dient ter financiering van de verrekeningen en

E. Flotte marchande

Au 1^{er} janvier 1986, notre flotte marchande nationale se composait de 101 navires d'un tonnage brut global de 2 232 927 et d'un port en lourd de 3 688 882 tonnes.

Notre flotte marchande présente une grande diversité et compte : 23 vraquiers, 6 vracquiers/navires porte-conteneurs, 12 cargos, 11 navires porte-conteneurs, 3 navires frigorifères, 5 bâtiments polyvalents, 3 pétroliers, 4 transporteurs de produits, 1 navire à passagers et de charge, 4 allèges de mer, 2 transporteurs de déchets, 1 paquebot, 7 car-ferries, 6 méthaniers, 1 navire de forage pétrolier, 2 navires de ravitaillement offshore, 5 navires rouliers, 2 hydroptères et 3 navires O.B.O.

Au 30 juin 1986, notre flotte marchande se composait de 100 navires d'un tonnage brut total de 2 271 716 et d'un port en lourd de 3 777 827 tonnes.

En outre une dizaine de navires sont en chantier, de sorte que la flotte rajeunit de plus en plus grâce à la construction de bateaux neufs qui se fait entièrement sur des chantiers belges.

F. Pêche maritime

Au 1^{er} janvier 1986, notre flotte de pêche comptait 197 bâtiments d'une puissance globale de 97 006 CV et d'un tonnage brut de 23 096 tonnes.

G. Investissements

1. Construction d'un bâtiment hydrographique

Le *m/s Ter Streep* a été réceptionné le 14 octobre 1985 (commandé le 2 décembre 1983). Le prix de revient de ce navire s'élève à 313 208 447 francs, dont 306 834 170 francs ont déjà été payés jusqu'à ce jour. Le solde de 6 374 277 francs est payé à l'expiration de la période de garantie (c'est-à-dire fin octobre 1986).

2. Construction d'un bateau-pilote

Le bateau-pilote 1 a été réceptionné le 28 mai 1986 (commandé le 13 novembre 1984). Le prix de revient de ce navire s'élève à 220 768 340 francs, dont 209 229 923 francs ont déjà été payés jusqu'à ce jour.

3. Construction de bateaux de rade

Deux bateaux de rade ont été commandés le 17 décembre 1984 pour les services du Groupe maritime de l'Escaut. Le premier a été réceptionné le 7 octobre 1985, le deuxième le 7 avril 1986. Le prix de revient global pour les deux navires se monte à 44 453 460 francs.

4. Chaîne radar Escaut occidental - U.W.R.K.

Un montant de 421,8 millions de francs a été inscrit dans les propositions budgétaires 1986 pour ce projet. Ce montant sert à financer les clearings et d'autres dépenses supplé-

andere meeruitgaven. Teneinde alle facturen i.v.m. dit project te kunnen vereffenen wordt door het Bestuur het nodige gedaan om dit bedrag nog dit jaar ter goedkeuring aan de heer Minister voor te leggen en te laten vastleggen (dit dient trouwens in ieder geval dit jaar te gebeuren, zoniet gaat een aanzienlijk deel van het investeringsbudget van het bestuur verloren).

5. Betonningsvaartuig te Oostende

Uiteindelijk wordt geopteerd om het bestaande betonningsvaartuig te Oostende (*m/s Zeearend*) verder in de vaart te houden. Einde 1986 wordt een offerteaanvraag uitgeschreven om te kunnen overgaan tot het uitvoeren van de nodige aanpassings- en moderniseringswerken die er voor zullen zorgen dat het schip voor een periode van max. 10 jaar verder beschikbaar is.

De nodige investering hiervoor wordt geraamd op 50 miljoen frank.

6. Radarsimulator ten behoeve van de Hogere Zeevaartschool

De bestaande radarsimulator in de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen is recent technisch volledig onbruikbaar geworden, zodat een dringende vernieuwing geboden is. Er werd dan ook een algemene offerteaanvraag uitgeschreven voor een nieuwe simulator. De opening der offertes zal plaatsvinden op 9 oktober 1986. De uitgave wordt geraamd op 19 000 000 frank.

7. Aanpassingswerken *m/s Fourcault*

Ten behoeve van de Zeevaartschool zullen aan het *m/s Fourcault* (ex. Loodsboot 1) aanpassings- en moderniseringswerken uitgevoerd worden. De opening der offertes van de hiertoe uitgeschreven offerteaanvraag heeft onlangs plaatsgevonden. Die werken zullen een uitgave vergen van circa 12 miljoen frank. Naast dit dossier zullen er ook nog andere aanpassingen ten bedrage van ongeveer 2 000 000 frank dienen te gebeuren. De toewijzing hiervan is ook nog in 1986 gepland.

HOOFDSTUK VII

Regie voor Maritiem transport

De rationalisatiemaatregelen voorzien in het saneringsplan, en waarvan de uitvoering in 1985 gestart was, werden doorgetrokken naar 1986. Zo werd via de geslaagde ombouw in 1985 van de multipurpose-schepen *Prinses Maria-Esmeralda* en *Prinses Marie-Christine*, waarbij beide vaartuigen van een bijkomend garagedek voor vrachtwagens voorzien werden, een identieke operatie uitgevoerd op het schip *Prins Albert*. Deze ombouw is klaargekomen op 16 mei 1986, en het vaartuig wordt sedertdien met succes op de lijn Oostende-Dover ingezet.

mentaires. Afin de pouvoir liquider toutes les factures concernant ce projet, l'administration fait le nécessaire en vue de soumettre le montant en question cette année encore à l'approbation de M. le Ministre et de le faire engager (cela doit d'ailleurs se faire en tout cas cette année, sinon une part considérable du budget d'investissement de l'administration est perdu).

5. Bâtiment de balisage à Ostende

Il est finalement opté pour le maintien en service du bâtiment de balisage à Ostende (*m/s Zeearend*). Fin 1986 sera lancé un appel d'offres pour pouvoir procéder à l'exécution des travaux d'adaptation et de modernisation nécessaires qui feront en sorte que le navire restera encore disponible pour une période de 10 ans maximum.

L'investissement requis à cet effet s'évalue à 50 millions de francs.

6. Simulateur de radar à l'usage de l'Ecole supérieure de navigation

Il y a peu, le simulateur radar existant à l'Ecole supérieure de navigation à Anvers est devenu tout à fait inutilisable sur le plan technique, de sorte que son remplacement s'impose d'urgence. Un appel d'offres général a dès lors été lancé pour un nouveau simulateur. L'ouverture des offres aura lieu le 9 octobre 1986. La dépense est évaluée à 19 000 000 de francs.

7. Travaux d'adaptation *m/s Fourcault*

Les travaux d'adaptation et de modernisation seront effectués sur le *m/s Fourcault* (bateau-pilote 1) à l'usage de l'Ecole supérieure de Navigation. L'ouverture des soumissions issues de l'appel d'offres lancé à cet effet a eu lieu récemment. Ces travaux nécessiteront une dépense de l'ordre d'environ 12 000 000 de francs. En plus de ce dossier, il reste encore d'autres adaptations à effectuer, pour un montant d'environ 2 000 000 de francs. Leur adjudication est également encore prévue pour 1986.

CHAPITRE VII

La Régie des transports maritimes

Les mesures de rationalisation prévues par le plan d'assainissement, et dont la mise en œuvre avait commencé en 1985, se sont prolongées en 1986. C'est ainsi qu'après une transformation réussie en 1985 des navires polyvalents *Princesse Maria-Esmeralda* et *Princesse Marie-Christine*, au cours de laquelle les deux navires ont pourvus d'un pont supplémentaire de parcage de camions, le navire *Prins Albert* a subi une opération identique. Cette transformation s'est terminée le 16 mai 1986 et depuis lors le navire est exploité avec succès sur la ligne Ostende-Douvres.

Als gevolg van deze capaciteitsuitbreiding werd op 3 juni 1986, na een volledige onderhoudsbeurt op de werf Mercantile-Beliard te Antwerpen, het gehuurde schip *Stena Nautica* aan de eigenaars teruggeven.

Complementair aan dit ombouwprogramma werd in 1986 een tweede zijlaadinstallatie voor vrachtwagens gerealiseerd, dit ter verhoging van de bedrijfszekerheid van de uitbating van de vier grote multipurpose-schepen van de Regie.

De schaalvergroting van de schepen heeft ook toegelaten om het aantal reizen geleidelijk aan te verminderen, zonder het capaciteitsaanbod aan te tasten. Daar waar in 1984 nog 3 107 reizen uitgevoerd werden, kon dit aantal in 1985 reeds tot 2 728 verminderd worden. In 1986 werden 2 849 reizen gepland. Deze lichte toename is het gevolg van het samenwerkingsakkoord met *European Ferries*, waarbij de 15 pct. reizen die vroeger door *Sealink* op Oostende gedaan werden, nu door de Regie moeten opgevangen worden.

Zoals bekend is op 1 januari 1986 een samenwerkingsakkoord in voege getreden tussen de Regie en *European Ferries*. Een essentieel aspect van dit akkoord is dat de Regie voortaan de totaliteit van de verbindingen vanuit Oostende verzekert (in plaats van 85 pct. in de *Sealink*-pool) en uiteraard ook het overeenkomstig aandeel in de inkomsten verwerft.

De in 1985 gestarte kostenbeheersing werd in 1986 verder gezet. De uitgaven voor 1986 liggen volledig binnen de voorzieningen van het saneringsplan. Wat het personeels-effektief betreft, weze opgemerkt dat het totaal statutair effectief tussen 1 juli 1984 en 1 april 1986 van 1 692 naar 1 530 eenheden gedaald is, terwijl het contractueel effectief in diezelfde periode van 245 naar 179 eenheden verminderde.

Na de opstelling van de begroting 1986 hebben zich in de loop van het jaar evenwel twee factoren gemanifesteerd die de inkomsten voor 1986 nadelig hebben beïnvloed. Er is in de eerste plaats een daling van trafiek op de Belgische routes, veroorzaakt door hevige concurrentie vanuit de Franse havens, afvloeiing naar goedkope chartervluchten, en stakingen bij de Engelse poolpartner. De evolutie van de trafiek blijkt uit de bijlage 6, waarin de vervoerde aantallen gedurende de maanden januari tot en met augustus over de jaren 1985 en 1986 vergeleken werden.

Een tweede negatieve factor is de koers van het pond sterling, die tussen 1985 en 1986 met ongeveer 10 BF/pond sterling gedaald is. Dit is niet alleen nadelig voor de ontvangsten die rechtstreeks in pond sterling worden gedaan, maar heeft daarenboven ook invloed op tarieven in andere munten, omwille van het feit dat de basistarieven in pond sterling bepaald zijn.

Een positief punt is de daling van de brandstofprijzen. Het is niet te voorspellen hoe deze prijzen in de toekomst zullen evolueren, al wordt dan wel algemeen aangenomen dat deze prijzen niet noemenswaardig meer zullen zakken. Een eventuele stijging zal echter wel een positieve invloed hebben op de koers van het pond sterling.

Par suite de cette extension de capacité, le navire nolisé *Stena Nautica*, après une révision complète sur le chantier Mercantile-Beliard à Anvers, a été restitué à ses propriétaires le 3 juin 1986.

En complément à ce programme de transformation, il a été réalisé en 1986 une seconde installation de chargement latéral pour camions, dans le but d'augmenter la fiabilité d'exploitation de ces quatre grands navires polyvalents de la Régie.

L'accroissement de l'échelle des grandeurs de ces navires a également permis une réduction progressive du nombre de voyages, sans pour autant porter atteinte à la capacité offerte. Alors qu'en 1984, 3 107 voyages étaient encore effectués, ce nombre a pu être réduit dès 1985 à 2 728. En 1986, 2 849 voyages étaient prévus. Ce léger accroissement est le résultat de l'accord de coopération avec *European Ferries*, prévoyant que les 10 p.c. de voyages qui auparavant étaient effectués par *Sealink* à destination d'Ostende, doivent être assurés à présent par la Régie.

Comme on sait, le 1^{er} janvier 1986 est entré en vigueur un accord de coopération entre la Régie et *European Ferries*. L'aspect essentiel de cet accord est que la Régie assure désormais la totalité des liaisons au départ d'Ostende (au lieu de 85 p.c. dans le pool *Sealink*) et récolte évidemment une part correspondante des recettes.

La maîtrise des coûts commencée en 1985 s'est poursuivie en 1986. Les dépenses pour 1986 correspondent tout à fait aux prévisions du plan d'assainissement. En ce qui concerne les effectifs, il faut souligner que l'ensemble du personnel statutaire entre le 1^{er} juillet 1984 et le 1^{er} avril 1986 est tombé de 1 692 à 1 530 unités, tandis que l'effectif contractuel était passé au cours de la même période de 245 à 179.

Après l'élaboration du budget 1986, deux facteurs se sont manifestés au cours de l'année, lesquels ont défavorablement influencé les recettes de 1986. Il y a tout d'abord une baisse du trafic sur les routes belges, occasionnée par une très forte concurrence au départ des ports français, par le détournement vers des vols charters bon marché, et par des grèves chez le partenaire de pool anglais. L'évolution du trafic apparaît dans l'annexe 6, où l'on trouve une comparaison des nombres de transports réalisés au cours des mois de janvier à août inclusivement pour les années 1985 et 1986.

Un second facteur négatif est le cours de la livre sterling, qui entre 1985 et 1986 a baissé de quelque 10 FB/livre-sterling. Cela ne porte pas seulement préjudice aux recettes réalisées directement en livre sterling, mais exerce en outre une incidence sur les tarifs en autres devises, de par le fait que les tarifs de base sont fixés en livres sterling.

Un point positif est la baisse de prix du pétrole. Il est impossible de prévoir comment ces prix vont évoluer, mais il est généralement admis que ces prix ne vont plus baisser de façon notable. Une hausse éventuelle exercera cependant une incidence positive sur le cours de la livre sterling.

HOOFDSTUK VIII

Dienst voor regeling van de binnenvaart

De meeste uitgaven die op de begroting 1986 zijn ingeschreven hebben te maken met de dagelijkse werking van de Dienst.

De personeelskosten als dusdanig vertegenwoordigen zo wat 67 pct. van de totale uitgaven van de D.R.B. in de begroting 1986, dit ondanks de vermindering van het personeels-effectief.

Uit de begroting blijkt onmiddellijk dat de bezoldigingen de belangrijkste kostenpost vormen waarmee de Dienst heeft af te rekenen.

Een groeiend aandeel in de totale personeelslasten wordt gevormd door de lasten van pensioenen die onder de vorm van een bijdrage worden betaald aan het Ministerie van Financiën.

Andere belangrijke uitgaven worden gevormd door de huur van lokalen, allerhande bureaukosten en energiekosten. De kredieten voor deze laatste dienen voor 1987 te worden verhoogd wegens de kosten van verwarming van de schippersbeurs die door de D.R.B. werd vernieuwd en werd uitgerust met een onafhankelijk verwarmingssysteem. Voordien was deze kost begrepen in de huur die jaarlijks aan de stad Antwerpen werd betaald.

Inzake de betalingskredieten m.b.t. investeringen in roerende en onroerende goederen zijn in 1985 en 1986 twee grote projecten bepalend geweest: nl. de volledige verbouwing van het kantoor te Charleroi en de renovering en herinrichting van de schippersbeurs te Antwerpen, waarvoor de vastlegging in 1985 is geschied maar waarvan het grootste deel van de uitvoering in 1986 heeft plaatsgevonden.

De belangrijkste ontvangsten van de D.R.B. worden gevormd door de afhoudingen op de vracht die de schipper betaalt voor elke door bemiddeling van de D.R.B. afgesloten bevrachtingsovereenkomst.

De D.R.B. is op dit vlak uiteraard afhankelijk van de toestand van de markt (vraag naar vervoer en vrachtprijzen).

De ontvangsten voor 1986 zullen vermoedelijk veel lager liggen dan aanvankelijk verwacht. Enerzijds is er immers een daling van de vrachtprijzen, dit als gevolg van de daling van de gas-olieprijzen. Anderzijds werd vastgesteld dat het binnenlands vervoer en het vervoer richting Frankrijk belangrijk verminderd is t.o.v. 1985. De door de schipperij verwezenlijkte brutovracht zal hierdoor in 1986 niet het niveau van 1985 halen.

De evolutie van de retributies kan als volgt worden weergegeven (in duizendtallen franken) :

1986 : 82 000;
1985 : 85 021;
1984 : 86 495;
1983 : 84 191;
1982 : 87 573.

CHAPITRE VIII

L'Office régulateur de la navigation intérieure

La majeure partie des dépenses portées au budget 1986 se rapporte au fonctionnement journalier de cet Office.

Les coûts du personnel en tant que tels représentent quelque 67 p.c. de l'ensemble des dépenses de l'O.R.N.I. dans le budget 1986, malgré la réduction des effectifs.

Un simple coup d'œil sur le budget fait apparaître que les rémunérations constituent le poste de frais le plus important auquel le service se trouve confronté.

Une part croissante dans l'ensemble des charges de personnel est constituée par les charges de pensions payées au Ministère des Finances sous forme de cotisations.

D'autres dépenses importantes sont constituées par la location de locaux, toutes sortes de frais de bureau et par les coûts d'énergie. Les crédits afférents à ceux-ci doivent être augmentés pour 1987 à cause des frais de chauffage de la Bourse aux bateliers, laquelle a été rénovée par l'O.R.N.I. et équipée d'un système de chauffage autonome. Auparavant, ce coût était compris dans le prix du loyer payé annuellement à la ville d'Anvers.

En ce qui concerne les crédits de paiement relatifs aux investissements en biens mobiliers et immobiliers, deux grands projets ont été déterminants en 1985 et 1986, à savoir : la transformation complète du bureau de Charleroi et la rénovation et le réaménagement de la Bourse aux bateliers à Anvers, dont l'engagement a été effectué en 1985, mais dont l'exécution a eu lieu principalement en 1986.

L'O.R.N.I. tire des recettes la plupart du temps des retenues sur le fret que le batelier paie pour chaque contrat d'affrètement conclu à l'intervention de l'O.R.N.I.

A cet égard, l'O.R.N.I. est évidemment tributaire de la situation du marché (demande de transport et prix du fret).

Les recettes pour 1986 se situeront vraisemblablement à un niveau beaucoup plus bas qu'il n'avait été escompté à l'origine. D'une part, il y a en effet une baisse des prix du fret, résultant de la baisse du prix gasoil. D'autre part, il a été constaté que le trafic intérieur et celui à destination de la France ont considérablement diminué par rapport à 1985. Le fret brut réalisé par la batellerie en 1986 n'atteindra par conséquent pas le niveau de 1985.

L'évolution des redevances se présente comme suit (en milliers de francs) :

1986 : 82 000;
1985 : 85 021;
1984 : 86 495;
1983 : 84 191;
1982 : 87 573.

Een andere bron van inkomsten, de opbrengst van beleggingen, vermindert eveneens. Door de vermindering van de ontvangsten en de gedane investeringen zijn de te beleggen fondsen sterk verminderd. Bovendien zijn de interestvoeten gedaald.

De uitvoering van de begroting 1986 zal aanleiding geven tot een tekort op de resultatenrekening en een negatief saldo van eigen ontvangsten en uitgaven ten bedrage van 11,039 miljoen.

Dit tekort kan nog gedragen worden door de beschikbare reserves die op 31 december 1985 $\pm$ 69 miljoen bedroegen.

Om die verlieslatende toestand te saneren werd beslist een herstructureringsplan te ontwerpen. Dit plan zou volledig tot uitwerking moeten kunnen komen in 1988, zodat het zelfbedruipend karakter van de D.R.B. kan worden hersteld.

HOOFDSTUK IX

De Regie der Luchtwegen

De Regie der Luchtwegen heeft haar begroting 1986 opgesteld met als voornaamste doelstelling de uitvoering van haar opdracht, nl. :

1° in het algemeen belang en met toepassing van nijverheids- en handelsmethodes, de nationale luchthaven en de regionale luchthavens en vliegvelden verder uit te bouwen, te exploiteren, alsmede

2° de veiligheid van de luchtvaart te verzekeren.

Gezien het nationaal en internationaal karakter werd voor de luchthaven Brussel-Nationaal een maximale inspanning gedaan.

Anderzijds en rekening houdend met de hoge verliescijfers van de regionale luchthavens en vliegvelden werden hier slechts de exploitatiemogelijkheden zo goed mogelijk in stand gehouden.

In de algemene optiek van de rationalisatie van de overheidsdiensten werd trouwens op 31 december 1983 het koninklijk besluit nr. 240 getroffen, waarbij de Regie der Luchtwegen verplicht wordt om ten minste het evenwicht van de exploitatierekening — tot 1990 — te realiseren. Om dit doel te bereiken werd een saneringsplan uitgewerkt dat thans in uitvoering is.

Met deze bijkomende doelstelling voor ogen heeft de Regie der Luchtwegen gepoogd om enerzijds de ontvangsten zoveel mogelijk op te drijven, anderzijds de exploitatieuitgaven zoveel mogelijk te drukken.

A. Gewone begroting 1986

Voor 1986 is een exploitatieontvangst van 3 533 miljoen frank voorzien, hetzij een verhoging van ongeveer 3,5 p.c. t.o.v. 1985.

Une autre source de rentrées, le revenu des placements, diminue également. Par suite de la réduction des recettes et des investissements effectués, les fonds à placer ont fortement diminué. En outre, les taux d'intérêt ont baissé.

L'exécution du budget 1986 donnera lieu à un déficit sur le compte de résultats et à un solde négatif des recettes et dépenses propres de l'ordre de 11,039 millions de francs.

Ce déficit peut encore être supporté par la réserve disponible s'élevant au 31 décembre 1985 à quelque 69 millions de francs.

En vue d'assainir cette situation déficitaire, il a été décidé de projeter un plan de restructuration. Ce plan devrait pouvoir produire son plein effet en 1988, ce qui permettrait de restaurer l'autosuffisance de l'O.R.N.I.

CHAPITRE IX

La Régie des Voies aériennes

La Régie des Voies aériennes a élaboré son budget de 1986 en retenant comme objectif principal l'exécution de sa mission, c'est-à-dire :

1° construire, aménager, entretenir et exploiter les aéroports et leurs dépendances dans l'intérêt général et avec application des méthodes industrielles et commerciales;

2° assurer la sécurité de la navigation aérienne.

Un effort maximum est porté sur l'aéroport de Bruxelles National étant donné son caractère national et international.

En outre, compte tenu des pertes élevées subies par les aéroports et aérodromes régionaux, l'exploitation de ces derniers a été maintenue dans les meilleures conditions possible.

Dans l'optique générale de rationalisation des services publics, l'arrêté royal n° 240 a été appliqué au 31 décembre 1983, obligeant la Régie des Voies aériennes à maintenir l'équilibre de son compte d'exploitation jusqu'en 1990 au minimum. Pour atteindre ce but, un plan d'assainissement a été élaboré et est actuellement d'application.

En présence de cet objectif supplémentaire, la Régie des Voies aériennes s'est efforcée d'augmenter autant que possible ses recettes tout en compressant ses dépenses d'exploitation :

A. Budget ordinaire 1986

En 1986, les recettes d'exploitation sont estimées à 3 533 millions de francs, soit une augmentation de 3,5 p.c. par rapport à 1985.

De zuivere aëronautische ontvangsten — die 48 pct. van de totale ontvangsten bedragen — stijgen met 3,20 pct t.o.v. de inschepingsvergoeding met ongeveer 4 pct.

De extra aëronautische ontvangsten — ongeveer 22 pct. van de totale ontvangsten — kennen een stijging van ongeveer 9,5 pct. t.o.v. 1985, met een stijgingspercentage van ongeveer 12 pct. voor de taksvrije winkels.

Het is duidelijk dat de Regie der Luchtwegen tracht, via de extra aëronautische ontvangsten, haar ontvangstenpakket te verhogen, eerder dan aëronautische tariefverhogingen op landingsgelden en passagiersvergoedingen door te voeren, die het concurrentievermogen t.o.v. de buitenlandse luchthavens zouden verzwakken.

De exploitatie-uitgaven stijgen t.o.v. 1985 van 3 120,5 miljoen naar 3 476,5 miljoen, hetzij ongeveer 11 pct.

De uitgaven voor het personeel, voor een totaalbedrag van 2 505 miljoen stijgen met 9,55 pct., de uitgaven voor prestaties, leveringen en werken — voor een totaalbedrag van 480 miljoen — stijgen met 24 pct. en de zuivere exploitatiekosten — 491,5 miljoen — stijgen met ongeveer 9,5 pct.

Bij de personeelsuitgaven zijn de meer-uitgaven t.o.v. 1985 vooral te vinden bij de aanwerving van het personeel voor de diensten van de verkeersveiligheid, de professionele vorming en de stijging van het aantal gepensioneerden. De verhouding tussen de globale exploitatiekosten en de personeelsuitgaven vermindert evenwel van 73,94 pct. in 1985 naar 72,93 pct. in 1986.

De uitgaven voor prestaties, leveringen en werken belopen 480 miljoen t.o.v. 385 miljoen in 1985 of een verhoging van 24,5 pct.

Voor het onderhoud van de luchthavens en hun inrichtingen is een bedrag voorzien van 145 miljoen. Het betreft vooral de onderhoudscontracten voor elektro-mechanica en het onderhoud van gebouwen en terreinen.

Daarenboven is een bedrag van 63,6 miljoen frank (waarvan 18,6 miljoen komende van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en opgenomen in de ontvangsten) ingeschreven voor de controle van de passagiers en hun handbagage ter voorkoming van daden van terrorisme.

De zuivere exploitatiekosten verhogen van 449 miljoen frank in 1985 naar 491 miljoen frank in 1986 of een verhoging van ongeveer 9 pct.

Voor de eerste maal is op deze post een bedrag van 25 miljoen frank ingeschreven ten titel van oninvorderbare schulden, gezien het aantal slechte betalende of faillissementen.

De exploitatierekening buiten de afschrijvingen vertoont een bonus van 134 747 000 frank zijnde het verschil tussen de exploitatie-ontvangsten, nl. 3 533 173 000 frank, en de exploitatie-uitgaven, 3 398 426 000 frank (3 476 426 000 - 78 000 000 werken in régie).

Het koninklijk besluit nr. 240 van 31 december 1983 betreffende de saneringsmaatregelen bij de R.L.W. beperkt

Les recettes aéronautiques proprement dites, qui représentent 48 p.c. du montant total des recettes, augmentent de 3,20 p.c. par rapport à 1985, dont 2,55 p.c. pour les redevances d'atterrissage et environ 4 p.c. pour les redevances d'embarquement.

Les recettes extra-aéronautiques — environ 22 p.c. des recettes totales —, connaissent une hausse de 9,5 p.c. par rapport à 1985, avec un pourcentage d'augmentation de 12 p.c. pour les magasins hors douane.

Il est évident que la R.V.A. s'efforce d'augmenter son chiffre global de recettes via les recettes extra-aéronautiques plutôt que de recourir à un relèvement des tarifs aéronautiques sur les redevances d'atterrissage et passagers qui affaiblirait sa position concurrentielle envers les aéroports étrangers.

Par rapport à 1985, les dépenses d'exploitation augmentent de 3 120,5 millions à 3 476,5 millions, soit environ 11 p.c.

Les dépenses de personnel, d'un montant total de 2 505 millions, augmentent de 9,55 p.c.; les dépenses pour prestations, fournitures et travaux, d'un montant total de 480 millions, soit 24 p.c., et les dépenses réelles d'exploitation portées à 491,5 millions accusent une hausse de 9,5 p.c.

L'augmentation des dépenses de personnel en comparaison avec l'exercice 1985 se situe dans le recrutement du personnel destiné aux services de la circulation aérienne, la formation professionnelle et la majoration du nombre d'agents pensionnés. Le rapport entre les frais globaux d'exploitation et les dépenses de personnel diminue cependant de 73,95 p.c. en 1985 à 72,83 p.c. en 1986.

Les dépenses pour prestations, fournitures et travaux se chiffrent à 480 millions contre 385 millions en 1985, soit une augmentation de 24,5 p.c.

Un montant de 145 millions est prévu pour l'entretien des aéroports et leurs installations. Le chiffre concerne surtout les contrats d'entretien de l'électromécanique ainsi que l'entretien des bâtiments et des terrains.

En outre, un montant de 63,6 millions (dont 18,6 millions provenant du Ministère de l'Intérieur repris à la rubrique recettes) est prévu pour le contrôle des passagers et leurs bagages afin d'empêcher les actes de terrorisme.

Les dépenses réelles d'exploitation augmentent de 449 millions en 1985 à 491 millions en 1986, soit une hausse d'environ 9 p.c.

Pour la première fois, ce poste contient un montant de 25 millions de francs à titre de créances irrécouvrables, étant donné le nombre de mauvais débiteurs ou de faillites.

Le compte d'exploitation hors amortissements accuse un boni de 134 747 000 francs représentant la différence entre les recettes d'exploitation, soit 3 533 173 000, et les dépenses d'exploitation, soit 3 398 426 000 francs (3 476 426 000 - 78 000 000 de travaux en régie).

L'arrêté royal n° 240 du 31 décembre 1983 relatif aux mesures d'assainissement à la R.V.A. limite le fonds de réserve à

het reservefonds tot 15 pct. van de exploitatie-uitgaven. Derhalve dient het reservefonds, dat eind 1985 461 440 463 frank bedroeg, aangevuld te worden met 48 322 297 frank van het vermoedelijke bonus van 1986. Het reservefonds zal dan 509 762 760 frank bedragen.

B. Buitengewone begroting 1986

Wat de buitengewone begroting betreft, kon de Regie der Luchtwezen sinds haar ontstaan in 1946-1947 tot eind 1986 rekenen op staatsinterventie voor haar investerings- en afschrijvingsbegroting voor een totaalbedrag van rond de 33 miljard frank.

In het kader van de sanering van de openbare financiën werd de staats-toelage voor 1986 echter beperkt tot 483,2 miljoen frank.

In de Regeringsraad van 23 mei l.l. werd daarenboven beslist dat de Regie der Luchtwezen vanaf 1987 geen staats-toelage meer zal ontvangen, zodat zij volledig *self-supporting* wordt.

Daartoe zullen volgende maatregelen genomen worden :

1. De Regie zal haar rationalisering verder doorzetten (nl. verdere uitvoering van het koninklijk besluit nr. 240 van 31 december 1983).

2. Een samenwerkingsformule tussen de privé- en de openbare sektor, onder de vorm van een gemengde maatschappij, zal worden uitgewerkt om de nodige financiering voor de uitbreiding van het luchthavengebouw te Brussel-Nationaal te verzekeren.

3. Overeenkomstig artikel 1, 2°, c), van de wet van 27 maart 1986 tot toekenning van bepaalde bijzondere machten aan de Koning, werd op 1 augustus 1986, koninklijk besluit nr. 425 uitgevaardigd, waarbij de R.L.W., met het oog op de vermindering van haar uitgaven, gedeeltelijk kan worden ontlast van de opdracht die haar werd toegekend door artikel 1 van haar statuut met uitzondering van haar verplichting de veiligheid van het luchtverkeer te verzekeren op het vlak van de verkeersleiding, de meteorologische bescherming van de vluchten en de exploitatie van het televerbindingennet.

In de huidige stand van zaken en tot nader order is de voornaamste prioriteit van de Regie der Luchtwezen het behoud van de goede werking van de luchthavens en vliegvelden, zoals in haar opdracht statutair bepaald werd.

a) Twee grote projecten - buiten begroting

Zullen op de luchthaven Brussel-Nationaal voor een nieuwe financieringswijze in aanmerking komen :

1. De financiering van C.A.N.A.C. (*Computer Assisted National Air Traffic Control Center*) gebeurt via leningen, met terugbetalingen door de gebruikers via de « en-route » heffing voor een bedrag van 2 830 miljoen frank; onderverdeeld als volgt :

- 1 800 miljoen frank voor de elektronica;
- 530 miljoen frank voor diverse werken en,
- 500 miljoen frank voor het gebouw.

15 p.c. des dépenses d'exploitation. C'est pourquoi le fonds de réserve qui s'élevait fin 1985 à 461 440 463 francs doit être majoré de 48 322 297 francs provenant du boni présumé de 1986 et atteindra 509 762 760 francs.

B. Budget extraordinaire 1986

En ce qui concerne le budget extraordinaire, la Régie des Voies aériennes a pu bénéficier, depuis sa création en 1946-1947, d'une intervention de l'Etat d'un montant total d'environ 33 milliards pour son budget d'investissement et d'amortissement.

Dans le cadre de l'assainissement des finances publiques, le subside de l'Etat a été limité à 483,2 millions de francs.

Le Conseil de gouvernement du 23 mai dernier a, en outre, décidé que la Régie ne recevrait plus de subside de l'Etat à partir de 1987, de sorte qu'elle devient *self-supporting*.

A cet effet, les mesures suivantes seront prises :

1. La Régie poursuivra sa rationalisation par l'exécution de l'arrêté royal n° 240 du 31 décembre 1983.

2. Une formule d'association entre le secteur privé et le secteur public, sous l'égide d'une société mixte, sera élaborée afin d'assurer le financement de l'extension de l'aérogare de Bruxelles-National.

3. En application de l'article 1^{er}, 2°, c), de la loi du 27 mars 1986 attribuant certains pouvoirs spéciaux au Roi, l'arrêté royal n° 425 du 1^{er} août 1986 fut promulgué. Selon cet arrêté royal et afin de diminuer les dépenses, la R.V.A. peut être déchargée partiellement de la mission qui lui est attribuée par l'article 1^{er} de ses statuts à l'exception de son obligation d'assurer la sécurité de la navigation aérienne, la protection météorologique des vols et l'exploitation du réseau des télécommunications.

Dans l'état actuel des choses et jusqu'à nouvel ordre, la priorité principale de la R.V.A. est le maintien du bon fonctionnement des aéroports et aérodromes, comme le lui imposent ses statuts.

a) Deux grands projets - hors budget

Seront pris en considération à Bruxelles-National et selon un nouveau mode de financement :

1. Le financement de C.A.N.A.C. (*Computer Assisted National Air Traffic Control Center*) aura lieu par emprunts, avec remboursements par les utilisateurs via les redevances « en route » pour un montant de 2 830 millions de francs; la répartition de ce montant est la suivante :

- 1 800 millions de francs pour l'électronique;
- 530 millions de francs pour les travaux divers;
- 500 millions de francs pour le bâtiment.

Het C.A.N.A.C.-centrum moet tegen eind 1989 in dienst worden genomen.

2. Het ontwikkelingsplan voor de Nationale Luchthaven

Een gemengde maatschappij zal opgericht worden om de financiering van de uitbreiding en de exploitatie van het luchthavenstation mogelijk te maken. Een ver doorgedreven studie heeft aangetoond dat dergelijke maatschappij leefbaar is en zonder staatswaarborg de financiering van het ontwikkelingsplan zal kunnen verzekeren voor een bedrag geschat op 7 à 8 miljard gespreid over 6 à 7 jaar.

b) Het werkenprogramma 1986 voor een totaalbedrag van 763,2 miljoen frank waarvan 483,2 miljoen frank staats-toelagen en 280 miljoen frank fondsen van de Regie bevat als voornaamste posten :

- onroerende goederen voor een bedrag van 428,22 miljoen frank.
- roerende goederen voor 6,28 miljoen frank.
- materieel voor 19,2 miljoen frank,
- technische installatie voor een bedrag van 228,5 miljoen frank.
- naast de werken in regie voor 78 miljoen frank.

De nationale luchthaven krijgt van het volledig investeringsbedrag 66 pct. toegewezen of $\pm$ 509 miljoen frank, de Vlaamse luchthavens 12,4 pct., of 95 miljoen frank en de Waalse luchthavens 5,1 pct. of 39 miljoen frank, de rest zijn niet-verdeelde kredieten.

Als belangrijkste investeringen, naast de verbeteringen en de verdere exploitatie van de bestaande infrastructuur kunnen worden vermeld :

- de inrichting van een decompressiekamer voor de nationale luchthaven voor een bedrag van 40 miljoen frank. Deze moderne installatie met grote capaciteit dient om explosieven die in de vracht- of reisgoederen verborgen zouden zijn onschadelijk te maken. Zij zal operationeel zijn eind september 1986.
- de interne renovatie van het luchthaven-stationsgebouw op de luchthaven te Antwerpen voor een bedrag van 36 miljoen frank.

II. BESPREKING

1. Algemeen

Een senator stelt de volgende vragen :

Nationaal Geografisch Instituut

In sectie 35 is op artikel 41.05 een werkingskrediet van 16 miljoen uitgetrokken voor het N.G.I. Wat is het aandeel van de Minister in het bepalen van het onderzoeks- en cartografisch beleid van het N.G.I. ?

Le centre C.A.N.A.C. doit être en service fin 1989.

2. Le plan de développement

Une société mixte sera mise sur pied afin de rendre possible le financement de l'extension et de l'exploitation de l'aérogare. Une étude très fouillée a démontré qu'une telle société est viable et qu'elle pourra financer le plan de développement à concurrence de 7 à 8 milliards répartis sur 6 à 7 ans, sans la garantie de l'Etat.

b) Le programme des travaux 1986 porte sur un montant de 763,2 millions de francs dont 483,2 millions de francs à titre d'intervention de l'Etat et 280 millions de francs provenant des fonds de la R.V.A. La répartition de ce montant est la suivante : (postes importants) :

- biens immobiliers : 428,22 millions de francs.
- biens mobiliers : 6,28 millions de francs.
- matériel : 19,2 millions de francs.
- installations techniques : 228,5 millions de francs.
- travaux en régie : 78 millions de francs.

L'aéroport de Bruxelles-National se voit attribuer 66 p.c. du montant des investissements ($\pm$ 509 millions de francs), les aéroports de la région flamande 12,4 p.c. (95 millions de francs) et ceux de la région wallonne 5,1 p.c. (39 millions de francs) (il s'agit uniquement des investissements prévus pour les aéroports et aérodromes); le solde se rapporte à des crédits non répartis.

Comme investissements les plus importants, outre les améliorations et l'exploitation de l'infrastructure existante, peuvent être cités :

- la mise en place à Bruxelles-National d'une chambre de décompression d'un coût de 40 millions de francs. Cette installation moderne de grande capacité est destinée à détruire les explosifs qui pourraient être dissimulés dans le fret ou les bagages. Cet équipement sera opérationnel fin septembre 1986.
- la rénovation interne de l'aérogare d'Anvers pour un montant de 36 millions de francs.

II. DISCUSSION

1. Généralités

Un sénateur pose les questions suivantes :

Institut géographique national

A la section 35, poste 41.05, vous indiquez un crédit de fonctionnement de 16 millions pour l'I.G.N. Quel rôle jouerez-vous dans la détermination de la politique de recherche et de cartographie menée par l'I.G.N. ?

Kan de Minister een activiteitenverslag en een financiële balans van het Instituut geven ?

Wat zijn de problemen van de cartografische coördinatie met de buurlanden ?

ANTWOORD

Sectie 40 van de begroting (voorheen sectie 35), artikel 41.05 vermeldt een krediet van 16,4 miljoen. Inzonderheid krachtens artikel 12, § 1, 1, van de wet van 8 juni 1976 tot oprichting van het Nationaal Geografisch Instituut draagt het Ministerie van Verkeerswezen bij in de begroting van genoemd Instituut ten belope van 4 pct.

Mijn Departement heeft slechts vat op het beleid van het Instituut door tussenkomst van mijn vertegenwoordiger in het Comité van Beheer, wat blijkt uit het artikel 1, eerste en tweede lid, van het koninklijk besluit van 6 maart 1985 tot regeling van de organisatie en de werking van het Nationaal Geografisch Instituut en van de vereffening van de subsidies aan dit Instituut.

Aangezien dit koninklijk besluit werd uitgevaardigd op de voordracht van de Minister van Landsverdediging en gelet op wat is bepaald in artikel 1 van genoemd besluit, kan ik aan het geachte lid enkel verklaren dat de andere vragen tot de bevoegdheid van mijn ambtgenoot van Landsverdediging behoren.

Secretariaat of Commissariaat-Generaal voor Toerisme

Op sectie 36, artikel 11.03, wordt een jaarlijks krediet van 26 miljoen uitgetrokken voor het toerisme.

Bestaat er een activiteitenverslag van deze dienst voor 1985 en 1986 ? Hoeveel personen werken er en welke taken zal de Minister prioriteair aan deze dienst opdragen voor 1987, vooral in het kader van de initiatieven die ons land zal nemen tijdens het Jaar van het Leefmilieu ?

ANTWOORD

De centrale dienst van het Commissariaat-Generaal voor Toerisme werd in de diensten van het algemeen secretariaat opgenomen ter uitvoering van het koninklijk besluit van 20 mei 1985 tot wijziging van het koninklijk besluit van 18 juli 1974 tot vaststelling van de personeelsformatie van het Ministerie van Verkeerswezen (*Belgisch Staatsblad* van 11 juni 1985) en van het koninklijk besluit van 21 mei 1985 tot reorganisatie van de diensten van de secretaris-generaal en van de centrale dienst van het Commissariaat-Generaal voor Toerisme van het Ministerie van Verkeerswezen (*Belgisch Staatsblad* van 1 juni 1985).

Ten gevolge daarvan werden de overeenstemmende kredieten opgevoerd op sectie 40 (diensten van de secretaris-generaal) van titel I van de begroting 1986.

Twee personen vertegenwoordigen de soevereine Staat bij de internationale instellingen, zoals de Wereldorganisatie voor het Toerisme, de Organisatie voor economische samen-

Pouvez-vous nous fournir un rapport d'activités et un bilan financier de cet Institut ?

Quels sont les problèmes de coordination cartographique avec les pays frontaliers ?

REPONSE

La section 40 du budget (précédemment section 35), article 41.05 reprend un crédit de 16,4 millions. En vertu de la loi du 8 juin 1976 portant création de l'Institut géographique national, notamment l'article 12, § 1^{er}, 1, le Ministère des Communications intervient pour 4 p.c. dans le budget dudit Institut.

Mon Département intervient dans la détermination de la politique dudit Institut uniquement par l'intermédiaire de mon représentant dans le Comité de gestion, ce qui ressort de l'application de l'article 1^{er}, premier et deuxième alinéas, de l'arrêté royal du 6 mars 1985 portant organisation et fonctionnement de l'Institut géographique national et réglant la liquidation des subventions à cet Institut.

Etant donné que cet arrêté royal a été pris sur la proposition du Ministre de la Défense nationale et à la lumière de ce qui est stipulé à l'article 1^{er} dudit arrêté royal, je ne puis que porter à la connaissance de l'honorable membre que les autres questions relèvent de la compétence de mon collègue de la Défense nationale.

Secrétariat ou Commissariat général au Tourisme

A la section 36, article 11.03, un crédit annuel de 26 millions est prévu pour le tourisme.

Existe-t-il un rapport d'activités 1985 et 1986 de ce service, quel est le personnel occupé et quelles sont les missions prioritaires que vous assigneriez à ce service pour 1987, notamment dans le cadre des actions engagées par la Belgique à l'occasion de l'Année de l'Environnement ?

REPONSE

Le service central du Commissariat général au Tourisme a été intégré aux services du secrétariat général en vertu de l'arrêté royal du 20 mai 1985 modifiant l'arrêté royal du 18 juillet 1974, fixant le cadre organique du personnel du Ministère des Communications (*Moniteur belge* du 11 juin 1985) et de l'arrêté royal du 21 mai 1985 portant réorganisation des services du secrétaire général et du service central du Commissariat général au Tourisme du Ministère des Communications (*Moniteur belge* du 1^{er} juin 1985).

De ce fait, les crédits correspondants ont été inscrits à la section 40 (services du secrétariat général) du titre I du budget 1986.

Deux personnes s'occupent de la représentation de l'Etat souverain aux organismes internationaux, tels l'Organisation mondiale du Tourisme, l'Organisation de coopération et de

werking en ontwikkeling en de Gemeenschappelijke Markt en zorgen voor de beantwoording van de vele formulieren uitgaande van deze instellingen.

De vraag met betrekking tot het leefmilieu behoort niet tot de bevoegdheid van het algemeen secretariaat.

Uitgaven voor de berging van het wrak van de Mont-Louis

Was het Ministerie van Verkeerswezen juridisch en financieel betrokken bij de kosten en de lasten van het lichten van het wrak van de *Mont-Louis* in de Noordzee?

Werd hieromtrent met andere landen een overeenkomst gesloten? Kunnen sommige bedragen al dan niet verhaald worden en op welke begrotingsposten werden de uitgaven van de Belgische Staat opgevoerd of zullen zij opgevoerd worden?

ANTWOORDEN

Er werd destijds beslist dat het Ministerie van Verkeerswezen zou optreden als coördinator van de schade-eisen die bij verschillende Departementen werden ingediend ten gevolg van de stranding van dat schip.

Wat ons Departement betreft, beloopt het schadebedrag 1 074 028 frank wegens bebakeningskosten ten laste van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, op sectie 32, artikel 12.01.

De kosten van de berging van het wrak komen ten laste van het budget van Openbare Werken.

De terugvordering van deze kosten brengt grote juridische moeilijkheden mede, omdat het ongeval gebeurde buiten de territoriale wateren.

Overigens speelt de beperking van de verantwoordelijkheid van de eigenaars van de *Mont-Louis* eveneens. Om deze beperking te doorbreken, moet een persoonlijke fout van de rederij bewezen worden, waarvoor thans een college van deskundigen is ingesteld in gemeen overleg tussen Verkeerswezen en de rederij van de *Mont-Louis*.

Studies besteld door het departement

Verschiedende diensten van het departement bestellen studies en onderzoeken bij externe bedrijfsadviseurs. Hoeveel studies werden in 1985 en 1986 besteld, bij welke adviesbureaus, over welke onderwerpen en op welke artikelen van de begroting werden zij opgevoerd?

Wanneer die studies bij het Ministerie ingediend werden, waar kunnen zij dan ingezien worden en door wie?

ANTWOORD

I. Sector spoorwegen :

1. In mei 1985 werd een studie besteld betreffende de deelname aan de oprichting van een internationale databank inzake het inleggen van een supersnelle treinverbinding Parijs-Brussel-Keulen/Amsterdam. Deze studie werd toevertrouwd

développement économique et le Marché commun, et des réponses aux nombreux formulaires émanant de ces organismes.

La question de l'environnement ne relève pas de la compétence du secrétariat général.

Dépenses couvrant l'enlèvement de l'épave du Mont-Louis

Le Ministère des Communications a-t-il été impliqué juridiquement et financièrement dans les frais et charges de renflouement de l'épave du *Mont-Louis* en mer du Nord?

Y a-t-il eu convention avec d'autres pays à ce sujet, certaines dépenses sont-elles ou non récupérables et à quels postes budgétaires les dépenses de l'Etat belge ont-elles été ou seront-elles imputées?

REPONSES

Il a été décidé à l'époque que le Ministère des Communications assurerait la coordination des demandes en indemnité dont seraient saisis les différents départements suite à l'échouement dudit navire.

En ce qui concerne mon département, le dommage est évalué à 1 074 028 francs et il provient des frais de balisage à charge de l'administration de la Marine et de la Navigation intérieure, section 32, article 12.01).

Les dépenses provenant de l'enlèvement de l'épave sont à charge du budget du Ministère des Travaux publics.

Le remboursement desdites dépenses se fait avec beaucoup de difficultés sur le plan juridique, étant donné que l'accident a eu lieu en dehors des eaux territoriales.

En plus, la limitation de la responsabilité des propriétaires du *Mont-Louis* sera également d'application. Pour neutraliser cette limitation de la responsabilité, il importe de prouver l'existence d'une faute personnelle commise par l'armement lui-même; à cet effet un collège d'experts a été désigné de commun accord entre les Communications et l'armement du *Mont-Louis*.

Etudes commandées par le département

Différents services de votre département commandent des études et recherches à des consultants extérieurs. Combien y a-t-il eu d'études commandées en 1985 et 1986, à quels bureaux d'études, portant sur quel objet, imputées à quels articles de votre budget?

Lorsque ces études ont été déposées au Ministère, où sont-elles consultables et par qui?

REPONSE

I. En ce qui concerne le secteur ferroviaire :

1. 1985 : en mai 1985 a été commandée une étude portant sur la participation à la constitution d'une banque de données internationale concernant une desserte par train à grande vitesse de la liaison Paris-Bruxelles-Cologne/Amster-

aan de C.V. Transurb Consult. Zij werd aangerekend op artikel 81.50 van de sectie 51, titel II (kapitaaluitgaven) voor een bedrag van 7 122 150 frank (B.T.W. inbegrepen).

2. 1986 :

a) Op 22 december 1986 werd een studie besteld met betrekking tot de relaties van de N.M.B.S. met handelsvennootschappen. Deze studie is gegund aan de N.V. Marcel Van Dijk. Zij wordt aangerekend op artikel 12.45 van sectie 51, titel I (lopende uitgaven) voor een bedrag van 6 009 500 frank (B.T.W. inbegrepen).

b) Eveneens op 22 december 1986 werd een studie besteld met het oog op de herstructurering van de Directie materieel van de N.M.B.S. Deze studie werd toevertrouwd aan de N.V. SOBEMAP. Zij wordt aangerekend op artikel 12.40 van de sectie 51, titel I (lopende uitgaven) voor een bedrag van 4 879 000 frank (B.T.W. inbegrepen).

II. Stedelijk vervoer :

Op 24 december 1986 werd een studie inzake organisatie van het beheer en de commercialisering van de M.I.V.B. besteld aan de N.V. STRATEC. Zij wordt aangerekend op artikel 12.46 van sectie 51, titel I (lopende uitgaven) voor een bedrag van 12 800 000 frank (B.T.W. inbegrepen).

III. Directie inschrijving voertuigen :

Een studie werd op 23 december 1986 besteld met het oog op het opstellen van een informatica-beleidsplan voor de directie inschrijving voertuigen.

Deze studie werd toevertrouwd aan de N.V. Computer Sciences Europe; zij wordt aangerekend op artikel 12.47 van sectie 40, titel I (lopende uitgaven) voor een bedrag van 6 559 875 frank (B.T.W. inbegrepen).

2. N.M.B.S.

Een lid stelt vast dat het aantal reizigers tijdens de jongste jaren aanzienlijk gedaald is en hij vraagt of de Minister daarvoor een pasklare uitleg heeft. Hij zou ook graag cijfers krijgen over het verloop van het reizigersvervoer in 1986. Voorts stelt hij tot zijn spijt vast dat onder het personeel van de N.M.B.S. grote malaise en een onaanvaardbare nonchalance heersen : de treinstellen en de wagons zijn erg vuil, het rollend materieel wordt onvoldoende onderhouden en het duurt soms verscheidene dagen vóór defecten worden hersteld, de spoorwegbermen worden door meidoorns overwoekerd, enz.

Hij acht het in een crisisperiode niet verantwoord dat leden van het personeel een beroep doen op dure transportmiddelen, zoals taxis, om zich van het uiteinde van het land (Welkenraedt, Kortrijk...) naar hun werkplaats in het centrum (Schaerbeek) te laten vervoeren.

Tot slot stelt hij vast dat het personeel heel wat moeilijkheden ondervindt om een overplaatsing in de buurt van de werkzetel te verkrijgen, hetgeen tot aanzienlijk tijdverlies en tot hoge reiskosten leidt.

dam. Cette étude a été confiée à la S.C. Transurb Consult. La dépense a été imputée à l'article 81.50 de la section 51 du titre II (dépenses de capital) pour un montant de 7 122 150 francs (T.V.A. comprise).

2. 1986 :

a) Le 22 décembre 1986 a été commandée une étude relative aux relations de la S.N.C.B. avec des sociétés commerciales. Cette étude a été confiée à la S.A. Marcel Van Dijk. La dépense sera imputée sur l'article 12.45 de la section 51, du titre I (dépenses courantes) pour un montant de 6 009 500 francs (T.V.A. comprise).

b) Egalement le 22 décembre 1986 a été commandée une étude portant sur la restructuration de la Direction du matériel de la S.N.C.B. Cette étude a été confiée à la S.A. SOBEMAP. La dépense sera imputée à l'article 12.40 de la section 51 du titre I (dépenses courantes) pour un montant de 4 879 000 francs (T.V.A. comprise).

II. En ce qui concerne le transport urbain :

Une étude d'organisation de gestion et de commercialisation de la S.T.I.B. a été commandée le 24 décembre 1986 à la S.A. STRATEC. La dépense sera imputée sur l'article 12.46 de la section 51 du titre I (dépenses courantes) pour un montant de 12 800 000 francs (T.V.A. comprise).

III. Pour la direction de l'immatriculation des véhicules :

Une étude a été commandée le 23 décembre 1986 en vue de rédiger un plan directeur pour l'application de l'informatique dans ce domaine.

Cette étude a été confiée à la S.A. Computer Sciences Europe, la dépense sera imputée à l'article 12.47 de la section 40 du titre I (dépenses courantes) pour un montant de 6 559 875 francs (T.V.A. comprise).

2. S.N.C.B.

Un membre constate que le nombre de voyageurs a fortement diminué les dernières années et il demande si le Ministre a une explication valable à ce phénomène. Il veut également être mis en possession des chiffres relatifs à l'évolution du transport des voyageurs en 1986. Il déplore aussi de devoir constater un profond malaise parmi le personnel de la S.N.C.B. et un laisser-aller intolérable : des rames et wagons très sales, un entretien insuffisant du matériel roulant qui reste parfois défectueux durant plusieurs jours, des aubépines qui poussent de façon plantureuse sur les talus, etc.

Il estime non justifiés, dans une période de crise, certains déplacements du personnel de l'une ou l'autre extrémité du pays (Welkenraedt, Courtrai...) vers son lieu de travail dans le centre (Schaerbeek) par des moyens de transport très coûteux, notamment les taxis.

Enfin, il constate les difficultés que le personnel rencontre pour obtenir sa mutation plus près de son siège de travail, ce qui a pour conséquence une perte de temps considérable et des frais de déplacement élevés.

ANTWOORDEN

1. De Minister antwoordt dat de bewering, als zou het aantal reizigers tijdens de jongste jaren fel gedaald zijn, nergens op steunt. Hij toont integendeel aan, cijfers bij de hand, dat vergeleken met 1984 het aantal reizigers in 1985 met 2 pct. is toegenomen.

Volgens de waarschijnlijke bedrijfsresultaten waarover de N.M.B.S. op dit ogenblik beschikt, bedroeg het reizigersvervoer in 1986, 6 253 miljoen reizigers/km (d.i. een vermindering met 4,9 pct. vergeleken met 1985).

Men mag daarbij niet uit het oog verliezen dat het verlies dat rechtstreeks uit de sociale onlusten van mei 1986 voortvloeit, op 227 miljoen reizigers/km wordt geraamd.

Na mei 1986 kon nog een zijdelingse weerslag van de sociale onlusten worden vastgesteld, zoals blijkt uit het maandelijks verloop van het vervoer in 1986, vergeleken met 1985.

Verloop van het reizigersvervoer vergeleken met 1985 :

Juni : -8,4 pct.;
Juli : -5,9 pct.;
Augustus : -6,8 pct.;
September : -4,6 pct.;
Oktober : -3,3 pct.

2. Vóór het aantreden van de huidige minister werden de treinen schoongemaakt door particuliere firma's. Uit besparingsoverwegingen heeft de Minister gemeend er goed aan te doen op het voorstel van de N.M.B.S.-directie in te gaan en het personeel van de N.M.B.S. met die taak te belasten. De Minister zal deze aangelegenheid van nabij volgen en, indien de nieuwe regeling geen voldoening geeft, het werk opnieuw aan particuliere firma's toevertrouwen.

3. Voor de meidoorns op de spoorwegbermen zijn de gewesten bevoegd. De Minister kan bijgevolg in dezen niet optreden.

Het gezamenlijk vervoeren van personeelsleden per taxi is volgens de Minister in bepaalde omstandigheden goedkoper dan het inleggen van een trein. Dat belet niet dat een strenge controle zal worden uitgeoefend om misbruiken te voorkomen.

4. De overplaatsing van het personeel zal altijd een ingewikkeld probleem blijven; bij de oplossing ervan moet met vele factoren rekening worden gehouden ten einde tegemoet te komen aan de gewettigde verlangens van het personeel zonder dat daarbij de belangen van de maatschappij met betrekking tot het behoorlijk functioneren van al haar diensten over het hoofd mogen worden gezien.

Een oplossing die beide partijen bevredigt kan enkel in een betere organisatie van het werk worden gevonden, aldus de Minister.

**

REPONSES

Le Ministre répond qu'il est inexact de prétendre que le nombre de voyageurs a fortement diminué les dernières années. Preuve à l'appui, en 1985, ce nombre a augmenté de 2 p.c. par rapport à l'année 1984.

D'après les résultats probables dont dispose la S.N.C.B. actuellement le trafic voyageurs s'élèverait à 6 253 millions de voyageurs/km en 1986 (c'est-à-dire une diminution de 4,9 p.c. par rapport à 1985).

Il ne faut pas perdre de vue que la perte directe de trafic due aux mouvements sociaux du mois de mai 1986 est estimée à 227 millions de voyageurs/km.

Après le mois de mai 1986, la conséquence indirecte des mouvements sociaux a été ressentie comme en témoigne l'évolution mensuelle du transport en 1986 par rapport à 1985.

Evolution par rapport à 1985 :

Juin : -8,4 p.c.;
Juillet : -5,9 p.c.;
Août : -6,8 p.c.;
Septembre : -4,6 p.c.;
Octobre : -3,3 p.c.

2. En ce qui concerne le nettoyage des trains, ce service était, avant son arrivée au département des Communications, effectué par des firmes privées. Dans un but d'économie, le Ministre a cru bien faire en se ralliant à la proposition de la direction de la S.N.C.B., tendant à charger dorénavant le personnel de la société de cette besogne. Il se propose de suivre de près cette affaire et, en cas de non-satisfaction, il n'hésitera pas à abandonner le système actuel pour confier le travail à nouveau à des firmes privées.

3. Le problème des aubépines le long des talus relève de la compétence du pouvoir régional et le Ministre n'est par conséquent pas habilité à intervenir dans ce domaine.

Le déplacement collectif en taxi de quelques membres du personnel revient, selon le Ministre, dans certaines circonstances meilleur marché que la mise en route d'un train. En tout cas, un contrôle sévère sera exercé en la matière afin d'exclure tout abus.

4. La mutation du personnel en sera toujours un problème très complexe; dans sa résolution on doit tenir compte de beaucoup de facteurs afin de répondre aux aspirations légitimes du personnel, sans pour autant négliger les intérêts de la société, qui exigent un bon fonctionnement de tous ses services.

Selon le Ministre, seule une meilleure organisation du travail peut aboutir à une solution satisfaisante pour les deux parties.

**

Een ander lid drukt zijn bezorgdheid uit over de onrustwekkende daling van de investeringsuitgaven : van 14,6 miljard in 1985 naar 10,2 miljard slechts in 1986. Hij vraagt zich af in die omstandigheden of de maatschappij haar taak van openbare dienst op een bevredigende wijze zal kunnen blijven volbrengen.

Hij wenst bovendien te vernemen welk bedrag juist voor de recapitalisatie van de N.M.B.S. in 1986 zal worden aangewend. Ook zou hij een overzicht willen bekomen van de personeelsafvloeiingen in 1986.

Tenslotte wenst hij te vernemen welk bedrag door de Staat aan de N.M.B.S. ter beschikking zal worden gesteld in 1987 voor het bekostigen van zijn investeringen. Hij is in dat verband vooral bekommerd om de slechte staat van sommige kunstwerken en waarschuwt voor de nefaste gevolgen welke een ontoereikend onderhoud van deze kunstwerken, vooral uit oogpunt van veiligheid zouden kunnen teweegbrengen.

ANTWOORD

De Minister wijst erop dat de drastische vermindering van de investeringsuitgaven — en hier werden alle departementen zonder onderscheid op gelijke voet geplaatst — door de Regering beslist werd in het Sint-Annaconclaaf; de investeringen werden in 1986 herleid tot 64 pct. van hun oorspronkelijk peil van 1985. Die ernstige ingreep was nodig om het begrotingstekort van 1986 en de volgende jaren binnen draagbare perken te kunnen houden. Voor 1987 zal aan de N.M.B.S. voor het dekken van zijn investeringsuitgaven een krediet worden verleend van 10,5 miljard en dat bijgevolg lichtjes hoger ligt dan dat van 1986.

De Minister is van oordeel dat die enveloppes voor 1986 en 1987 moeten kunnen volstaan : bestaande projecten die de rentabiliteit van de maatschappij ten goede komen zullen verder worden afgewerkt, zoals b.v. de elektrificatie van de lijnen. Voor het aanvangen van nieuwe projecten zal vanzelfsprekend zeer selectief moeten worden opgetreden. Verder moet het IC/IR-plan in de komende jaren maximum worden gesteund en uitgebouwd tot de hoeksteen van het reizigersvervoer.

Dat IC/IR-plan zal trouwens in een nabije toekomst tot gevolg hebben dat veel minder geld zal moeten worden besteed aan de aankoop van rollend materieel, geld dat op die manier zal vrijkomen voor andere investeringsprojecten.

De Minister is zich ten volle bewust van de noodzaak van een degelijk onderhoud van de kunstwerken en zal er zorg voor dragen dat daarvoor bij voorrang de nodige kredieten worden gereserveerd. Hij wijst ook op de hoge schuldenlast van de maatschappij die voor 1986 circa 80 miljard frank bedraagt.

Daarom is hij van oordeel dat, met het oog op de inkrimping van die enorme schuldenlast, de recapitalisatie van de maatschappij verder moet worden gezet : in 1985 werd aan die recapitalisatie 2 miljard besteed, voor 1986 is eenzelfde bedrag voorzien op de begroting.

Un autre membre se dit préoccupé par la baisse inquiétante des dépenses d'investissement : elles sont tombées de 14,6 milliards en 1985 à 10,2 milliards à peine en 1986. Il se demande si, dans ces conditions, la société pourra continuer à exercer sa mission de service public de manière satisfaisante.

Il demande en outre quel est le montant exact affecté à la recapitalisation de la S.N.C.B. en 1986. Il aimerait également obtenir un aperçu des départs de personnel en 1986.

Il voudrait enfin savoir quel est le montant que l'Etat mettra à la disposition de la S.N.C.B. en 1987 en vue du financement de ses investissements. A cet égard, il s'inquiète surtout du mauvais état de certains ouvrages et lance une mise en garde contre les conséquences néfastes que pourrait avoir un entretien insuffisant de ceux-ci, surtout du point de vue de la sécurité.

REPONSE

Le Ministre souligne que la réduction draconienne des dépenses d'investissement — et, à cet égard, tous les départements, sans distinction aucune, ont été mis sur le même pied — a été décidée au cours du conclave de la Sainte-Anne; les investissements ont été ramenés, en 1986, à 64 p.c. de leur niveau initial de 1985. Cette intervention en profondeur a été nécessaire pour maintenir le déficit budgétaire de 1986 et des années suivantes dans des limites supportables. Pour 1987, la S.N.C.B. recevra, en vue de la couverture de ses dépenses d'investissement, un crédit de 10,5 milliards de francs, ce qui est légèrement plus qu'en 1986.

Le Ministre estime que ces enveloppes doivent suffire pour 1986 et 1987 : les projets en cours, qui améliorent la rentabilité de la société, comme l'électrification des lignes, seront achevés. Il faudra évidemment être très sélectif dans le choix des nouveaux projets. Par ailleurs, il faudra soutenir au maximum le programme IC/IR dans les prochaines années et en faire l'élément de base du transport des voyageurs.

Grâce au programme IC/IR, il sera possible de réduire sensiblement les dépenses d'achat de matériel roulant dans un proche avenir et les économies ainsi réalisées pourront servir à d'autres projets d'investissement.

Le Ministre est tout à fait conscient de la nécessité d'assurer un bon entretien des ouvrages et il veillera à ce que les crédits nécessaires à cette fin soient réservés par priorité. Il attire également l'attention sur l'endettement important de la société, qui atteint quelque 80 milliards de francs pour 1986.

Il estime que, pour réduire cette énorme dette, il faut poursuivre la recapitalisation de la société : on a consacré 2 milliards de francs à cette opération en 1985 et un même montant est prévu au budget pour 1986.

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de evolutie van de personeelseffectieven over de jaren 1982, 1983, 1984, 1985 en 1986.

Ci-dessous figure un aperçu de l'évolution des effectifs du personnel au cours des années 1982, 1983, 1984, 1985 et 1986.

Toestand op — Situation au	1-01-1982	1-01-1983	1-01-1984	1-01-1985	1-01-1986	1-12-1986
Niveau I	1 190	1 153	1 128	1 090	1 049	1 041
Niveau II	10 456	10 250	10 177	9 907	9 762	9 484
Niveau III	22 510	22 106	21 116	20 217	19 550	18 851
Niveau IV	33 159	31 244	29 797	28 160	26 046	24 579
Totalen. — Totaux . . .	67 315	64 753	62 218	59 374	56 407	53 955

**

1. Een ander lid wenst te weten voor welke nieuwe uitgaven op de begroting voor 1986 de verschillende wetten betreffende de voorlopige kredieten, aangenomen in de loop van 1986, geen machtiging hebben gegeven tot vastlegging, ordonnancering en uitbetaling.

2. Uit een onderzoek in de provincie Luik blijkt dat de cliënteel van de N.M.B.S. tijdens het afgelopen jaar sterk is teruggelopen.

ANTWOORDEN

1. De Minister antwoordt dat voor de nieuwe uitgaven op de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor 1986 machtiging is verleend door een beslissing van de Ministerraad van 5 december 1986.

Het betreft de volgende uitgaven :

Titel I

— Sectie 40 — artikel 12.47

Kosten voortvloeiend uit de financiering van een studie betreffende de modernisering van de Directie voor Inschrijving der Voertuigen: 7 miljoen.

— Sectie 51 — artikel 12.45

Kosten voortvloeiend uit de financiering van een studie betreffende de vaste installaties van de directie materieel van de N.M.B.S. en de betrekkingen tussen de N.M.B.S. en de handelsmaatschappijen: 25 miljoen.

— Sectie 51 — artikel 12.46

Kosten voortvloeiend uit de financiering van een studie betreffende de organisatie, het beheer en de commercialisatie van de Maatschappij voor intercommunaal vervoer te Brussel: 35 miljoen.

— Sectie 52 — artikel 32.40

Tussenkost van de Staat in de lasten inherent aan de voorkoming van daden van terrorisme op de luchthaven Brussel-Nationaal: 18,6 miljoen.

— Sectie 52 — artikel 34.07

Tussenkost van de Staat om de werkings- en uitrustingsuitgaven van het « Instituut von Karman de Dynamique des

**

1. Un autre membre souhaite connaître les nouvelles dépenses, prévues au budget 1986 et dont l'engagement, l'ordonnancement et le paiement n'ont pas été autorisés par les différentes lois sur les crédits provisoires, votées au courant de l'année 1986.

2. Aussi, il s'appuie sur une enquête entreprise dans la province de Liège pour conclure que la clientèle de la S.N.C.B. révèle une forte régression durant l'année écoulée.

REPONSES

1. Le Ministre répond que les nouvelles dépenses prévues dans le projet de budget 1986 du Ministère des Communications ont été autorisées par délibération du Conseil des ministres du 5 décembre 1986.

Il s'agit des dépenses suivantes :

Titre I

— Section 40 — article 12.47

Frais afférents au financement d'une étude portant sur la modernisation de la Direction pour l'immatriculation des véhicules: 7 millions.

— Section 51 — article 12.45

Frais afférents au financement d'une étude portant sur les installations fixes de la direction du matériel de la S.N.C.B. et les relations entre la S.N.C.B. et les sociétés commerciales: 25 millions.

— Section 51 — article 12.46

Frais afférents au financement d'une étude portant sur l'organisation, la gestion et la commercialisation de la S.T.I.B.: 35 millions.

— Section 52 — article 32.40

Intervention de l'Etat dans les charges imputables à la prévention d'actes de terrorisme à l'aéroport Bruxelles-National: 18,6 millions.

— Section 52 — article 34.07

Intervention de l'Etat pour couvrir les dépenses de fonctionnement et d'équipement de l'Institut von Karman de

Fluides » (Sint-Genesius-Rode) te dekken : onderhoud der lokalen; algemene diensten (andere dan die welke internationaal worden gefinancierd); werking van de installaties; uitrustingskosten; bibliotheek; *vervangingskosten van een belangrijk en sedert lang gebruikt uitrustingsstuk en nodige uitrustingen voor het Hermès-project* : 24,9 miljoen.

De nieuwe uitgave waarin dit artikel voorziet heeft uitsluitend betrekking op hetgeen hierboven in cursief is; zij bestaat uit een verhoging van het oorspronkelijk krediet van 20,9 miljoen tot 24,9 miljoen, dat wil zeggen een verhoging met 4 miljoen.

Titel II

— Sectie 51 — artikel 81.28

De nieuwe omschrijving van dit artikel luidt thans : de aanleg en de uitrusting van de autobusstations van de N.M.V.B. die in verbinding staan met de stations op het net van de N.M.B.S.;

2. Zonder de waarde van het onderzoek waarnaar werd verwezen, in twijfel te trekken, meent de Minister toch dat dergelijke onderzoeken vaak te onvolledig en te fragmentair worden uitgevoerd om er definitieve besluiten uit te kunnen trekken. Hij wijst erop dat na de invoering van het I.C./I.R.-plan, het treinvervoer in zijn geheel tussen eind 1984 en begin 1986 een lichte stijging heeft gekend, maar dat in de tweede helft van 1986 een daling met ca. 4 pct. werd geconstateerd.

Wat de structuur van het vervoer betreft, bevestigen de tellingen over 1986 hetgeen reeds in 1984 en 1985 als tendens aanwezig was, namelijk :

- een toename van het aantal intercity-reizigers, in het bijzonder tussen steden die door de I.C.-treinen worden aangehaald;
- een lichte daling van het aantal pendelaars;
- een uitgesproken daling van het lokale verkeer (L-treinen).

**

Een lid is van oordeel dat, gelet op het werkvolume, de personeelsbezetting bij de N.M.B.S. zeer nadelig uitvalt voor een welbepaalde taalgemeenschap.

Deze wanverhouding is nog sterker geaccentueerd aan de top van de maatschappij. Ook maakt hij er zijn beklag over dat in die top totaal nederlandsonkundigen zetelen. Hij pleit dan ook voor een aanpassing van de Raad van beheer en ook voor een splitsing ervan over de beide taalgemeenschappen.

De verbreking door de Raad van State van de taalkaders van de N.M.B.S. staat volgens hem de hierboven aangehaalde feiten. Hij vraagt wanneer de nieuwe taalkaders zullen zijn vastgelegd. Tevens wenst hij te vernemen of het IC/IR plan sedert zijn in werkingstelling reeds aanpassingen heeft ondergaan en zo ja, welke die aanpassingen zijn.

Dynamique des fluides (Rhode-Saint-Genèse) : entretien des locaux; services généraux (autres que ceux financés internationalement); fonction des installations; frais d'équipement; bibliothèque; remplacement d'un équipement majeur usagé et équipements nécessaires pour le projet Hermès : 24,9 millions.

En ce qui concerne la nouvelle dépense prévue dans cet article budgétaire, elle réside uniquement dans l'équipement en italique ci-dessus et dont la réalisation a nécessité une augmentation du crédit initial de 20,9 à 24,9 millions, soit de 4 millions.

Titre II

— Section 51 — article 81.28

Le nouveau libellé de cet article prévoit maintenant l'établissement et l'aménagement des gares d'autobus de la S.N.C.V. qui sont en relation avec les gares du réseau de la S.N.C.B.

2. En ce qui concerne l'enquête dont a fait mention l'intervenant, le Ministre, sans vouloir mettre en doute sa valeur, estime cependant que pareilles enquêtes sont parfois trop incomplètes et trop fragmentaires pour en tirer des conclusions définitives. Il souligne qu'après l'introduction du plan I.C./I.R., le trafic ferroviaire global a accusé une légère augmentation entre fin 1984 et début 1986; par contre, dans le courant de la deuxième moitié de 1986, on a dû constater une diminution du trafic, estimée globalement à 4 p.c.

Quant à la structure du trafic, le comptage de 1986 confirme les tendances déjà constatées en 1984 et 1985, à savoir :

- renforcement des flux de trafic interville, et plus particulièrement entre les villes desservies par les trains I.C.;
- légère baisse du trafic de navetteurs;
- diminution prononcée du trafic local (trains du type L).

**

Un membre considère que vu le volume de travail, l'effectif du personnel de la S.N.C.B. est très défavorable à une communauté linguistique bien déterminée.

Cette disproportion s'accroît encore davantage au sommet de la société. Il se plaint également du fait qu'à ce niveau siègent des personnes ignorant complètement le néerlandais. Il plaide dès lors en faveur d'une adaptation du conseil d'administration, ainsi qu'en faveur d'une scission de celui-ci entre les deux communautés linguistiques.

L'annulation par le Conseil d'Etat des cadres linguistiques de la S.N.C.B. était, d'après lui, les faits évoqués ci-dessus. Il demande quand les nouveaux cadres linguistiques seront fixés. Il désire également savoir si depuis sa mise en service, le plan IC/IR a déjà subi des adaptations et, dans l'affirmative, lesquelles.

Wat tenslotte het T.G.V. project betreft wenst hij in het bezit te worden gesteld van een tussentijdig verslag omtrent de reeds gevoerde besprekingen op het stuk.

Ook vraagt hij welke verbintenissen reeds met de ministers van Verkeerswezen van andere landen zijn aangegaan. Hebben er reeds contacten plaats gehad met de regionale overheden ?

Hij besluit met er op te wijzen dat volgens hem dat project in een te grote waas van geheimzinnigheid gehuld blijft.

ANTWOORDEN

De Minister verklaart niet akkoord te kunnen gaan met een opdeling van de Raad van beheer van de N.M.B.S. in 2 taalgemeenschappen; hij is van oordeel dat een klein land als België zich dergelijke versnippering, welke de N.M.B.S. meer na- dan voordelen zou betrekken, niet kan veroorloven.

Volgens inlichtingen verstrekt door de directie zullen de nieuwe taalkaders — het gaat om ongeveer 4 000 man voor de centrale diensten — niet klaar komen vóór 1 maart 1987. De Minister volgt deze zaak op de voet en zal de maatschappij tot de nodige spoed aanmanen. Wat het I.C./I.R.-plan betreft, werd bij aanvang gesteld dat een definitieve evaluatie zal worden gemaakt na verloop van drie jaar en dat tijdens voormelde periode geen fundamentele wijzigingen zullen worden gebracht aan het plan.

Aangaande het T.G.V. gebeuren wacht de Minister nog op de vertaling van het syntheseverslag van de zitting van 22 december 1986 in Den Haag, die over enkele dagen zal klaar zijn. Onmiddellijk zullen alle leden in het bezit worden gesteld van dat verslag, geen enkele documentatie noch informatie zal aan de Commissie worden weerhouden.

Wat betreft het onderzoek ingesteld door het Hoog Comité van Toezicht in verband met de vermeende lek in de werkgroep T.G.V., heeft de Minister thans het formeel bewijs dat die lek niet afkomstig is van een of ander lid van die werkgroep. Hij heeft derhalve dat onderzoek laten stopzetten.

**

Een lid doet opmerken :

1. Als gevolg van het I.C./I.R.-plan, werden een aantal lijnen van de N.M.B.S. overgenomen door de N.M.V.B. Het vraagt of men reeds de invloed van deze overname op de bezettingsgraad van de N.M.B.S.-lijnen heeft kunnen berekenen.

2. Hij vraagt eveneens of het Planbureau betrokken werd bij het onderzoek naar de redenen die de bevolking ertoe aanzetten met het openbaar vervoer te reizen. Spelen de openbare vervoermaatschappijen voldoende in op die redenen als ze bepaalde diensten aan hun cliënteel aanbieden ?

3. Hij is van oordeel dat het ontbreken van informatie over de aankomsturen van de treinen in het station Brussel-Zuid vervelend is voor het cliënteel.

4. Hetzelfde geldt voor de openingsuren van het stationsbuffet sedert de nieuwe concessie werd gegeven.

Enfin, en ce qui concerne le projet du T.G.V., il souhaite obtenir un rapport provisoire sur les discussions qui ont déjà eu lieu dans ce domaine.

Il demande également quels sont les engagements qui ont déjà été pris avec les ministres des Communications d'autres pays. Des contacts ont-ils déjà eu lieu avec les autorités régionales ?

Il conclut en soulignant qu'à ses yeux, un trop grand mystère plane encore autour de ce projet.

REPONSES

Le Ministre déclare qu'il ne peut marquer son accord quant à une scission du Conseil d'administration de la S.N.C.B. en deux communautés linguistiques; il estime qu'un petit pays comme la Belgique ne peut se permettre une telle fragmentation, qui apporterait à la S.N.C.B. plus d'inconvénients que d'avantages.

D'après des renseignements fournis par la direction, les nouveaux cadres linguistiques — il s'agit d'environ 4 000 personnes pour les services centraux — ne seront pas prêts avant le 1^{er} mars 1987. Le Ministre suit cette affaire de près et incitera la société à faire preuve de l'empressement nécessaire. En ce qui concerne le plan I.C./I.R., il a été dit dès le début qu'une évaluation définitive serait faite après trois ans et que durant cette période, aucune modification fondamentale ne serait apportée au plan.

Quant à l'affaire du T.G.V., le Ministre attend encore la traduction du rapport de synthèse de la séance du 22 décembre 1986 à La Haye, qui sera terminée d'ici quelques jours. Tous les membres recevront immédiatement ce rapport, et la Commission ne sera privée d'aucune documentation ou information.

A propos de l'enquête ouverte par le Comité supérieur de contrôle concernant une prétendue fuite dans le groupe de travail T.G.V., le Ministre possède actuellement la preuve formelle que cette fuite n'a pas été occasionnée par l'un ou l'autre membre de ce groupe. Par conséquent, il a fait cesser l'enquête.

**

Un membre fait remarquer :

1. Suite au plan I.C./I.R., certaines lignes de la S.N.C.B. ont été reprises par la S.N.C.V. Il demande s'il a été possible de chiffrer l'influence de cette reprise sur la fréquentation des lignes de la S.N.C.B.

2. Il se demande également si le Bureau du Plan a été associé à l'étude des motifs des déplacements de la population. Est-ce que les sociétés de transport en commun jouent suffisamment sur ces motifs des déplacements dans les services qu'elles offrent à la clientèle ?

3. Il est d'avis que le manque d'information sur les heures d'arrivée des trains à la gare de Bruxelles-Midi est désagréable pour la clientèle.

4. De même que les heures d'ouverture du buffet de cette gare depuis la nouvelle concession.

5. Hij is tenslotte voorstander van het Nederlandse en Deense systeem voor het vervoer van fietsen in de treinen waarbij de eigenaars plaatsnemen in de bagagerijtuigen. Men moet dan genoeg nemen met een minder comfortabele zitplaats, maar men mag zijn fiets bij zich houden.

ANTWOORD

1. De Minister antwoordt dat nog niet voldoende concrete gegevens bekend zijn om te meten wat de weerslag is van de overname van sommige N.M.B.S.-lijnen door de N.M.V.B. op het aantal reizigers van de N.M.B.S.

2. De volgende gegevens zijn beschikbaar betreffende de evolutie van het reizigersverkeer naar gelang van de reden van de reis :

a) wat betreft de reizen woonplaats-werk : de resultaten van de telling uitgevoerd in 1970 doot het N.I.S. (De gegevens van de telling van 1981 zijn nog niet volledig verwerkt door het N.I.S. De publikatie van de gegevens is binnen het jaar gepland).

b) wat betreft de vakantiereizen : er worden geregeld studies gemaakt door het Westvlaams Studiebureau (W.E.S.). Zij zijn verkrijgbaar tot 1985.

3. Informatie van de cliënteel

Het nieuwe systeem van aankondiging via afstandsbediening in de stations van de Noord-Zuidverbinding kan gecombineerd worden met de eventuele aankondiging van de aankomst van de internationale treinen.

Deze uitbreiding is nochtans duur want in vergelijking met wat nu wordt gebruikt, zal er aanvullend materieel (aankondigingsborden en eventueel een centrale verwerkings-eenheid) en aanvullende programmering nodig zijn.

Aangezien het programma voor de elektronische aankondiging van het vertrek van de treinen reeds terugschroefd is om budgettaire redenen, wil de N.M.B.S. eerst dit programma volledig uitvoeren, alvorens de elektronische aankondiging van de aankomst van de treinen in overweging te nemen.

4. Openingsuren van de « HORECA »-gelegenheden in het station Brussel-Zuid.

Wat betreft de openingsuren van deze gelegenheden bepaalt artikel 11, letter C, van het bestek nr. 70.459 van 17 december 1984 betreffende de concessie voor de uitbating van deze gelegenheden voor een periode van 9 jaar het volgende :

« De Horeca-installaties moeten voor de cliënteel geopend zijn alle dagen van het jaar op de in gemeen overleg met de Nationale Maatschappij (de handelsdirectie en de stationschef) vastgestelde uren. Alle dagen, tussen 5 en 23 uur, moet er minstens één in gemeen overleg gekozen verkooppunt geopend zijn.

Buiten de normale openingsuren van het buffet heeft de stationschef het recht in uitzonderlijke omstandigheden en zonder zijn beslissing te moeten verantwoorden tegenover

5. Il préconise enfin la formule hollandaise et danoise pour le transport des bicyclettes dans les trains, notamment les wagons-fourgons. Dans ce système on obtient, en contrepartie d'une place moins confortable, son véhicule à côté de soi.

REPONSE

1. Le Ministre répond qu'on ne dispose pas d'éléments concrets pour mesurer la répercussion sur le nombre de voyageurs de la S.N.C.B., du transfert de certaines lignes de la S.N.C.B. vers la S.N.C.V.

2. Quant aux données disponibles pour l'évolution de la mobilité des motifs de déplacement, on dispose des éléments suivants :

a) en ce qui concerne les déplacements domicile-travail : des résultats du recensement effectué en 1970 par l'I.N.S. (Les données du recensement de 1981 n'ont pas encore été traitées entièrement par l'I.N.S. Les résultats devraient être publiés d'ici un an).

b) en ce qui concerne les déplacements de vacances : des études périodiques sont effectuées par le *Westvlaams Studiebureau* (W.E.S.). Elles sont disponibles jusqu'en 1985.

3. Information de la clientèle

La conception du nouveau système de téléaffichage des gares de la jonction Nord-Midi est compatible avec un éventuel affichage des trains internationaux à l'arrivée.

Cette extension est cependant coûteuse car elle nécessite par rapport à ce qui est actuellement en service, des suppléments de matériel (tableaux d'affichage et éventuellement unité centrale de traitement) et de programmation.

Le programme de téléaffichage des trains au départ ayant déjà été réduit pour des questions budgétaires, la S.N.C.B. souhaite lui donner priorité et le réaliser complètement avant d'envisager un téléaffichage des trains à l'arrivée.

4. Heures d'ouverture des installations « HORECA » de la gare de Bruxelles-Midi

En ce qui concerne les heures d'ouverture des installations sous rubrique, l'article 11, lettre C, du cahier spécial des charges n° 70.459 du 17 décembre 1984 relatif à la concession de l'exploitation de celles-ci pour une durée de neuf ans, stipule ce qui suit :

« Les installations Horeca du buffet doivent être ouvertes à la clientèle tous les jours, aux heures fixées de commun accord avec la Société nationale, la Direction commerciale et le chef de gare, étant entendu qu'au moins un point de vente, déterminé de commun accord, doit rester ouvert tous les jours entre cinq et vingt-trois heures. »

En dehors des heures normales d'ouverture du buffet, le chef de gare a le droit, en cas de nécessités imposées par des circonstances exceptionnelles et sans justifier sa décision

de concessiehouder of zijn zaakvoerder deze terstond te verplichten, hetzij de opening van de verkooppunten te vervroegen, hetzij de sluiting ervan te verlaten, voor een tijdsspanne vastgesteld in functie van de gebeurtenissen. »

Thans blijven volgende verkooppunten, die zich bevinden in de grote dwarsgang van het station, het langst toegankelijk voor de cliënteel.

a) De « Sandwich Bar » (verkoop van koude en warme dranken, broodjes en andere voedingswaren).

Open van 6 u. tot 22 u. 30.

b) De « Mini-Self » (grote keuze van warme en koude dranken en belegde broodjes).

Open van 6 u. 20 tot 22 uur.

Ingeval belangrijke internationale treinen vertraging hebben (met name de treinen uit Engeland via Oostende), blijven deze twee verkooppunten langer open op verzoek van de stationschef of zijn adjunct.

Ziehier overigens de aankomst- of vertrekuren van de belangrijkste internationale treinen in het station Brussel-Zuid :

Nr. 299 : vertrek naar Bazel om 22 u. 23;

Nr. 219 : vertrek naar München om 22 u. 34;

Nr. 485 : aankomst uit Parijs om 22 u. 45;

Nr. 380 : aankomst uit Bazel om 22 u. 51.

Het blijkt dus dat de concessiehouder de verplichtingen van het Bestek inzake de openingsuren van de Horecagelegenheden in het station Brussel-Zuid niet nakomt.

Als verontschuldiging voert de concessiehouder aan dat uit de ervaring is gebleken dat het openhouden van een verkooppunt tussen 5 en 6 uur en na 22 u. 30 volstrekt onrendabel is.

De concessiehouder werd er onlangs toe aangezet de verplichtingen die hem in het bestek worden opgelegd, nauwgezet na te leven.

5. Vervoer van fietsen

De N.M.B.S. heeft ondervonden dat het laden en afladen van talrijke fietsen de klokvastheid van de treinen in het gedrang brengt.

Alle Europese spoorwegen hebben met dit probleem te kampen.

Daarom is de N.M.B.S. niet van plan om het vervoer per trein van fietsen « met begeleider » verder te ontwikkelen.

De N.M.B.S. is voorstander van :

— het in bewaring geven van fietsen in de stations; daar toe zijn reeds verschillende werkzaamheden uitgevoerd en er worden nieuwe aanbestedingen gehouden;

auprès du concessionnaire ou de son gérant, d'imposer sur le champ soit d'avancer l'ouverture de points de vente, soit d'en retarder la fermeture, pour une durée fixée en fonction de la situation. »

Actuellement, les points de vente qui restent le plus longtemps accessibles à la clientèle, sont les suivants situés dans le grand couloir transversal de la gare.

a) Le « Sandwich Bar » (vente de boissons froides et chaudes ainsi que de sandwiches et autres produits alimentaires).

Ouvert de 6 heures à 22 heures 30.

b) Le « Mini-Self (large gamme de boissons chaudes et froides et de sandwiches variés).

Ouvert de 6 heures 20 à 22 heures.

En cas de retards de trains internationaux importants (notamment ceux venant d'Angleterre via Ostende), l'ouverture de ces deux points de vente est prolongée sur demande du chef de gare ou de son adjoint.

Voici, par ailleurs, la liste des derniers trains internationaux au départ ou à l'arrivée en gare de Bruxelles-Midi :

N° 299 : départ vers Bâle à 22 h 23;

N° 219 : départ vers Munich à 22 h 34;

N° 485 : arrivée venant de Paris à 22 h 45;

N° 380 : arrivée venant de Bâle à 22 h 51.

En conclusion, il apparaît que les concessionnaires ne respectent pas les obligations du Cahier spécial des charges en matière d'heures d'ouverture des installations Horeca de la gare de Bruxelles-Midi.

Pour sa défense, le concessionnaire fait valoir qu'à l'expérience, l'ouverture d'un point de vente entre 5 et 6 heures et après 22 heures 30 n'est absolument pas rentable.

Le concessionnaire a été récemment invité à respecter scrupuleusement les obligations lui imparties par son cahier des charges.

5. Transport de vélos

L'expérience de la S.N.C.B. montre que l'embarquement et le débarquement de nombreux vélos perturbent la régularité des trains.

Ce problème est commun à tous les chemins de fer européens.

C'est pourquoi la S.N.C.B. n'envisage pas de développer le transport « accompagné » de vélos par train.

Toutefois, elle favorise :

— le dépôt de vélos dans les gares; à cet effet plusieurs réalisations ont été effectuées et de nouvelles adjudications sont en cours,

— het verhuren van fietsen in stations die toeristische streken bedienen (zie bijlage 1).
woordt.

**

Een lid vraagt of het saneringsplan dat ter uitvoering van het koninklijk besluit nr. 451 aan de N.M.B.S. werd opgelegd en door de raad van bestuur van de maatschappij welf werd opgemaakt, aan het door de overheid gestelde doel beantwoordt.

Hij maakt zich ook zorgen over de aanzienlijke vermindering van het krediet tot subsidiering van de uitgaven van de Kas voor geneeskundige verzorging.

ANTWOORD

De Minister antwoordt het volgende :

1. Tijdens de vergadering van de raad van bestuur van de N.M.B.S. van 28 november 1986 werd de begroting van de N.M.B.S. voor 1986-1987 goedgekeurd.

Deze begroting werd onderzocht door het Bestuur van het Vervoer dat van oordeel is dat de begroting van de N.M.B.S. voor 1987 in evenwicht is (— 13,5 miljoen), op voorwaarde evenwel dat er een aanvullend bedrag van 542,3 miljoen wordt toegekend om de verhoging van de vergoeding voor nachtarbeid te compenseren.

Voor 1986 zou het verlies 102,7 miljoen bedragen, wat aanvaardbaar lijkt voor de diensten van het departement rekening houdende met een overschot van 168 miljoen in 1985 en de onzekerheid, bij het opmaken van de begroting, omtrent de laatste gegevens voor 1986 (met name de koersvastheid van de Belgische frank, die de financiële resultaten beïnvloedt).

Deze voorstellen werden ook voorgelegd aan de Inspectie van Financiën die na onderzoek vindt dat de N.M.B.S. de haar krachtens koninklijk besluit nr. 451 opgelegde verplichtingen is nagekomen.

2. De opgelegde besparingen in de sector « geneeskundige verzorging » moeten tot stand komen door algemene maatregelen die genomen moeten worden door zijn collega van Sociale Zaken voor de gehele sociale sector. Worden er geen algemene maatregelen op dit vlak genomen dan spreekt het vanzelf dat het bedrag van dat krediet later eventueel zal moeten worden herzien.

**

Een lid stelt de vraag of, aangezien in 1987 geen verhoging van de reizigerstarieven voor het openbaar vervoer zal worden doorgevoerd, een wijziging van het koninklijk besluit nr. 174 van 30 december 1982 dat een jaarlijkse aanpassing van die tarieven voorschrijft, niet moet worden overwogen.

ANTWOORD

De Minister is van oordeel dat het koninklijk besluit nr. 174 niet moet worden gewijzigd. Een aanpassing van het koninklijk besluit van 30 december 1983, dat getroffen werd in uitvoering van artikel 3 van voormeld genummerd koninklijk besluit kan volgens hem volstaan.

**

— la location de vélos dans les gares desservant des régions touristiques (voir annexe 1).

**

Un membre demande si le plan d'assainissement infligé à la S.N.C.B. en exécution de l'arrêté royal n° 451 et présenté par le Conseil d'administration de la société a rencontré les objectifs posés par l'autorité.

Il s'inquiète aussi de la diminution importante du crédit destiné à subsidier les dépenses relatives à la Caisse des Soins de Santé.

REPONSE

Le Ministre répond ce qui suit :

1. Lors de la séance du Conseil d'administration de la S.N.C.B. du 28 novembre 1986, le budget de la S.N.C.B. pour les années 1986-1987 a été approuvé.

Ce budget a été examiné par l'Administration des Transports qui estime que le budget de la S.N.C.B. pour 1987 est en équilibre (— 13,5 millions) à condition toutefois qu'un montant supplémentaire de 542,3 millions de francs soit sollicité pour compenser l'augmentation de l'indemnité pour travail de nuit soit accordé.

Pour 1986, la perte serait de 102,7 millions, ce qui paraît acceptable pour les services du Département compte tenu d'un boni de 168 millions en 1985 et d'une incertitude au moment de l'établissement du budget en ce qui concerne les dernières données pour 1986 (notamment la tenue du franc belge, qui influence les résultats financiers).

Les propositions ont également été soumises à l'Inspection des Finances qui considère après examen que les obligations faites à la S.N.C.B. par l'arrêté royal n° 451 sont respectées.

2. Les économies à réaliser dans le secteur « soins de santé » doivent découler de mesures générales à prendre par son collègue des Affaires sociales pour l'ensemble du secteur social. Il va de soi qu'à défaut de mesures générales dans ce domaine, on pourrait être amené à revoir éventuellement le montant de ce crédit plus tard.

**

Un membre demande si, puisque les tarifs voyageurs des transports publics ne seront pas augmentés en 1987, il n'y a pas lieu d'envisager une modification de l'arrêté royal n° 174 du 30 décembre 1982 qui prescrit un ajustement annuel de ces tarifs.

REPONSE

Le Ministre estime que l'arrêté royal n° 174 ne doit pas être modifié. Il suffit, selon lui, d'adapter l'arrêté royal du 30 décembre 1983 pris en exécution de l'article 3 de l'arrêté royal numéroté précité.

**

1. Een lid drukt zijn vrees uit dat inzake de gebeurlijke uitvoering van het T.G.V.-project, het Parlement volkomen buitenspel zal worden gezet; nochtans gaat het hier volgens hem om een supra-nationale verbintenis. Hij wenst te vernemen of de beslissing inzake de al dan niet medewerking aan de uitvoering van dat project zal worden overgelaten aan het Parlement of aan de Regering.

2. Hij wenst de Minister ook te wijzen op de erbarmelijke staat, niet alleen inzake zindelijkheid maar ook inzake veiligheid (doorgeroest koetswerk, versleten banden,...) waarin sommige autobussen van privé-lijnen ingeschakeld in het I.C./I.R.-plan worden gebezigd.

3. Hij wil bovendien vernemen hoe ver het staat met de samenwerking N.M.B.S.-Regie der Posterijen.

4. Tevens vraagt hij of het juist is dat voor de N.M.B.S. nieuwe statuten in uitzicht zijn gesteld.

5. Zal er in het kader van Flanders-Expo in Sint-Denijs-Westrem een nieuw station worden aangelegd?

ANTWOORD

1. De Minister onderstreept dat uit de besluitenlijst van de vergadering in Den Haag op 22 december 1986 (zie bijlage 2) duidelijk blijkt dat in elk land intern overleg moet worden gepleegd alvorens de betrokken Ministers in oktober 1987 opnieuw zullen samenkomen. Hij wenst te beklemtonen dat de punten 6 en 7 van voornoemde besluitenlijst op zijn uitdrukkelijk verzoek werden opgenomen.

Voorts wenst hij er op te wijzen dat hij bij elke belangrijke fase in het project steeds de meest ruime informatie heeft verstrekt en ook de mogelijkheid tot een ruime gedachtenwisseling heeft geboden zowel aan alle leden van de nationale en gewestelijke Regeringen alsook aan alle kamerleden en senatoren die lid zijn van de Commissie infrastructuur.

Hij vermeldt inzonderheid dat :

— hij op 13 februari 1986 verslag heeft uitgebracht over de ministeriële vergadering van 28 januari 1986 aan alle leden van de nationale regering, aan alle volksvertegenwoordigers en senatoren, lid van de Commissie « Infrastructuur », aan alle ministers van de Vlaamse en Waalse Executieve en aan alle ministers van de Franse en Duitstalige Gemeenschap. In de loop van de maand oktober 1986 heeft hij trouwens aan al deze betrokkenen een nieuwe stand van zaken met betrekking tot de studie overgemaakt.

— hij het project op een gedetailleerde wijze heeft uiteengezet voor de Commissie « Infrastructuur » van de Kamer op 19 februari 1986 en voor de Commissie « Infrastructuur » van de Senaat op 26 maart en 17 april 1986.

— hij op talrijke parlementaire vragen en interpellaties heeft geantwoord. Bovendien heeft hij met de leden van Kamer en Senaat uitvoerig van gedachten gewisseld naar

1. Un membre exprime la crainte, au cas où le projet de T.G.V. serait exécuté, que le Parlement ne soit carrément mis hors jeu; il s'agit là pourtant, selon lui, d'un engagement supranational. Il aimerait savoir si la décision concernant la participation ou la non-participation à l'exécution de ce projet sera laissée au Parlement ou au Gouvernement.

2. Il aimerait attirer l'attention du Ministre sur l'état lamentable, non seulement sur le plan de la propreté, mais aussi sur celui de la sécurité (carrosserie rouillée, pneus usés,...), dans lequel se trouvent certains autobus de lignes privées utilisés dans le cadre du plan I.C./I.R.

3. Il aimerait savoir où en est la collaboration entre la S.N.C.B. et la Régie des postes.

4. Il demande s'il est exact que la S.N.C.B. va être dotée de nouveaux statuts.

5. Une nouvelle gare sera-t-elle construite à Sint-Denijs-Westrem dans le cadre de « Flanders-Expo » ?

REPONSE

1. Le Ministre souligne qu'il ressort clairement des décisions de la réunion de La Haye du 22 décembre 1986 (voir annexe 2) qu'une concertation interne doit être organisée dans chaque pays avant que le Ministres concernés ne se réunissent à nouveau en octobre 1987. Il tient à souligner que les points 6 et 7 des décisions susvisées ont été prévus à sa demande expresse.

Il insiste également sur le fait qu'à chaque phase importante du projet, il a toujours fourni l'information la plus complète et donné la possibilité d'un large échange de vues, à tous les membres du Gouvernement national et des Exécutifs régionaux ainsi qu'à tous les députés et sénateurs membres de la Commission de l'Infrastructure.

Il signale en particulier :

— qu'il a fait rapport, le 13 février 1986, concernant la réunion ministérielle du 28 janvier 1986, à tous les membres du Gouvernement national, à tous les députés et sénateurs membres de la Commission de l'Infrastructure, à tous les ministres des Exécutifs flamand et wallon et à tous les ministres de la Communauté française et germanophone. Dans le courant du mois d'octobre 1986, il a du reste fait parvenir à tous les intéressés un nouvel état de la question concernant l'étude.

— qu'il a fait un exposé détaillé du projet devant la Commission de l'Infrastructure de la Chambre le 19 février 1986 et devant la Commission de l'Infrastructure du Sénat les 26 mars et 17 avril 1986.

— qu'il a répondu à de nombreuses questions et interpellations parlementaires. En outre, il a eu avec les membres de la Chambre et du Sénat des échanges de vues

aanleiding van de debatten tot goedkeuring van de begroting van zijn departement.

— hij een eerste officiële gedachtenwisseling gehad heeft met de vertegenwoordigers van de drie Executieven op 12 juni 1986.

2. Wat betreft de aanklacht inzake de benutting van het openbaar vervoer van autobussen in slechte staat, wijst de Minister er op dat deze voertuigen jaarlijks aan 3 technische schouwingen zijn onderworpen. Hij is steeds bereid een onderzoek te laten instellen zo mocht blijken dat autobussen worden ingezet die voor de reizigers onvoldoende waarborgen van veiligheid bieden.

3. Samenwerking N.M.B.S. - Regie der Posterijen

In de toekomst d.w.z. nadat de structuurhervormingen bij de Regie der Posterijen zullen verwezenlijkt zijn, zal tussen de twee partijen een overeenkomst van lange duur gesloten worden voor het verrichten door middel van speciale spoorwegverbindingen voor het uitwisselingsverkeer tussen de 5 posttriercentra.

Ondertussen factureert de N.M.B.S. aan de Regie der Posterijen het vervoer van de briefzakken op basis van de werkelijke prestaties.

Daarenboven wordt een samenwerking tussen beide partijen met het oog op de verwezenlijking van een gemeenschappelijk vervoer van expreszendingen op punt gesteld.

4. Nieuwe statuten van de N.M.B.S.

De Minister wenst er het geachte lid vooreerst op te wijzen dat het geen nieuwe statuten betreft, maar een aanpassing van de huidige statuten vastgelegd bij koninklijk besluit van 21 maart 1961, aan het koninklijk besluit nr. 452 van 29 augustus 1986 tot wijziging van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de N.M.B.S.

Het ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van de statuten werd reeds medeondertekend door de Ministers van Financiën en Begroting en zal eerlang ter beraadslaging aan de Ministerraad worden voorgelegd, waarna het voor advies aan de Raad van State dient overgemaakt.

5. Aanleg van een nieuw station te Sint-Denijs-Westrem

De Minister verklaart dat in het kader van « Flanders Expo » door de N.M.B.S. wordt overwogen een treinhalt in de nabijheid van het kompleks te voorzien.

Het vroeger station Sint-Denijs-Westrem werd reeds enkele jaren gesloten.

De mogelijkheid bestaat om rechtover de ingang van het expo-kompleks nieuwe perrons aan te leggen en alle reizigers langs een nabijgelegen onderbrugging op korte loopafstand naar de ingang te leiden.

Deze aanleg vereist het bouwen van een steunmuur. Bij de opgemaakte plans werd er naar gestreefd het algemeen uitzicht van de wijk « Maltenaard » te respekteren en begroeiing mogelijk te maken.

détaillés à l'occasion des débats relatifs au budget de son département.

— qu'il a eu un premier échange de vues officiel avec les représentants des trois Exécutifs le 12 juin 1986.

2. En ce qui concerne la plainte relative à l'utilisation d'autobus en mauvais état pour les transports publics, le Ministre déclare que ces véhicules sont soumis annuellement à trois contrôles techniques. Il est toujours disposé à faire procéder à une enquête s'il s'avérait que sont mis en service des bus offrant des garanties de sécurité insuffisantes pour les voyageurs.

3. Collaboration S.N.C.B. - Régie des Postes

Dans l'avenir, c'est-à-dire lorsque les réformes de structure auront été réalisées à la Régie des Postes, une convention de longue durée sera conclue entre les deux parties concernant l'acheminement de la correspondance entre les cinq centres de tri postal par liaison ferroviaire spéciale.

Entre-temps, la S.N.C.B. facture le transport des sacs postaux à la Régie des postes sur la base des prestations réelles.

D'autre part, une collaboration est mise au point entre les deux parties en vue de la réalisation d'un transport commun des envois exprès.

4. Nouveaux statuts de la S.N.C.B.

Tout d'abord, le Ministre désire attirer l'attention de l'intervenant sur le fait qu'il ne s'agit pas de nouveaux statuts, mais d'une adaptation des statuts actuels, fixés par l'arrêté royal du 21 mars 1961, à l'arrêté royal n° 452 du 29 août 1986 modifiant la loi du 23 juillet 1926 créant la S.N.C.B.

Le projet d'arrêté royal modifiant les statuts a déjà été contresigné par les Ministres des Finances et du Budget et sera soumis sous peu pour délibération au Conseil des Ministres, avant d'être transmis pour avis au Conseil d'Etat.

5. Construction d'une nouvelle gare à Sint-Denijs-Westrem

Le Ministre déclare que la S.N.C.B. envisage, dans le cadre de « Flanders Expo », de prévoir un arrêt de train à proximité du complexe.

L'ancienne gare de Sint-Denijs-Westrem est fermée depuis quelques années déjà.

Il existe une possibilité de construire de nouveaux quais face à l'entrée du complexe d'exposition et de diriger tous les voyageurs vers l'entrée à faible distance par un passage souterrain situé à proximité.

Cet aménagement nécessite la construction d'un mur d'appui. En dressant les plans, on s'est efforcé de respecter l'aspect général du quartier « Maltenaard » et de permettre le développement de la végétation.

Door het feit dat de bediening van « Gent-Expo » zal verzekerd worden door de stilstand van treinen van de normale dienstregeling en de stopplaats gesitueerd is binnen de huidige remingszone van het station Gent-Sint-Pieters mag verwacht worden dat de nieuwe stopplaats geen aanleiding zal geven tot verhoging van het geluidsniveau.

Het openstellen van de vroegere halte Sint-Denijs-Westrem vergroot de loopafstand tot het expo-gebouw met circa 700 m. De afstand tot de expositiehallen zal dan zeker 1 200 m bedragen.

Om deze toestand te bereiken moet bovendien een nieuwe onderdoorgang voor reizigers gebouwd worden op het uiteinde van de perrons.

Buiten het verlies aan goede inplanting is de kostprijs van deze oplossing dus vergelijkbaar met deze van de inrichting van een nieuwe halte.

Ik heb evenwel mijn diensten verzocht de technische haalbaarheid van deze oplossing verder in detail te onderzoeken alvorens gebeurlijk gevolg zal gegeven worden aan een reeds voorziene aanbesteding voor het inrichten van een nieuwe halte.

**

Een lid maakt zijn beklag over de moeilijkheden en het grote tijdverlies aan de spooroverweg nr. 34 te Heist-op-den-Berg.

De Minister antwoordt dat de moeilijkheden aan de overweg nr. 34 te Heist-op-den-Berg te wijten zijn aan :

- de densiteit van het wegverkeer op de Mechelsesteenweg (nog vergroot door een lokale omleiding);
- het drukke reizigers- en goederenverkeer op de lijn 16.

Vanaf 6 januari tot 9 januari 1987 zal de uitvoering van werken aan het wegdek ter hoogte van de overweg, met beperking van de rijvakken, voor bijkomende moeilijkheden zorgen.

Het personeel van het station, belast met het bewerken van deze overweg is zeer begaan met het probleem en doet al het mogelijke om het oponthoud van het wegverkeer tot een minimum te herleiden.

Op bepaalde ogenblikken, en meer bepaald tijdens de piekuren, is de opvolging van de treinen zo dicht dat, niettegenstaande de houding van het personeel, filevorming ontstaat.

De enige praktische oplossing die dit euvel kan verhelpen, is het bouwen van een overbrugging ter hoogte van de Boudewijnlaan zoals vermeld in het antwoord van de heer Minister op de vraag nr. 120 d.d. 30 mei 1986 ingediend door het geachte lid.

**

Een lid wenst de weerslag op de exploitatierekening te kennen van de daling van de energieprijzen in 1986.

Comme la desserte de « Gent-Expo » sera assurée par l'arrêt de trains du trafic régulier et que l'arrêt est situé dans la zone de freinage actuelle de la gare de « Gent-Sint-Pieters », on peut escompter que le nouvel arrêt ne donnera pas lieu à un accroissement du niveau sonore.

L'ouverture de l'ancien arrêt de Sint-Denijs-Westrem accroît la distance à parcourir à pied jusqu'au bâtiment d'exposition d'environ 700 mètres. La distance jusqu'aux halles d'exposition atteindra alors certainement 1 200 mètres.

En outre, pour en arriver à cette situation, il faut construire un nouveau passage souterrain pour voyageurs à l'extrémité des quais.

Compte non tenu de l'absence d'une bonne implantation, le coût de cette solution est donc comparable à celui de la création d'un nouvel arrêt.

Toutefois, le Ministre a prié ses services d'examiner plus en détail la faisabilité technique de cette solution, avant d'éventuellement donner suite à une adjudication déjà prévue pour la création d'un nouvel arrêt.

**

Un membre se plaint des difficultés et des pertes de temps considérables au passage à niveau n° 34 à Heist-op-den-Berg.

Le Ministre répond que les difficultés existant au passage à niveau n° 34 de Heist-op-den-Berg sont dues à :

- la densité du trafic routier sur la chaussée de Malines (encore accrue par une déviation locale);
- l'intensité du trafic voyageurs et marchandises sur la ligne 16.

Du 6 au 9 janvier 1987, l'exécution de travaux au revêtement de la route à hauteur du passage à niveau, avec limitation des bandes de circulation, provoquera des difficultés supplémentaires.

Le personnel de la gare chargé du fonctionnement de ce passage à niveau est très conscient du problème et fait tout ce qui est possible pour réduire au maximum le temps d'attente pour les usagers de la route.

A certains moments, et plus spécialement aux heures de pointe, la succession des trains est si rapprochée qu'en dépit des efforts du personnel, il y a formation de file.

La seule solution pratique permettant de remédier au problème consiste à construire un pont à hauteur de la Boudewijnlaan, ainsi que je l'ai indiqué dans ma réponse à la question n° 120 du 30 mai 1986 posée par l'honorable membre.

**

Un membre aimerait connaître l'incidence de la baisse des prix de l'énergie en 1986 sur le compte d'exploitation.

De Minister legt uit dat de uitgaven op de exploitatierekening in verband met de energieprijzen kunnen als volgt worden onderverdeeld :

Le Ministre répond que les dépenses du compte d'exploitation relatives aux prix de l'énergie doivent se répartir comme suit :

Nrs. exploitatierekening N ^{os} compte d'exploitation	Reël 1985 1985 réel	Reël 11 maanden 1986 1986 réel 11 mois	Raming 1986 Estimation 1986
8230 Verwarming gebouwen. — <i>Chauffage bâtiments</i>	314	233	
8340 Levering elektrische energie. — <i>Fourniture énergie électrique</i>	411	328	
8411 Traktie elektrische locomotieven. — <i>Traction locomotives électriques</i>	1 550	1 411	
8412 Traktie verwarming. — <i>Traction chauffage</i>	54	46	
8431 Traktie elektrische motorstellen. — <i>Traction automotrices électriques</i>	1 478	1 304	
8432 Traktie verwarming. — <i>Traction chauffage</i>	96	80	
8421 Traktie diesellocs. — <i>Traction locomotives diesel</i>	1 681	716	
8441 Traktie dieselmotorstellen. — <i>Traction automotrices diesel</i>	23	10	
Totalen. — <i>Totaux</i>	5 607	4 128	4 739

**

Een lid vraagt meer informatie omtrent :

1. de eventuele aanleg van de T.G.V.-lijn door Brussel;
2. de afkerige houding tegenover het openbaar vervoer, de verkeersopstoppen te Brussel tijdens de piekuren.

De Minister geeft de volgende antwoorden :

1^o Voor de spoor-wieltechniek is de werkgroep uitgegaan van de volgende hypothese: de aanleg van een nieuwe spoorlijn langs de bestaande lijn tussen Lembeek en Brussel-Zuid.

Alle overwogen alternatieven voor de spoor-wieltechniek, lopen over de bestaande lijn tussen het Noord- en het Zuidstation te Brussel. Technisch gezien kunnen de supersnelle treinen door de ondergrondse verbinding tussen die twee stations rijden.

Er dienen evenwel werken uitgevoerd te worden in die twee stations aan het eind van de tunnel en aan de sporenbundels, om de internationale treinen naar de centrale schacht van de Noord-Zuidverbinding te leiden.

2. Op 5 september 1986 heeft de Ministerraad zich akkoord verklaard met het voorstel van de Minister van Verkeerswezen en Buitenlandse Handel om een interdepartementale commissie in te stellen voor het onderzoek van de problemen tijdens de piekuren.

Deze Commissie heeft meer bepaald als taak voorstellen te doen om het verkeer tijdens de piekuren beter te regelen en zo de kosten van het openbaar vervoer die het gevolg zijn van die piekuren, te drukken.

In die interdepartementale Commissie zijn vertegenwoordigd: de Eerste Minister, de Ministers van Verkeerswezen, van Buitenlandse Betrekkingen, van Openbare Werken, van Tewerkstelling en Arbeid, van Economische Zaken, van Onderwijs, van Openbaar Ambt en van het Brusselse Gewest.

**

**

Un membre désire être informé plus amplement sur :

1. la pénétration éventuelle du T.G.V. à Bruxelles;
2. la désaffectation du public pour le transport en commun, embouteillages à Bruxelles aux heures de pointe.

Le Ministre donne les réponses suivantes :

1^o Le groupe de travail a retenu comme hypothèse de travail pour la technique rail-roue la construction d'une ligne nouvelle accolée au tracé existant entre Lembeek et Bruxelles-Midi.

Toutes les combinaisons de variantes envisagées pour la technique rail-roue empruntent la ligne existante entre les gares du Nord et du Midi de Bruxelles. Techniquement, les trains rapides peuvent circuler dans l'ouvrage d'art souterrain reliant les deux gares.

La réalisation de travaux aux deux gares d'about et aux faisceaux de voies est néanmoins nécessaire afin de diriger les convois internationaux vers le pertuis central de la jonction Nord-Midi.

2. Le 5 septembre 1986, le Conseil des Ministres a marqué son accord sur la proposition du Ministre des Communications et du Commerce extérieur visant à créer une commission interdépartementale pour l'étude du phénomène des heures de pointe.

Cette Commission a plus précisément pour mission d'introduire des propositions en vue d'une meilleure répartition du trafic d'heures de pointe permettant de diminuer les coûts des transports publics qui sont en grande partie tributaires de l'heure de pointe.

Dans cette Commission interdépartementale sont représentés: le Premier Ministre, les Ministres des Communications, des Relations extérieures, des Travaux publics, de l'Emploi et du Travail, des Affaires économiques, de l'Enseignement, de la Fonction publique et de la Région bruxelloise.

**

Een lid vraagt informatie omtrent de containeruitrusting van het N.M.B.S.-net.

De Minister antwoordt dat ons land reeds over een groot aantal terminals beschikt voor gecombineerd vervoer (spoorweg en containers).

De N.M.B.S.-terminals en de privé-terminals bevinden zich te Antwerpen, Brussel, Charleroi, Luik, Mechelen (2), Zeebrugge (3), Athus en Kortrijk.

Voor het vervoer van containers beschikt de N.M.B.S. over de volgende spoorwagens :

Un membre désire être informé concernant l'équipement en conteneurs du réseau S.N.C.B.

Le Ministre répond que la Belgique dispose déjà actuellement d'une grande densité de terminaux pour le transport combiné (rail-roule et conteneurs).

Ceux-ci se trouvent, en citant les terminaux S.N.C.B. et privés, à Anvers, Bruxelles, Charleroi, Liège, Malines (2), Zeebrugge (3), Athus et Courtrai.

En plus, la S.N.C.B. dispose de wagons pour le transport de conteneurs.

Wagontype Type de wagons	Bouwjaar Année de construction	Aantal Nombre
Rgps	1968 tot/à 1971	202
Lgs	1982	200
Sgs	1982	25
Sgjs	1971 - 1972	280
Sgss	1971 - 1972	21
Totaal. — Total . . .		728

In 1986 werden 100 wagons van het Sgss-type besteld voor het vervoer van transcontainers.

**

Een lid vraagt meer informatie over de diensthaltes van internationale treinen te Welkenraedt en over de ritten zonder reizigers, met alleen het treinpersoneel aan boord.

1. Welkenraedt : diensthaltes van internationale treinen (in- en uitstappen niet toegelaten)

En 1986, une commande de 100 wagons type Sgss pour le transport de transconteneurs a été effectuée.

**

Un membre veut obtenir de plus amples renseignements sur les arrêts de service à Welkenraedt des trains internationaux et sur les parcours à vide avec personnel d'accompagnement.

1. Welkenraedt : arrêts de service trains internationaux (interdit de monter-descendre)

	Nr. trein N° train	Dienstregeling Horaire
Naar Luik. — Vers Liège	242	0.44/0.45
	234	4.25/4.26
		(uitsluitend ligwagens en slaapwagens tussen Keulen en Luik/uniquelement cou- chettes et wagons lits entre Köln et Liège)
	218	6.05/6.06
Naar Aken. — Vers Aachen	1420	22.15/22.16 (zaterdag)
	243	4.51/4.52
	219	0.21/0.22

2. Ritten zonder reizigers met uitsluitend treinpersoneel aan boord

Naar Verviers :

2. Parcours à vide avec personnel accompagnement (interdit aux voyageurs)

Vers Verviers :

Nr. trein — N° train	Welkenraedt	Aankomst — Arrivée	Vertrek — Départ
7829	5.52	6.02	6.08 (1)
7834	10.48	10.58	11.08
7835	11.48	11.58	12.08
7836	12.48	12.58	13.08
7839	15.55	16.05	16.08
7840	16.56	17.06	17.08

(1) Naar Liège-Palais stoptrein

(1) Vers Liège-Palais omnibus.

Uit Verviers :

De Verviers :

Nr. trein — N° train	Verviers	Welkenraedt
7804	7.36	7.46
7818	21.45	21.55
7819	22.50	23.00 (1)

(1) Uit Liège-Palais stoptrein (laatste trein uit Luik om 22 u. 20).

(1) En provenance de Liège-Palais omnibus (dernier train de Liège à 22 h 20).

ANTWOORD

De diensthaltes voor internationale treinen te Welkenraedt zijn bedoeld voor het laten op- en afstappen van het douaneverveiligheidspersoneel. Daarom worden die haltes per geval besproken met de betrokken besturen.

Het is niet raadzaam daarvan officiële haltes te maken, omdat zij geen enkel economisch belang hebben en ze kunnen verdwijnen zodra ze geen nut meer hebben.

Het gaat over de volgende treinen :

- 234 Hamburg-Parijs (4.25-4.26) met alleen slaappleatsen en ligplaatsen.
- 242 Warschau-Parijs (0.51-0.52).
- 243 Parijs-Warschau (4.51-4.52).
- 218 Split-Oostende (6.05-6.06).
- 1218 Salzburg-Oostende (6.20-6.21) rijdt alleen in de zomer tijdens het hoogseizoen.
- 1316 « Ski-Express » San Candido-Brussel (7.35-7.35) rijdt alleen op sommige zondagen tijdens de winter en is uitsluitend toegankelijk voor internationale reizigers.
- 9310 Ljubljana-Schaerbeek (8.31-8.33), een autoslaaptrein.

REPONSE

Les arrêts de service des trains internationaux à Welkenraedt sont organisés pour répondre aux impératifs d'utilisation du personnel de la douane et de la sûreté et sont dès lors négociés au coup par coup avec les administrations concernées.

Il ne serait dès lors pas judicieux d'officialiser ces arrêts qui n'ont pratiquement aucun intérêt économique et qui sont susceptibles d'être supprimés dès que leur utilité disparaît.

Les trains sont les suivants :

- 234 Hambourg-Paris (4.25-4.26) qui ne comporte que des places couchées (wagons-lits, couchettes).
- 242 Varsovie-Paris (0.51-0.52).
- 243 Paris-Varsovie (4.51-4.52).
- 218 Split-Ostende (6.05-6.06).
- 1218 Salzburg-Ostende (6.20-6.21) qui ne circule qu'en haute saison d'été.
- 1316 « Ski-Express » San Candido-Bruxelles (7.35-7.35) qui ne circule que certains dimanches en hiver et est réservé à la clientèle internationale.
- 9310 Ljubljana-Schaerbeek (8.31-8.33) qui est un T.A.A.

- 1420 Keulen-Oostende (22.15-22.16).
- 9311 Schaarbeek-Ljubljana (20.49-20.50), een autoslaaptrein.
- 1219 Oostende-Salzburg (0.14-0.15) rijdt alleen in de zomer tijdens het hoogseizoen.
- 219 Oostende-Split (0.21-0.22).

Personeelstreinen die stoppen te Welkenraedt (met vertrek uit of aankomst te Welkenraedt) :

		Verviers	Welkenraedt	Montzen	
		—	—	—	
9040	R	5.18	5.33/36	bl 14	5.52
9042	N7	6.50	7.05/07	bl 15	7.21
9140		13.36	13.46		

		Welkenraedt	Montzen	
		—	—	
9044	N67	8.12	bl 15	8.26
9046	R	13.41	bl 14	13.57
9048	N67	21.41		21.57
9048	R67	21.46		22.02

		Montzen	Welkenraedt	Verviers
		—	—	—
9041	R	bl 14 6.05	6.24/26	6.41
9043	R	14.05	14.24/26	14.41
9058	N67	bl 15 15.32	15.46	
9045	N7	16.06	16.20/22	16.37
9047	N67	17.09	17.23/25	17.40
9049	R	bl 14 22.05	22.24/26	22.41

**

Een ander lid wenst inlichtingen over :

1. het aan de gang zijnde onderzoek betreffende lijn 43;
2. de overweg te Tilleur;
3. het aantal door de N.M.B.S. aangekochte dwarsliggers in 1984, 1985 en 1986.

De Minister antwoordt :

1. Lijn 43

De N.M.B.S. heeft een onderzoek verricht betreffende lijn 43. Uit dat onderzoek blijkt dat er een onmiskenbaar economisch belang bestaat om het vak Bomal-Marloie, en dat vak alleen, op één enkel spoor te brengen. Daarbij wordt uiteraard rekening gehouden met de nadelen op het stuk van de exploitatie, de mogelijke incidenten en de moeilijkheden inzake onderhoud die met het bestaan van één enkel spoor gepaard gaan. Deze oplossing biedt duidelijke waarborgen inzake veiligheid en regelmatigheid van het verkeer en maakt het mogelijk in te spelen op de te verwachten ontwikkeling van het reizigers- en goederenverkeer.

- 1420 Köln-Oostende (22.15-22.16).

- 9311 Schaarbeek-Ljubljana (20.49-20.50) qui est un T.A.A.

- 1219 Ostende-Salzburg (0.14-0.15) qui ne circule qu'en haute saison d'été.

- 219 Ostende-Split (0.21-0.22).

Trains de personnel faisant arrêt à Welkenraedt (partant de ou terminant à Welkenraedt) :

		Verviers	Welkenraedt	Montzen	
		—	—	—	
9040	R	5.18	5.33/36	bl 14	5.52
9042	N7	6.50	7.05/07	bl 15	7.21
9140		13.36	13.46		

		Welkenraedt	Montzen	
		—	—	
9044	N67	8.12	bl 15	8.26
9046	R	13.41	bl 14	13.57
9048	N67	21.41		21.57
9048	R67	21.46		22.02

		Montzen	Welkenraedt	Verviers
		—	—	—
9041	R	bl 14 6.05	6.24/26	6.41
9043	R	14.05	14.24/26	14.41
9058	N67	bl 15 15.32	15.46	
9045	N7	16.06	16.20/22	16.37
9047	N67	17.09	17.23/25	17.40
9049	R	bl 14 22.05	22.24/26	22.41

**

Un autre membre veut être informé sur :

1. l'étude en cours de la ligne 43;
2. le passage à niveau à Tilleur;
3. les quantités de traverses achetées par la S.N.C.B. au cours des années 1984, 1985 et 1986.

Le Ministre répond :

1. Ligne 43

La S.N.C.B. a effectué une étude concernant la ligne 43. Cette analyse a montré l'intérêt économique indiscutable de la mise à voie unique du seul tronçon Bomal-Marloie en tenant compte évidemment des inconvénients d'exploitation, d'incidents éventuels et des difficultés d'entretien propres à une voie unique. Cette solution garantit formellement la sécurité des circulations et de la régularité et permet de faire face au développement prévisible du trafic voyageurs et marchandises.

2. Overweg te Tilleur

Verwacht wordt dat het onderzoek tegen midden 1987 zal worden beëindigd; wegens de inkrimping van de kredieten is het niet mogelijk nu te zeggen wanneer de aanbesteding zal kunnen plaatsvinden, ook al omdat andere dossiers betreffende meer belangrijke overwegen op hun afwikkeling liggen te wachten.

3. Aantal dwarsliggers aangekocht door de N.M.B.S. in 1984, 1985 en 1986 :

	Houten dwarsliggers	Betonnen dwarsliggers
1984	75 000	125 000
1985	75 000	125 000
1986	95 400	125 000

De voorraad dwarsliggers tijdens deze jaren zag eruit als volgt :

	Houten dwarsliggers	Betonnen dwarsliggers
1 januari 1985	636 575	74 235
1 januari 1986	432 621	83 606
1 januari 1987 (voorlopige cijfers)	254 801	150 687

Hetzelfde lid wenst te vernemen hoe het zit met de samenwerking tussen de N.M.B.S. en de N.M.V.B. inzake de uitvoering van het I.C./I.R.-plan.

De Minister antwoordt dat bij de invoering van het IC/IR-plan over de buslijnen die aan de stations aansluiting moeten geven, overleg is gepleegd in nationale en gewestelijke werkgroepen bestaande uit ambtenaren van de N.M.V.B. en de N.M.B.S., en waaraan waarnemers van het Bestuur van het Verkeer hun medewerking hebben verleend. De nationale werkgroep werd voorgezeten door het Ministerie van Verkeerswezen, Bestuur van het Vervoer.

Aldus werden op het belgische net 115 aansluitingsstations aangewezen. Voor elk van die stations werd in gemeen overleg een protocol opgesteld. Daarin zijn een aantal regels opgenomen die de aansluiting trein-bus moeten verzekeren.

De meeste van die stations beschikken over eenvoudige en goedkope middelen om de trein-busaansluitingen te verzekeren : licht- of geluidssignalen, telefoon of radio, al naar gelang van het station.

De N.M.B.S. heeft bij wijze van proef twee prototypen geïnstalleerd van een systeem waarbij de aansluitingen automatisch door middel van een kleine computer worden geregeld.

Intussen werden de problemen die met de trein-busstations samenhangen (infrastructuur en coördinatie van de aansluitingen), onderzocht door de dienst voor de bevordering van het stedelijk vervoer. Voor de praktische rege-

2. Passage à niveau à Tilleur

L'achèvement de l'étude des travaux peut être attendue pour la mi-1987; toutefois la réduction de possibilités budgétaires ne nous permet pas d'avancer une date d'adjudication, des dossiers de passages à niveau plus importants étant également en attente.

3. Les quantités de traverses achetées par la S.N.C.B. durant les années 1984, 1985 et 1986 étaient les suivantes :

	Traverses en bois	Traverses en béton
1984	75 000	125 000
1985	75 000	125 000
1986	95 400	125 000

Le stock de traverses pendant les mêmes années était de :

	Traverses en bois	Traverses en béton
1 ^{er} janvier 1985	636 575	74 235
1 ^{er} janvier 1986	432 621	83 606
1 ^{er} janvier 1987 (chiffres provisoires)	254 801	150 687

Le même membre veut savoir où en est la collaboration S.N.C.B.-S.N.C.V. dans l'exécution du plan I.C./I.R.

Le Ministre lui répond qu'à l'occasion de l'instauration du plan IC/IR, les nouveaux principes des lignes d'autobus en correspondance dans les gares ont été discutés dans des groupes de travail régionaux et nationaux, composés de fonctionnaires de la S.N.C.V. et de la S.N.C.B., avec la participation des observateurs de l'administration des transports. Le groupe national était présidé par le Ministère des Communications, administration des transports.

Ainsi, 115 gares de correspondance ont été déterminées sur le réseau belge. Pour chacune de ces gares, de commun accord, un protocole a été établi. Il contient les modalités pour assurer les correspondances trains-bus.

La plupart des gares de correspondance trains-bus disposent de moyens simples et peu coûteux pour leur permettre d'assurer les correspondances. Selon la gare, il s'agit de feux lumineux, d'un système de sonorisation, de téléphone ou de radios.

La S.N.C.B. a cependant installé à titre d'essai deux équipements prototypes, gérant automatiquement les correspondances au moyen d'un petit ordinateur.

Entre-temps, les problèmes liés aux gares trains-bus (infra-structure et coordination des correspondances) ont été repri-ses par les services de la promotion des transports urbains. En ce qui concerne la gestion des correspondances sur le

ling van de aansluitingen wil de dienst « bevordering van het stedelijk vervoer » een systeem laten uitwerken waarbij rekening wordt gehouden met de resultaten van de aan de gang zijnde experimenten, alsmede de mogelijkheid om de aankomst van de bussen te signaleren en berichten omtrent hun bestemming, uur van vertrek enz. aan de reizigers mede te delen.

**

Een lid wenst statistische gegevens te verkrijgen over de technische incidenten die zich in 1984, 1985 en 1986 bij de N.M.B.S. hebben voorgedaan. Hij wenst ook de evolutie van het aantal ritten zonder reizigers te kennen.

Voor het antwoord van de Minister, zie bijlage 3.

**

Een lid stelt de volgende vragen :

1. werd er een onderzoek verricht waaruit blijken moet dat de toename van de ontvangsten inh et reizigersvervoer aan het I.C./I.R.-plan is toe te schrijven ?

Zo ja, kunnen over dat onderzoek nadere gegevens worden verstrekt ?

Zo niet, is de Minister er nog altijd van overtuigd dat het I.C./I.R.-plan een goede zaak is ?

Welke zijn bijvoorbeeld de gevolgen van het I.C./I.R.-plan voor de gebieden met een kleine bevolkingsdichtheid, bijvoorbeeld in het zuidoosten van het land ?

ANTWOORD

Bij gebrek aan een voldoende waarnemingsperiode is het niet mogelijk een ernstige en nauwkeurige evaluatie te maken van een zo grondige reorganisatie van het reizigersverkeer als met de inwerkingstelling van het I.C./I.R.-plan is gebeurd.

Er werd geoordeeld dat een minimum periode van drie jaar onontbeerlijk was.

Het is dus in de loop van 1987 dat, op basis van alle ingezamelde gegevens sedert 1984 (b.v. die van de tellingen, ieder jaar in oktober), een aanvang zal worden gemaakt met de evaluatiestudie van elk der aspecten van het I.C./I.R.-plan.

2. Op blz. 9 van de inleidende uiteenzetting is er sprake van vormingsstations met een speciaal statuut. Wat wordt daarmee bedoeld ? Gaat het om een tijdelijk statuut of nog om iets anders ?

ANTWOORD

Het nieuwe Vervoerplan, in juni 1986 in werking gesteld, is geconcentreerd op 6 rangeerstations en 4 stations met speciaal statuut : Montzen, Ronet, Schaarbeek en Stockem.

De aanvulling met deze 4 stations werd noodzakelijk geacht om bepaalde hinderpalen te overwinnen; die van geografische aard (bepaalde bedieningszones zijn verafgelegen) of die met betrekking tot het uitvoeren van bijzondere taken (grensformaliteiten of snelle aansluitingen).

Hun speciaal statuut zal kunnen herzien worden op grond van, onder meer, de wijze waarop het vervoer van de afzonderlijke wagenladingen in het internationaal verkeer georganiseerd zal worden.

terrain, la P.T.U. compte faire développer un système qui tiendra compte des enseignements de l'essai en cours et ajoutera des possibilités telles que la détection de l'arrivée des autobus et la communication aux voyageurs de renseignements relatifs aux autobus (destination, heure de départ, etc.).

**

Un membre veut obtenir des données statistiques sur les incidents techniques à la S.N.C.B. au cours des années 1984, 1985 et 1986. Il souhaite également être renseigné sur l'évolution des parcours à vide.

La réponse du Ministre se trouve à l'annexe 3.

**

Un membre pose les questions suivantes :

1. A-t-on réalisé une étude qui permette de conclure que la plan I.C./I.R. est à la base de l'augmentation des recettes voyageurs ?

Si oui, est-il possible d'en savoir plus ?

Si non, Monsieur le Ministre est-il toujours convaincu que le plan I.C./I.R. est une bonne chose ?

Par exemple, quelle influence le plan I.C./I.R. a-t-il exercée sur les zones à faible densité de population, comme celles du sud-est par exemple ?

REPONSE

Il n'est pas possible de réaliser une évaluation sérieuse et précise d'une réorganisation aussi fondamentale du trafic voyageurs que celle mise en œuvre par le plan I.C./I.R., sans disposer d'un recul suffisant.

Un délai minimum de trois ans a été jugé indispensable.

C'est donc dans le courant de 1987, sur base de toutes les données collectées depuis juin 1984 (par exemple celles fournies par les comptages effectués en octobre de chaque année) que sera entamée l'étude d'évaluation de chacune des facettes du plan I.C./I.R.

2. Page 9 de l'exposé introductif, on parle de gares de formation à statut spécial. Monsieur le Ministre peut-il préciser ce dont il s'agit ? Est-ce un statut spécial pris dans le sens de temporaire ou un autre statut ?

REPONSE

Le nouveau Plan de transport mis en œuvre en juin 1986 s'articule sur 6 gares de triage et 4 gares à statut spécial : Montzen, Ronet, Schaarbeek et Stockem.

L'appoint de ces 4 gares a été reconnu accessoire pour surmonter certains obstacles de nature géographique (éloignement de certaines zones à desservir) ou relative à la spécificité des tâches à exécuter (formalités en frontière ou correspondances rapides).

Leur statut pourra être revu en fonction notamment de l'évolution des méthodes d'acheminement des wagons isolés en trafic international.

3. Natuurlijke afvloeiing van het personeel

Hoelang zal men ermee doorgaan niet alle personeelsleden, die de dienst op natuurlijke wijze verlaten, te vervangen? Beseft de Minister welke gevaren met die politiek gepaard gaan? Er wordt bijvoorbeeld vastgesteld dat inzake de demografische spreiding van de werkgelegenheid het evenwicht verloren gaat. Welk is het evenwicht dat inzake tewerkstellingsvolume wordt nagestreefd?

ANTWOORD

Een selectieve aanwerving van 150 personeelsleden wordt voorzien in de loop van 1987.

Andere selectieve aanwervingen kunnen overwogen worden wanneer, rekening houdende met de verschillende aan de gang zijnde reorganisaties, nauwkeurig bepaald zal kunnen worden welk functioneel kader strikt noodzakelijk is voor de correcte uitvoering van de aan de Maatschappij toegewezen taken, en wanneer het effect van de mobiliteit van het personeel zal zijn uitgewerkt.

Men dient overigens te beseffen dat het globale tewerkstellingsvolume van de N.M.B.S. bestendig schommelt naargelang van het vervoersvolume, de moderniseringsgraad van de uitrustingen en de verbetering van de werkmethodes.

Het is dus onmogelijk voor het begrip van « tewerkstellingsvolume » een « evenwichtspunt » te bepalen.

4. Werden de investeringen in 1985 op een evenwichtige wijze over de Gewesten verdeeld? Welk is de verdeelsleutel van de N.M.B.S. ter zake?

ANTWOORD

De regionaal lokaliseerbare investeringen hadden in 1985 betrekking op een totaal bedrag van 7 807 miljoen frank, verdeeld naar rata van :

50,9 pct. voor Vlaanderen;

46,6 pct. voor Wallonië;

3,5 pct. voor Brussel-Hoofdstad.

De niet regionaal lokaliseerbare investeringen hadden in 1985 betrekking op een totaal bedrag van 6 868 miljoen frank. Het betreft aankopen van rollend materieel.

De investeringen van de N.M.B.S. zijn niet aan een vaste verdeelsleutel onderworpen.

5. Welke bedragen zijn voor de modernisering van Antwerpen-Noord voorzien voor de periode 1985-1990?

ANTWOORD

Het financieel investeringsplan voor de modernisering van het rangeerstation van Antwerpen-Noord is voorzien als volgt :

1985 : 186 miljoen franken

1986 : 820 miljoen franken

1987 : 1 080 miljoen franken

3. Erosion naturelle du personnel

Pendant combien de temps encore ce système de non remplacement total des départs naturels durera-t-il? Monsieur le Ministre est-il conscient des dangers qu'un tel système peut engendrer? Par exemple, on constate qu'une répartition démographique déséquilibrée de l'emploi se précise. Quel est le volume d'emploi considéré comme étant le point d'équilibre à atteindre?

REPONSE

Un recrutement sélectif de 150 agents est prévu au cours de l'année 1987.

D'autres recrutements sélectifs pourront être sollicités lorsqu'il aura pu être déterminé avec précision, compte tenu des diverses réorganisations en cours, quel est le cadre fonctionnel reconnu strictement indispensable à l'exécution correcte des tâches assignées à la Société et lorsqu'auront été épuisées toutes les ressources que peut procurer la mobilité du personnel.

A noter par ailleurs que le volume global de l'emploi à la S.N.C.B. fluctue constamment en fonction du niveau des trafics, du degré de modernisation des équipements et de l'amélioration des méthodes de travail.

Il n'est donc pas possible de fixer un « point d'équilibre » pour cette notion de « volume d'emploi ».

4. Est-il possible de préciser si les investissements de 1985 ont été régionalement équilibrés? A ce propos, quelle est la clé de répartition en vigueur à la S.N.C.B.?

REPONSE

Les investissements localisables régionalement ont porté en 1985 sur un montant global de 7 807 millions de francs répartis à raison de :

50,9 p.c. pour la Flandre;

45,6 p.c. pour la Wallonie;

3,5 p.c. pour Bruxelles-Capitale.

Les investissements non localisables régionalement ont porté en 1985 sur un montant global de 6 868 millions de francs. Il s'agit d'achats de matériel roulant.

Les investissements de la S.N.C.B. ne sont pas soumis à une clef fixe de répartition.

5. A propos de la modernisation d'Anvers-Nord, le Ministre peut-il nous rappeler les montants prévus de 1985 à 1990?

REPONSE

Le plan financier d'investissement pour la modernisation de la gare de triage d'Anvers-Nord est prévu comme suit :

1985 : 186 millions de francs

1986 : 820 millions de francs

1987 : 1 080 millions de francs

1988 : 900 miljoen franken

1989 : 500 miljoen franken

1990 : 200 miljoen franken

Dit is en totaal van 3 686 miljoen franken in waarde 1986.

6. Voor de modernisering van het station van Oudenaarde wordt gewag gemaakt van een bedrag van 800 miljoen. Is dat bedrag juist? Werd een kosten-batenanalyse gemaakt vooraleer de werken werden aangevat? Zo neen waarom niet?

ANTWOORD

De kosten van de bijkomende werken noodzakelijk voor de spoorophoging van het station Oudenaarde naar aanleiding van de elektrificatie van de lijn Zottegem-Kortrijk werden inderdaad geschat op 800 miljoen franken.

De uitvoering van deze werken werd noodzakelijk geacht om het stadsverkeer dat door de aanwezigheid van de zeer belangrijke overweg nr. 79 in het station sterk gehinderd wordt, vlotter te laten verlopen.

Deze overweg wordt gebruikt voor de treinen van en naar Kortrijk, Ronse en Ruien, en voor een belangrijk aantal rangeerbewegingen die in het station uitgevoerd moeten worden.

Door spoorophoging was het bovendien mogelijk drie andere overwegen af te schaffen.

7. Wat betreft de herkapitalisatie van de N.M.B.S. in 1987

De Minister heeft besloten 1 000 miljoen af te nemen van de voorziene 2 000 miljoen en ze gedeeltelijk aan de M.I.V.B. toe te kennen.

Geloofst hij dat de oplossing van het herkapitalisatieprobleem deze beslissing verantwoordt? Kan hij in dit verband mededelen wat op 1 november 1986 de schuldenlast was van de N.M.B.S.?

Kan de Minister deze inlichtingen geven met inachtneming van :

1° de wisselkoers bij het afsluiten van de leningen;

2° de wisselkoers op 1 november 1986?

ANTWOORD

De schuldenlast van de NMBS uitgedrukt in functie van het nominaal bedrag van de leningen en, als het leningen betreft afgesloten in vreemde deviezen en rekening houdende met de wisselkoers op het ogenblik van de ondertekening van de contracten, bedraagt op 1 november 1986 : 78 178 638 220 frank.

Als men rekening houdt met de van kracht zijnde wisselkoers bedraagt de schuldenlast op 1 november 1986 : 83 399 971 586 frank.

1988 : 900 millions de francs

1989 : 500 millions de francs

1990 : 200 millions de francs

Scit un total de 3 686 millions de francs en valeur 1986.

6. A propos de la modernisation de la gare d'Audenarde, on cite le chiffre de 800 millions. Est-ce correct? A-t-on procédé à une étude coût/bénéfice avant d'entreprendre ces travaux? Si non pourquoi?

REPONSE

Le coût des travaux supplémentaires nécessités par le surhaussement des voies de la gare d'Audenarde à l'occasion de l'électrification de la ligne Zottegem-Courtrai est en effet estimé à 800 millions.

L'exécution de ces travaux a été jugée nécessaire afin de décongestionner le trafic routier urbain fortement entravé par l'obstacle constitué par le très important passage à niveau n° 79 situé en gare.

Ce passage à niveau est en effet parcouru par les trains de et vers Courtrai, de et vers Renaix et Ruien de même que par un nombre important de mouvements de manœuvre à exécuter en gare.

Le surhaussement des voies a permis en outre de supprimer 3 autres passages à niveau.

7. A propos de la recapitalisation de la S.N.C.B. en 1987

M. le Ministre a décidé de reprendre 1 000 millions des 2 000 millions prévus, et ce pour les attribuer en partie à la S.T.I.B.

Pense-t-il que sa décision est justifiée par le fait que le problème de la recapitalisation est résolu? A ce propos, peut-il communiquer l'endettement au 1^{er} novembre 1986 de la S.N.C.B.?

M. le Ministre peut-il fournir ces informations en prenant :

1° le taux de change en vigueur au moment de la signature des emprunts;

2° le taux de change en vigueur au 1^{er} novembre 1986?

REPONSE

L'endettement de la S.N.C.B. établi en fonction du montant nominal des emprunts et, s'il s'agit d'emprunts en devises étrangères, en tenant compte du taux de change en vigueur au moment de la signature des contrats, s'élève au 1^{er} novembre à : 78 178 638 220 francs.

Cet endettement s'élève, si l'on tient compte du taux de change en vigueur au 1^{er} novembre 1986, à 83 399 971 586 francs.

8. Herstructurering van de N.M.B.S.

Zal de nieuwe gedelegeerd bestuurder van de N.M.B.S. zich uitsluitend met de N.M.B.S. bezighouden en geen andere activiteiten uitoefenen? Hoe kan men daarover zekerheid verkrijgen?

ANTWOORD

Tussen de N.M.B.S. en haar nieuw gedelegeerd bestuurder werd contractueel vastgelegd dat deze, afgezien van de wettelijke of reglementaire onverenigbaarheden, geen enkele activiteit mag uitoefenen in een of meer instellingen of een of meer vennootschappen die belangen zouden kunnen hebben die strijdig zijn met of zouden verschillen van die van de N.M.B.S.

9. Zullen de benoemingsbesluiten van de leden van het directie- en coördinatiecomité gepubliceerd worden vóór 1 december?

Zo niet, is de Minister dan van plan over te gaan tot de benoeming van zes leden van het comité overeenkomstig het koninklijk besluit nr. 451?

ANTWOORD

De benoemingsbesluiten van de leden van het directie- en coördinatiecomité zijn niet gepubliceerd vóór 1 december 1986.

De benoeming van een college van zes leden overeenkomstig artikel 3 van het koninklijk besluit nr. 451 van 29 augustus 1986 was slechts voorzien indien de raad van bestuur van de N.M.B.S. de onontbeerlijke maatregelen niet zou hebben voorgesteld vóór 1 december 1986 om een evenwichtige exploitatiebegroting op te stellen, rekening houdende met een toekenning op artikel 32.01.01 van 33 102 miljoen frank in 1986 en 30 602 miljoen frank in 1987.

10. Project snelspoorverbinding Parijs-Brussel-Keulen/Amsterdam.

Hoe komt het dat u kan verklaren dat dit ontwerp in principe geen weerslag zal hebben op de Rijksbegroting?

De werkgroep had zijn verslag reeds moeten indienen in de lente 1986. Vanwaar een dergelijke vertraging?

ANTWOORD

Het project van een snelspoorverbinding Parijs-Brussel-Keulen/Amsterdam zal in principe geen enkele weerslag hebben op de Rijksbegroting aangezien de snelspoorverbinding zijn eigen rendabiliteit dient op te leveren en een integrale financiering door privé-kapitaal wordt overwogen.

De vertraging bij het neerleggen van het eindverslag van de internationale werkgroep wordt door volgende belangrijke elementen verklaard:

— de noodzaak om over zo betrouwbaar mogelijke reizigersprognosen te beschikken;

8. Restructuration de la S.N.C.B.

A-t-on la garantie que le nouvel administrateur délégué S.N.C.B. se consacrera à celle-ci à l'exclusion de toute autre activité? Comment en aura-t-on la certitude?

REPONSE

Entre la S.N.C.B. et son nouvel administrateur délégué il a été contractuellement convenu que, sans préjudice des incompatibilités légales ou réglementaires, celui-ci ne pourra exercer aucune activité au sein d'une ou plusieurs sociétés qui pourraient avoir des intérêts contraires ou divergents de ceux de la S.N.C.B.

9. Les arrêtés de nomination des membres du comité de direction et de coordination seront-ils publiés avant le 1^{er} décembre?

Sinon, M. le Ministre compte-t-il procéder à la nomination de six commissaires conformément à l'arrêté royal n° 451?

REPONSE

Les arrêtés de nomination des membres du comité de direction et de coordination n'ont pas été publiés avant le 1^{er} décembre 1986.

La nomination d'un collège de six membres conformément à l'article 3 de l'arrêté royal n° 451 du 29 août 1986 n'était prévue que dans le cas où le conseil d'administration de la S.N.C.B. n'aurait pas présenté avant le 1^{er} décembre 1986 les mesures indispensables pour réaliser un budget d'exploitation en équilibre dans l'hypothèse où les interventions de l'Etat prévues à l'article budgétaire 32.01.01 atteindraient en 1986 un montant de 33 102 millions de francs et en 1987 un montant de 30 602 millions de francs.

10. Projet de liaison ferroviaire Paris-Bruxelles-Cologne/Amsterdam.

Qu'est-ce qui permet au Ministre de dire que ce projet n'aura en principe pas de conséquences au niveau du budget de l'Etat?

Le groupe de travail devait déjà remettre son rapport au printemps 1986. Pourquoi un tel retard?

REPONSE

Le projet d'une liaison ferroviaire rapide n'aura en principe aucune répercussion sur le budget de l'Etat, puisque cette liaison rapide doit dégager sa propre rentabilité et un financement intégral par des capitaux privés est envisagé.

Le retard accusé pour la remise du rapport final par le groupe de travail international s'explique par les éléments importants suivants:

— la nécessité de disposer de prévisions de trafic aussi fiables que possible;

— de ministeriële beslissing om via een werkgroep ad hoc de impact van de kanaaltunnel op de bestudeerde verbinding te onderzoeken;

— de noodzaak om een zo nauwkeurig mogelijke kosten-batenanalyse op te stellen.

**

Een ander lid stelt de volgende vragen :

1. In inleidende uiteenzetting van de begroting 1986, hoofdstuk N.M.B.S., wordt gewag gemaakt van een stijging in 1985 ten opzichte van 1984 van zowel de inkomsten uit reizigersvervoer als van de inkomsten uit goederenvervoer.

Kunt u per gewest, per provincie, per N.M.B.S.-groep of voor elk belangrijk station de tabel geven van deze gunstige evolutie ?

Zijn deze gegevens ook beschikbaar met een opsplitsing in de reisbiljetten en de vervoerde goederen ?

ANTWOORD

De N.M.B.S. beschikt niet over gegevens, per gewest, per provincie of per groep N.M.B.S. van de ontvangsten in 1985 tegenover die van 1984.

De gegevens waarover de N.M.B.S. voor de belangrijke stations beschikt, zijn niet representatief voor deze evolutie en dit om velerlei redenen (b.v. vrije keuze van de plaats voor vernieuwing van de abonnementen, wijzigingen in de aanhechting van ondergeschikte stations, verkoop van internationale biljetten door de reisagentschappen...).

2. Is de mogelijk de vermindering van de personeelsbezetting van de N.M.B.S. in 1985 op te splitsen per groep of per werkplaats voor rollend materieel — herstellingswerkplaats ?

ANTWOORD

De onderverdeling per groep van de vermindering van de personeelsbezetting in 1985 komt voor in de onderstaande tabel.

— la décision ministérielle d'examiner par l'intermédiaire d'un groupe de travail ad hoc l'impact de la construction d'un tunnel sous la Manche sur la liaison étudiée;

— la nécessité d'établir une analyse coûts-avantages aussi précise que possible.

**

Un autre membre pose les questions suivantes :

1. L'exposé introductif du budget 1986, chapitre S.N.C.B., fait état pour 1985 et par rapport à 1984 des hausses respectives tant des recettes — transport voyageurs que des recettes — transport marchandises.

Serait-il possible d'obtenir par région, par province, par groupe S.N.C.B. ou par gare importante la répartition de ces évolutions favorables ?

Cette même répartition est-elle également disponible par catégories de billets voyageurs et produits transportés ?

REPONSE

La S.N.C.B. ne dispose pas de données établissant par région, province ou groupe S.N.C.B., l'évolution des recettes en 1985 par rapport à 1984.

Les données dont la S.N.C.B. dispose pour les gares importantes ne sont pas représentatives de cette évolution, et ce pour de multiples raisons (exemples : liberté du choix du lieu de renouvellement des abonnements voyageurs, modifications dans le rattachement des gares — dépendances, vente des billets internationaux par les agences de voyage...).

2. Est-il possible de connaître la répartition par groupe ou atelier de traction — atelier de réparation — de la diminution des effectifs du personnel S.N.C.B. en 1985 ?

REPONSE

La répartition par groupe de la diminution des effectifs du personnel en 1985 est fournie par le tableau ci-dessous.

Groep — Groupe	Bezoldigd personeel op 01-01-1985 Effectif rémunéré au 01-01-1985	Bezoldigd personeel op 01-01-1986 Effectif rémunéré au 01-01-1986	Vershil Différence
Brussel. — Bruxelles	8 714	8 186	—528
Antwerpen. — Anvers	8 024	7 614	—410
Hasselt. — Hasselt	4 281	4 081	—200
Luik. — Liège	5 799	5 513	—286
Namen. — Namur	6 839	6 503	—336
Charleroi. — Charleroi	4 878	4 612	—266
Bergen. — Mons	6 047	5 752	—295
Gent. — Gand	10 436	9 994	—442
Totaal. — Totaux	55 018	52 255	—2 763

3. Wat betreft de herstructurering van de N.M.B.S. blijven specifieke problemen onopgelost in de landelijke gebieden die ver van het centrale knooppunt gelegen zijn. Het streven

3. Dans le cadre de la restructuration S.N.C.B., des problèmes spécifiques restent sans réponse dans les régions rurales fortement éloignées du noyau central. La volonté d'amé-

om op een aantal lijnen de snelheid te verhogen door de ingebruikneming van meer directe verbindingen brengt de lijn Bastenaken-Libramont in gevaar (reizigers-goederen-colli).

ANTWOORD

Het specifieke probleem door het geachte lid opgeworpen, heeft betrekking op een vraag van een aantal gebruikers om meer verbindingen met snelbussen tussen Bastenaken en Marloie, wat zou leiden tot een tijdswinst van ongeveer 15 minuten en een noemenswaardige vermindering op de vervoerprijs.

Tot hier toe heeft de N.M.B.S. geweigerd deze vraag in overweging te nemen wegens de negatieve weerslag die daarvan het gevolg zou zijn voor de reeds geringe bezetting van de treinen tussen Bastenaken en Libramont.

De bediening « goederen » van Bastenaken werd op geen enkel ogenblik in vraag gesteld.

4. Is het juist dat de E.E.G. financiële steun heeft aangeboden voor eventuele werken ter verhoging van de snelheid op lijn 39 (vroegere lijn 62), met name tussen Jemelle en Libramont? Is het juist dat de Belgische Regering tot dusver nog geen antwoord heeft gegeven aan de E.E.G.?

ANTWOORD

Zo de E.E.G. inderdaad belangstelling heeft getoond voor een project om de toegelaten maximumsnelheid op de lijn Brussel-Luxemburg te verhogen, dan kan die financiële steun slechts een klein gedeelte van de investering dekken. Deze steun zou slechts verkregen kunnen worden nadat de N.M.B.S. de beslissing genomen heeft tot de noodzakelijke werken over te gaan en na daarvoor de middelen op de begroting te hebben vastgelegd.

Gezien de budgettaire beperkingen, haar financiële toestand en de te verlenen prioriteiten, onder meer aan de elektrificatiewerken, kan de N.M.B.S. binnen een voorzienbare toekomst een programma voor dergelijke werken niet in overweging nemen.

5. Kunt u een opsomming geven van alle elektrificatieprojecten die momenteel in studie zijn — hoe ver is men ermee gevorderd — hun programmering — de geraamde kostprijs — eventueel de opsplitsing tussen reizigers- en goederenverkeer?

ANTWOORD

Elektrificatieprojecten van de lijnen

A. Projecten in uitvoering

liorer la rapidité de la fonction de certaines lignes avec des lignes plus directes met en péril par exemple la ligne Bastogne-Libramont (voyageurs-marchandises-colis).

REPONSE

Le problème spécifique évoqué par l'honorable membre vise une demande introduite par certains usagers de disposer de plus de liaisons par bus rapides entre Bastogne et Marloie et de bénéficier ainsi d'un gain de temps de l'ordre de 15 minutes et d'une réduction appréciable du prix du transport.

La S.N.C.B. a, jusqu'à présent, opposé une fin de non-recevoir à cette demande vu l'effet négatif qui se produirait sur la fréquentation déjà trop faible des trains entre Bastogne et Libramont.

La desserte marchandises de Bastogne n'a, à aucun moment, été mise en question.

4. Est-il exact que la C.E.E. a offert sa participation financière dans des projets de travaux relatifs à l'amélioration de la vitesse sur la ligne 39 (ancienne ligne 62) et notamment entre Jemelle et Libramont? Est-il exact qu'à ce jour le Gouvernement belge n'a pas donné de réponse à la C.E.E.?

REPONSE

Si la C.E.E. a, en effet, marqué son intérêt pour un projet visant à augmenter la vitesse maximale autorisée sur la ligne Bruxelles-Luxembourg, son intervention financière ne peut couvrir qu'une part peu importante de l'investissement et ne pourrait intervenir qu'après que la S.N.C.B. aurait pris la décision de procéder aux travaux nécessaires et engagé les budgets à y affecter.

Vu les restrictions budgétaires, sa situation financière et les priorités à accorder notamment aux travaux d'électrification, la S.N.C.B. ne peut envisager, dans un avenir prévisible, de programmer de tels travaux.

5. Est-il possible de connaître tous les projets d'électrification à l'étude — l'état d'avancement de ceux-ci — leur programmation — l'estimation des coûts — leur spécialisation éventuelle en transport voyageurs ou marchandises?

REPONSE

Projets d'électrification de lignes

A. Projets en cours d'exécution

Lijn — Ligne	Kostprijs (in miljoenen franken) Coûts (en millions de francs)	Indienststelling voorzien in : Mi... service prévue en :
Namen - Dinant. — Namur - Dinant	1 103	mei/mai 1988
Geraadsbergen - Aat - Jurbeke. — Grammont - Ath - Jurbise .	825	mei/mai 1987
Luik - Marloie. — Liège - Marloie	1 520	mei/mai 1989
Kortrijk - Ieper - Poperinge. — Courtrai - Ypres - Poperinge . .	1 036	mei/mai 1987

B. Projecten in studie

B. Projets à l'étude

Lijnen en specialisatie — <i>Ligne et spécialisation</i>	Voorziene kostprijs (in miljoenen franken) <i>Prévision coût (en millions de francs)</i>	Voorziene uitvoering <i>Prévision de réalisation</i>
Herentals - Mol - Neerpelt (reizigers + goederen). — <i>Herentals - Mol - Neerpelt (voyageurs + marchandises)</i>	750	nog niet beslist/ <i>non encore décidé</i>
Autelbas - Athus (goederen + reizigers). — <i>Autelbas - Athus (marchandises + voyageurs)</i>	230	nog niet beslist/ <i>non encore décidé</i>
Gent - Oudenaarde - Ronse (reizigers). — <i>Gand - Audenarde - Renaix (voyageurs)</i>	360	nog niet beslist/ <i>non encore décidé</i>
Dinant - Bertrix - Athus (goederen). — <i>Dinant - Bertrix - Athus (marchandises)</i>	nog niet bepaald/ <i>pas encore déterminé</i>	nog niet beslist/ <i>non encore décidé</i>
Saint-Ghislain - Quiévrain (reizigers). — <i>Saint-Ghislain - Quiévrain (voyageurs)</i>	145	nog niet beslist/ <i>non encore décidé</i>

6. Volgens berichten in de pers heeft de raad van bestuur van de N.M.B.S. onlangs, en onder voorbehoud van de ministeriële goedkeuring, ingestemd met verscheidene werken o.a. de elektrificatie van Athus naar Mont-Saint-Martin (Franse grens) op de lijn Autelbas-Mont-Saint-Martin (lijn 41).

Mag in het licht daarvan worden verwacht dat de elektrificatie van de lijn Autelbas-Athus in een niet al te ver verwijderde toekomst werkelijkheid zal worden, zodat dank zij elektrische tractie het Franse goederenverkeer via Athus-Saint-Martin kan worden gerecupereerd?

ANTWOORD

De elektrificatie van Athus-Mont-Saint-Martin is voorzien op de begroting van 1987.

De elektrificatie van Athus-Autelbas alsmede die van de lijn Dinant-Virton-Athus is nog in studie.

Indien de aan de gang zijnde studie tot de conclusie komt dat de investering rendabel is, zouden de werken voor de elektrificatie Autelbas-Athus kunnen aanvangen in 1989.

7. Bij de bespreking van de begroting van 1979, op 20 juni 1979, heeft de Minister verklaard dat op verschillende regio's niet dezelfde criteria toegepast kunnen worden. Het is zinvoller afgewogen criteria te hanteren.

Voor een inwoner van het zuidoosten van het land kan men duidelijk niet dezelfde criteria in aanmerking nemen als voor een bewoner van de Brusselse agglomeratie.

Welke zijn de afgewogen criteria waarop men zich heeft gebaseerd voor de herstructurering van de N.M.B.S. in het zuidoosten van het land?

ANTWOORD

De in 1982-1983 op het geheel van het net gehanteerde criteria met het oog op de toepassing van het I.C./I.R.-plan waarbij de drempel werd vastgelegd om de bediening per spoor in vraag te stellen, werden aanzienlijk versoepeld bij de studie van de lijnen in het zuiden van het land teneinde

6. D'après un écho de presse, le nouveau conseil d'administration de la S.N.C.B. vient d'approuver, sous réserve de la ratification ministérielle, divers travaux, dont l'électrification d'Athus à Mont-Saint-Martin (frontière française) de la ligne Autelbas-Mont-Saint-Martin (ligne 41).

Au vu de cette décision, est-il permis de considérer que l'électrification Autelbas-Athus se concrétisera dans un délai plus ou moins rapproché de manière à récupérer par traction électrique le trafic marchandises français par Athus-Saint-Martin?

REPONSE

L'électrification de Athus-Mont-Saint-Martin est prévue au budget de 1987.

L'électrification de Athus-Autelbas de même que celle de la ligne Dinant-Virton-Athus est encore à l'étude.

Si l'étude en cours concluait à la rentabilité de l'investissement, les travaux d'électrification de Autelbas-Athus pourraient débiter en 1989.

7. Lors de la discussion du budget 1979, le 20 juin 1979, le Ministre avait déclaré qu'il ne pouvait être question d'adopter des critères identiques pour des régions différentes. Il convient d'arriver à des critères pondérés.

Il est clair qu'on ne peut appliquer à un habitant du sud-est du pays les mêmes critères qu'à un habitant de l'agglomération de Bruxelles par exemple.

Est-il permis de savoir quels sont les critères pondérés qui ont servi à l'application de la restructuration S.N.C.B. dans le sud-est du pays?

REPONSE

Les critères retenus en 1982-1983 en vue de l'application du plan I.C./I.R. sur l'ensemble du réseau et fixant les seuils à partir desquels la desserte ferroviaire devait être remise en question ont été sérieusement assouplis lors de l'étude des lignes du sud du pays afin de tenir compte de la dispersion

rekening te houden met de spreiding van de woonzones. Ieder geval werd afzonderlijk onderzocht in overleg met de N.M.V.B.

Het feit dat stations als Florenville (111 reizigers in 1981), Paliseul (78), Grupont (126), Vonèche (42), enz. behouden bleven spijs het aangenomen nationaal criterium van minimum 200 instappende reizigers per werkdag, illustreert duidelijk dat een zekere ponderatie werd aanvaard.

8. De trein is te duur — het succes van de trein-tram-busdag bewijst dat.

Wordt er naar aanleiding van het succes van deze T.T.B.-dag een onderzoek gedaan naar een mogelijke tariefverlaging?

Welke besluiten trekt de N.M.B.S. uit het succes van deze dag?

Houden de N.M.B.S.-tarieven rekening met de geleidelijke afname van de koopkracht?

Waarom zijn de N.M.B.S.-tarieven niet meer degressief naarmate meer kilometers worden afgelegd en waarom is een retourbiljet niet meer goedkoper?

ANTWOORD

De ontvangsten van het reizigersverkeer dekken ongeveer een derde van de kosten, de tarieven zijn dus niet te hoog.

De N.M.B.S. beoordeelt het succes van de T.T.B.-dag als een bevestiging van de gegrondheid van de tariefverlaging die zij het hele jaar door toekent voor de retourbiljetten week-end aan zee of in de Ardennen en van de andere occasionele prijsverminderingen die toegekend worden in het kader van de evenementen met cultureel, sportief of economisch karakter.

Overeenkomstig het koninklijk besluit nr. 174 van 30 december 1982, worden de reizigerstarieven van het openbaar vervoer, ieder jaar in januari, verhoogd met een gemiddeld percentage, berekend voor de ene helft volgens de evolutie van het indexcijfer der consumptieprijzen en voor de andere helft volgens de evolutie van bepaalde kosten kenmerkend voor de maatschappijen voor openbaar vervoer.

De N.M.B.S.-tarieven zijn degressief naargelang de afstand; zo is bijvoorbeeld de prijs van een enkel biljet volle prijs in 2de klas, 90 frank voor 25 km, 150 frank voor 50 km en 275 frank voor 100 km.

De N.M.B.S.-tarieven voorzien niet in een algemene reductie voor de retourbiljetten; nochtans wordt, zoals hiervoor is vermeld, een vermindering van 50 pct. toegestaan voor de dagbiljetten gebruikt om zich naar culturele, sportieve of economische evenementen te begeven.

**

Een senator wenst te vernemen of per provincie een overzicht bestaat van het aantal kilometer buiten gebruik gestelde spoorlijnen, van de staat waarin deze spoorlijnen verkeren en van de eventuele projecten om er een nieuwe bestemming aan te geven, bij voorbeeld voor toeristische wandel- of fietspaden. Wat is het beleid van de Minister ter zake?

de l'habitat. Chaque cas de desserte a été examiné individuellement en concertation avec la S.N.C.V.

Le fait que des gares comme Florenville (111 voyageurs embarqués en 1981), Paliseul (78), Grupont (126), Vonèche (42), etc. aient été maintenues malgré l'adoption d'un critère national minimum de 200 voyageurs embarqués par jour ouvrable illustre bien cette volonté de pondération.

8. Le train est trop cher — le succès de la journée train-tram-bus le prouve.

Existe-t-il une étude prospective dans le sens de l'abaissement des tarifs en relation avec le succès de cette journée T.T.B.?

Quelle conclusion la S.N.C.B. tire-t-elle du succès de cette journée?

Les tarifs S.N.C.B. tiennent-ils compte de l'abaissement progressif du pouvoir d'achat?

Peut-on savoir pourquoi le tarif S.N.C.B. n'est plus dégressif en fonction de la distance en km parcourue, ni en fonction du voyage aller-retour?

REPONSE

Les recettes du trafic voyageurs couvrent environ un tiers des coûts; les tarifs ne sont donc pas trop élevés.

La S.N.C.B. estime que le succès rencontré par la journée train-tram-bus confirme le bien-fondé des réductions tarifaires quelle accorde toute l'année pour les billets aller et retour de week-end à la mer ou en Ardenne ainsi que des autres réductions ponctuelles accordées dans le cadre de manifestations à caractère culturel, sportif ou économique.

Conformément à l'arrêté royal n° 174 du 30 décembre 1982, les tarifs voyageurs des transports publics sont majorés chaque année en janvier d'un pourcentage moyen calculé par moitié en fonction de l'évolution de l'indice des prix à la consommation et par moitié en fonction de l'évolution de certains coûts caractéristiques pour les sociétés de transports en commun.

Les tarifs de la S.N.C.B. comportent une dégressivité en fonction de la distance; à titre d'exemple, le prix d'un billet simple à tarif plein en 2° classe est de 90 francs pour 25 km, 150 francs pour 50 km, 275 francs pour 100 km.

Les tarifs de la S.N.C.B. ne prévoient pas de réduction générale pour les billets aller et retour; toutefois, ainsi qu'il est indiqué ci-dessus, le barème de 50 p.c. est accordé pour les billets d'un jour utilisés pour se rendre à des manifestations à caractère culturel, sportif ou économique.

**

Un sénateur voudrait savoir s'il existe un relevé par province du nombre de kilomètres de lignes désaffectées, de leur état physique, et des projets éventuels de mise en valeur et de réaffectation, par exemple à des itinéraires touristiques pour piétons et cyclistes. Quelle est votre politique en la matière?

ANTWOORD

Hieronder volgt de lijst, per provincie, van de spoorlijnen die bij koninklijk besluit buiten bedrijf gesteld zijn en die nog niet verkocht zijn.

REPOSE

Ci-après la liste, par province, des lignes de chemin de fer qui, par arrêté royal, ont été mises hors exploitation et qui n'ont pas encore été vendues.

Provincie — Province	Aantal km spoorlijn waarvan de sporen zijn opgebroken — Nombre de km de lignes dont les voies ont été enlevées	Aantal km spoorlijn waarvan de sporen nog niet zijn opgebroken — Nombre de km de lignes dont les voies n'ont pas encore été enlevées
Antwerpen. — <i>Anvers</i>	18	—
Brabant. — <i>Brabant</i>	87	46
Limburg. — <i>Limbourg</i>	44	26
Luik. — <i>Liège</i>	85	6
Luxemburg. — <i>Luxembourg</i>	—	—
Namen. — <i>Namur</i>	68	51
Henegouwen. — <i>Hainaut</i>	152	58
Oost-Vlaanderen. — <i>Flandre orientale</i>	95	6
West-Vlaanderen. — <i>Flandre occidentale</i>	121	15
Totaal. — <i>Totaux</i>	670	208

De hierna vermelde lijnen, die bij koninklijk besluit door de N.M.B.S. buiten bedrijf gesteld zijn, worden door privé-instellingen als toeristische lijn geëxploiteerd :

CF3V : Stoomtrein van de 3 Valleien, tussen Mariembourg en Treignes, afstand 14 km;

BVS : Stoomspoorlijn tussen Dendermonde en Puurs, afstand 14 km.

De terreinen van opgebroken spoorlijnen worden, nadat de nodige formaliteiten zijn vervuld, overgedragen aan het Bestuur van de Domeinen met het oog op de verkoop ervan.

Dit Bestuur is ertoe gehouden contact op te nemen met de openbare instanties die voor deze terreinen belangstelling kunnen hebben (provincie, gemeente...) teneinde na te gaan of de gemeenschap er belang bij heeft om de spoorbaan om te vormen tot fietspad, wandelpad, weg, enz.

Indien een openbare instantie overeenkomstig de voorschriften van de gewestplannen besluit aan deze terreinen een dergelijke bestemming te geven, beschikt zij over een recht van voorkoop, voor zover een aanvaardbaar aanbod wordt gedaan.

Ingeval de openbare instanties er geen belangstelling voor hebben, gaat het Bestuur van de Domeinen volgens de gebruikelijke procedure over tot de verkoop van de terreinen.

In afwachting van hun verkoop worden de volgende baanvakken in huur gegeven aan de instanties die erom vragen :

In de provincie :

Brabant : 2,5 km;

Limburg : 4 km;

Oost-Vlaanderen : 33 km;

West-Vlaanderen : 93 km.

**

Les lignes suivantes qui, par arrêté royal, ont été mises hors exploitation par la S.N.C.B. sont exploitées comme lignes touristiques par des organismes privés :

CF3V : Train à vapeur des 3 Vallées entre Mariembourg et Treignes, distance 14 km;

BVS : Ligne à vapeur entre Termonde et Puurs, distance 14 km.

Les terrains provenant des lignes démontées sont, après formalités, remis, en vue de leur vente, à l'Administration des Domaines.

Cette Administration est tenue de contacter les instances publiques susceptibles d'être intéressées par ces terrains (provincie, commune...) afin de déterminer s'il existe pour la collectivité un intérêt d'aménager l'assiette en piste cyclable, en sentier de promenade, en route, etc.

Si une instance publique décide une telle affectation conformément aux prescriptions des plans de secteur, elle dispose du droit de préemption sur les terrains concernés, pour autant qu'une offre acceptable soit présentée.

En cas de désintérêt des instances publiques, l'Administration des Domaines procède à la vente des terrains selon la procédure normale en usage.

Dans l'attente de leur vente, les tronçons de ligne ci-après sont donnés en location aux instances demandereses :

Dans la province :

Brabant : 2,5 km;

Limbourg : 4 km;

Flandre orientale : 33 km;

Flandre occidentale : 93 km.

**

Een lid stelt de volgende vragen :

1. I.C./I.R.-plan

Dit plan werd in juni 1984 uitgevoerd en schijnt, volgens de Minister, zowel voor het reizigers- als het goederenvervoer goede resultaten op te leveren.

Toch is niet alles perfect; verre van daar !

Tijdens een reis van Bergen naar Keulen heb ik, wegens de slechte organisatie van de aansluitingen tussen Intercity-treinen en internationale treinen, twee uur in het station van Luik verloren; bij de terugkeer heb ik eveneens tijd verloren, zij het ditmaal slechts één uur.

Naar ik verneem is dat niet toevallig en ook niet aan de koude toe te schrijven. Soldaten die de trein van of naar Duitsland nemen, ondergaan hetzelfde lot en zijn verplicht, zowel op de heenweg als op de terugweg, over Brussel te reizen om zeker te zijn de reisweg binnen een normale tijd te kunnen afleggen.

Wat is uw mening aangaande hetgeen ik beschouw als een slechte organisatie ? Deze geregelde vertragingen brengen de betrouwbaarheid en de rendabiliteit van de Waalse hoofdspoorlijn in het gedrang. Op middellange of op lange termijn kan dat problemen doen rijzen.

ANTWOORD

Tijdens de Europese Conferentie over de dienstregelingen is besloten de treinen op de lijn Oostende-Keulen te Luik-Guillemins te doen vertrekken op de volgende uren : 8, 9, 11, 13, 15, 17, 19 en 21 uur.

Rekening houdende met het aantal reizigers zijn meer frequente verbindingen tussen Luik en Keulen niet verantwoord.

De I.C.J.-trein Moeskroen-Luik-Herstal komt te Luik aan 7 minuten vóór het uur. De reizigers beschikken dus over 7 minuten voor hun aansluiting. Het station van Luik heeft uitzonderlijk toestemming gekregen om in geval van vertraging van de I.C.J.-trein het vertrek van de trein naar Keulen met 3 minuten te vertragen.

Grotere vertragingen van de I.C.J. kunnen tot gevolg hebben dat een aansluiting onmogelijk wordt. Dergelijke vertragingen, die aan exploitatie-incidenten of technische oorzaken toe te schrijven zijn, kunnen niet worden uitgesloten.

De N.M.B.S. stelt alles in het werk om het aantal en de omvang ervan zo beperkt mogelijk te houden.

2. Halte van de Waalse hoofd-I.C.-lijn te Saint-Ghislain

Tijdens de voorbereiding van de reorganisatie heb ik hierover vragen gesteld. Het antwoord was negatief en sindsdien is er niets veranderd. Volgens inlichtingen waarover ik beschik zouden er op de 7 500 abonnees uit de streek van Bergen-Borinage die zich per trein naar Brussel of naar

Un membre pose les questions suivantes :

1. Réorganisation en I.C./I.R.

Cette organisation a été mise en place en juin 1984 et semble donner de bons résultats, d'après vos dires, tant en ce qui concerne le transport des voyageurs que le trafic des marchandises.

Tout n'est cependant pas parfait. Loin s'en faut !

Une mauvaise organisation des correspondances entre trains I.C. et internationaux m'a fait perdre deux heures en gare de Liège lors d'un déplacement de Mons à Cologne, et le même raté s'est représenté au retour, n'occasionnant toutefois qu'une heure de retard.

Il me revient que ceci n'est pas accidentel et dû au froid, car les soldats qui vont et viennent en Allemagne subissent le même sort et sont obligés de passer par Bruxelles, tant à l'aller qu'au retour, pour avoir la certitude de réaliser leur déplacement dans les temps normaux.

Je voudrais connaître votre avis sur ce que je considère comme étant une mauvaise organisation, mais en plus, ces retards réguliers mettent en cause la fiabilité et la rentabilité de la dorsale wallonne, ce qui à moyen ou long terme peut provoquer des problèmes.

REPONSE

Lors de la Conférence européenne des horaires, il a été décidé de desservir l'axe Ostende-Cologne par des trains dont l'heure de départ à Liège-Guillemins est fixée à 8, 9, 11, 13, 15, 17, 19 et 21 heures.

Une liaison plus fréquente entre Liège et Cologne n'est pas justifiée eu égard au niveau du trafic à assurer.

Les trains de la liaison I.C.J. Mouscron-Liège-Herstal parviennent à Liège à l'heure 53. Les voyageurs disposent donc d'un délai de 7 minutes pour la correspondance. La gare de Liège a été exceptionnellement autorisée à retarder de 3 minutes le départ du train vers Cologne en cas de retard de l'I.C.J.

Des retards plus importants de l'I.C.J. peuvent conduire à une rupture de la correspondance. Ces retards, par ailleurs inévitables, sont dus à des incidents d'exploitation ou à des causes techniques.

La S.N.C.B. s'efforce d'en réduire le nombre et l'importance.

2. L'arrêt de l'I.C. de la dorsale wallonne à Saint-Ghislain

Je vous avais interrogé à ce propos au moment où l'on préparait la réorganisation. Votre réponse fut négative et depuis rien n'a changé. Des renseignements que j'ai, sur les 7 500 abonnés de la région de Mons-Borinage qui se déplacent en train vers Bruxelles ou Charleroi-Namur, 1 500

Charleroi-Namen begeven, 1 500 reizigers de trein te Saint-Ghislain kunnen nemen. In de plaats daarvan moeten deze pendelaars thans de trein te Bergen nemen, waar enorme parkeerproblemen bestaan.

Overweegt u deze toestand te verhelpen ?

ANTWOORD

Bij de uitwerking van het I.C./I.R.-plan heeft het Waalse Gewest gekozen voor een snelle verbinding tussen de grote Waalse steden. Dat heeft geleid tot de invoering van de I.C.J., die uitsluitend zou stoppen te Moeskroen, Doornik, Bergen, La Louvière-Zuid, Charleroi-Zuid, Namen, Hoei en Luik-Guillemins.

De invoering van een bijkomende halte de Saint-Ghislain (waarvan de cliënteel hoofdzakelijk naar Brussel reist) zou automatisch leiden tot soortgelijke vragen van andere centra die zich op dezelfde argumenten als Saint-Ghislain kunnen beroepen. Het snelle karakter en meteen de aantrekkelijkheid van deze verbinding zou daardoor verloren gaan.

3. T.G.V.

a) In de streek doet het gerucht de ronde dat niet Rijsel maar Atrecht het vertrekpunt van de T.G.V. zal worden. Wat is daar van aan ?

b) Indien de T.G.V. toch Rijsel aandoet, acht u het mogelijk dat de Franse maatschappij een verbinding met Atrecht en Dowaais-Valenciennes goedkeurt en dat deze eventueel tot Bergen wordt doorgetrokken ?

ANTWOORD

Tot op heden werd geen enkele beslissing inzake de eventuele aanleg van een snelspoor aangenomen. Het aan de gang zijnde onderzoek wordt voortgezet en de dure infrastructuurwerken zullen op hun toegevoegde waarde worden getoetst. Aan de ruimtelijke ordening en het effect op het milieu moet de grootste aandacht worden besteed.

4. Lijn 98 Bergen-Dour-Saint-Ghislain

Deze lijn werd voor het reizigersverkeer afgeschaft, maar blijft open voor het goederenverkeer.

Sedert drie jaar exploiteert het bedrijf Ryan het schistgesteente van een steenkoolstort te Boussu (Hornu) en heeft een aanvraag lopen voor een verderop gelegen stort, aan de grens met Dour.

In beide gevallen dient het vervoer van de teruggewonnen steenkool per trein te gebeuren.

Zal dat voor deze exploitatie mogelijk zijn of dient het bedrijf wegens de afschaffing van de lijn aan wegvervoer te denken ?

ANTWOORD

Voor de exploitatie van het schistgesteente van het steenkoolstort staat het station van Warquignies (lijn 98) ter beschikking van de N.V. Ryan te Boussu.

pourraient prendre leur train à Saint-Ghislain. Au lieu de cela, ces navetteurs doivent se rendre à Mons où se posent d'extraordinaires problèmes de parcage.

N'envisagez-vous pas de remédier à cette situation ?

REPONSE

Lors de l'élaboration du plan I.C./I.R. la Région wallonne avait insisté pour la création d'une liaison rapide entre les grandes villes wallonnes. Ainsi naquit l'I.C.J. desservant uniquement Mouscron, Tournai, Mons, La Louvière-Sud, Charleroi-Sud, Namur, Huy et Liège-Guillemins.

Accepter l'arrêt supplémentaire de Saint-Ghislain (dont la clientèle est principalement orientée vers Bruxelles), entraînerait *ipso facto* d'autres demandes d'arrêt dans des centres disposant des mêmes arguments que Saint-Ghislain et réduirait sensiblement l'attractivité de cette liaison en lui enlevant son caractère rapide.

3. Le T.G.V.

a) Des bruits circulent dans la région, selon lesquels la métropole de Lille serait abandonnée en qualité de point de départ du T.G.V. au bénéfice d'Arras. Pouvez-vous me confirmer ces dires ?

b) Dans l'organisation transitant par Lille, l'antenne d'Arras vers Douai-Valenciennes est-elle susceptible d'être retenue par la société française et une extension vers Mons peut-elle être envisagée ?

REPONSE

Aucune décision n'a été prise jusqu'à ce jour concernant le tracé d'une éventuelle liaison ferroviaire rapide. Les données de l'actuelle étude seront approfondies et les parties coûteuses de l'infrastructure seront jugées quant à leur valeur ajoutée. Les aspects d'aménagement du territoire et d'impact sur l'environnement devront être considérés avec soin.

4. La ligne 98 Mons-Dour-Saint-Ghislain

Cette ligne a été fermée au transport des voyageurs, mais reste ouverte au trafic industriel.

Depuis trois ans, la société Ryan exploite les schistes d'un terril à Boussu (Hornu) et fait les démarches nécessaires afin de pouvoir exploiter un autre terril situé beaucoup plus loin à la limite de Dour.

Dans le premier cas, comme dans l'autre, le transport de charbon récupéré se ferait par chemin de fer.

Cette exploitation peut-elle être envisagée par ces moyens ou l'entreprise doit-elle envisager le transport par route à cause d'une suppression de cette ligne ?

REPONSE

Le chantier d'exploitation des schistes de terril de la S.A. Ryan, à Boussu, est desservi par la gare de Warquignies (ligne 98).

Wegens de toegenomen vraag van de firma Ryan (verscheidene volledige treinen per week), wordt het exploitatiegebied sedert kort vaker aangedaan. Zolang deze vervoersvraag blijft bestaan, wordt niet aan afschaffing van dit baanvak gedacht.

Voor de exploitatie van het steenkoolstort te Dour zou eveneens een beroep op de spoorwegen kunnen worden gedaan, maar dan moet de bestaande infrastructuur worden aangepast. Of die aanpassingswerken opportuun zijn, kan enkel worden onderzocht wanneer de firma Ryan met een concreter project voor de dag komt. Intussen zal het betrokken baanvak buiten gebruik worden gesteld, aangezien de kabelfabriek van Dour niet langer een spooraansluiting nodig heeft. De spoorbedding zal nochtans in stand worden gehouden om eventueel de door de firma Ryan overwogen exploitatie te kunnen aandoen.

5. Elektrificatie van de lijn Saint-Ghislain-Quévrain

De streck van Bergen-Borinage heeft geen spoorverbinding met de streek van Valenciennes. Het feit dat geen enkele verbinding met Frankrijk bestaat, is erg nadelig voor de ontwikkeling van deze streek, die daar nochtans behoefte aan heeft. Sedert 1975 bestaat er een programma voor de elektrificatie van de lijn.

De werken waren zelfs in het programma voor 1985 opgenomen, maar zijn sindsdien geschrapt.

Onder de werken die in 1986 zijn gepland, komen zij niet voor.

Zullen ze in 1987 opnieuw worden ingeschreven ?

ANTWOORD

De elektrificatie van de lijn Saint-Ghislain-Quévrain is niet in de begroting voor 1987 opgenomen. De N.M.B.S. onderzoekt momenteel de rendabiliteit van het project ten einde vast te stellen welke prioriteit eraan gegeven moet worden, rekening houdende met de beschikbare kredieten.

6. Naar verluidt is het grenspunt te Quévrain afgeschaft; waardoor enkel nog homogene goederentreinen zullen worden doorgelaten. Welke redenen voert u hiervoor aan ?

ANTWOORD

De transportministers van de Europese Gemeenschap en van de U.I.C. (Internationale Spoorwegunie) hebben de wens te kennen gegeven het internationale spoorvervoer vlotter te doen verlopen ten einde beter aan de concurrentie van de andere vervoermiddelen het hoofd te bieden.

Een vlotter verloop is slechts mogelijk als :

- de treinen niet langer aan de grens hoeven te stoppen;
- het verkeer op de best functionerende grenspunten wordt geconcentreerd;
- de infrastructuur van de spoorlijnen langs die grenspunten verbeterd wordt.

La desserte de ces installations a été intensifiée récemment en fonction de l'évolution du trafic que la firme Ryan confie au rail et qui consiste en plusieurs trains complets par semaine. La mise hors service du tronçon de ligne concerné n'est pas envisagée tant que ledit trafic durera.

Le site d'exploitation du terril de Dour pourrait également être desservi par fer, mais cette desserte impliquerait des aménagements de l'infrastructure actuelle. L'opportunité de ces aménagements serait à examiner lorsque le projet de la firme Ryan sera plus consistant; entre-temps, le tronçon de ligne concerné sera mis hors service vu que la câblerie de Dour qui y était reliée a renoncé à son raccordement ferroviaire, mais l'assiette de la ligne sera conservée en vue de réserver la possibilité de rétablir ultérieurement une desserte ferroviaire du site envisagé par la firme Ryan.

5. Electrification de la ligne Saint-Ghislain-Quévrain

La région de Mons-Borinage est sans communication par fer avec la valenciennois. Privée de toutes communications avec la France, c'est incontestablement un point négatif pour le développement de cette région qui en a pourtant bien besoin. Un programme d'électrification de la ligne de Saint-Ghislain à Quévrain a été retenu dès 1975.

Les travaux figuraient dans le programme de 1985 avant d'être rayés.

Ils ne figurent pas dans les travaux de 1986.

Seront-ils repris en 1987 ?

REPONSE

L'électrification de la ligne Saint-Ghislain-Quévrain n'est pas reprise au budget 1987. La S.N.C.B. procède actuellement à une étude de rentabilité de ce projet de façon à définir la priorité à lui accorder, compte tenu des moyens financiers disponibles.

6. J'apprends que le point frontière de Quévrain a été supprimé, ce qui ne laissera passer que les convois homogènes. Quelle explication pouvez-vous donner à cela ?

REPONSE

Les Ministres des Transports de la C.E. et l'U.I.C. (Union internationale des chemins de fer) ont demandé aux réseaux d'accélérer le trafic international par chemin de fer en vue d'améliorer leur position concurrentielle vis-à-vis des autres modes de transport.

Cette accélération n'est possible que si l'on :

- supprime les arrêts des trains aux frontières;
- concentre le trafic via les points-frontières les plus performants;
- améliore l'infrastructure des lignes transitant par ces points.

Ter uitvoering van dit beleid zal het grenspunt te Quiévrain vanaf 31 mei 1987 gesloten worden voor afzonderlijke wagons. Voor volledige treinen verandert er niets.

Opmerking

De douaneverrichtingen van het grenspunt Quiévrain zijn reeds sedert 1 april 1979 naar het station van Saint-Ghislain overgebracht.

7. Sedert bijna tien jaar bestaat er bij de N.M.B.S. een plan om de lijn Bergen-Quévy met die van Bergen-Saint-Ghislain te verbinden, ten einde de wagons vlotter over en weer te vervoeren en het vormingsstation van Saint-Ghislain zijn volledige ontplooiingskansen te geven.

De daartoe benodigde terreinen zijn al lang aangekocht. Het wachten is slechts op de uitvoering van de werken.

Wanneer denkt u die aan te vangen ?

ANTWOORD

De reorganisatie van het goederenverkeer door middel van volledige wagonladingen, waaraan de N.M.B.S. sedert verscheidene jaren werkt, heeft tot gevolg een geleidelijke maar grondige wijziging in het internationale goederenverkeer.

Daardoor heeft de geplande overgangsboog tussen de lijn Quévy-Bergen en Bergen-Saint-Ghislain veel aan belang ingeboet.

Hij komt dan ook niet langer voor op de lijst van prioritaire investeringen en zal in de voorzienbare toekomst niet worden geprogrammeerd.

8. Overweegt u de kredieten « aanpassing van de spoorlijnen » aan te wenden voor de modernisering van de lijnen Bergen-La Louvière-Charleroi en verder, voor andere dan industriële doeleinden ?

ANTWOORD

Ter gelegenheid van hun elektrificatie werden tijdens de laatste jaren op de lijnen Bergen-La Louvière-Charleroi uiterst belangrijke moderniseringswerken uitgevoerd.

De N.M.B.S. heeft geen plannen voor andere belangrijke werken op deze lijnen.

3. N.M.V.B. en M.I.V.'s

Een lid wenst te weten welke de plannen zijn van de Minister inzake de maatschappijen voor openbaar vervoer.

1. Het personeel : wat zullen de maatschappijen doen wanneer al het personeel dat voor pensionering in aanmerking komt, vertrokken zal zijn ? Hoe moet de financiële toestand dan gezond worden gemaakt ?

2. Hoe zal, na de « natuurlijke » afvloeiingen, de veiligheid alsook het onderhoud van het materieel worden ver-

En application de cette politique, le point-frontière de Quiévrain sera fermé au trafic par wagons isolés à partir du 31 mai 1987. Le trafic par trains complets y sera maintenu.

Remarque

Les opérations douanières du point-frontière Quiévrain ont déjà été reportées à la gare de Saint-Ghislain depuis le 1^{er} avril 1979.

7. Depuis près de dix ans, un plan de la S.N.C.B. prévoit de relier la ligne de Mons-Quévy à celle de Mons-Saint-Ghislain afin de transférer plus vite et plus facilement les wagons d'un sens à l'autre et ainsi donner à la gare de formation de Saint-Ghislain toute sa dimension.

Les terrains nécessaires ont été acquis depuis longtemps. Il ne reste plus « qu'à faire les travaux ».

Quand comptez-vous les faire réaliser ?

REPONSE

La réorganisation du trafic marchandises par wagons complets, depuis plusieurs années par la S.N.C.B., conduit progressivement à une modification fondamentale des flux du trafic international.

La courbe de raccord projetée entre les lignes Quévy-Mons et Mons-Saint-Ghislain a perdu, de ce fait, beaucoup de son intérêt.

Elle ne figure donc pas dans la liste des investissements prioritaires et n'est pas programmée dans un avenir prévisible.

8. Envisagez-vous dans les crédits « aménagement lignes ferroviaires » de moderniser à des fins autres qu'industrielles les lignes de Mons-La Louvière-Charleroi et au-delà ?

REPONSE

Les lignes de Mons-La Louvière-Charleroi ont fait l'objet de travaux de modernisation très importants à l'occasion de leur électrification au cours des dernières années.

La S.N.C.B. n'y prévoit plus d'autres travaux d'envergure.

3. S.N.C.V. et S.T.I.

Un membre souhaiterait connaître les intentions du Ministre sur l'avenir des sociétés de transports en commun.

1. Le personnel : que feront les sociétés lorsque tout le personnel susceptible d'être mis à la retraite sera parti ? Comment procéder alors pour assainir les finances ?

2. Après les départs dits « naturels », comment assurer les services de sécurité et d'entretien du matériel, déjà dans

zekerd vooral bij de N.M.V.B. waar het materieel door gebrek aan personeel nu al in een gebrekkige toestand verkeert (wat door de maatschappij wordt toegegeven) en waar op last van de Regering geen aanwervingen mogen geschieden?

3. De toekomst : de Minister heeft laten uitschijnen dat de maatschappijen best tot gewestelijke maatschappijen worden omgevormd. Wat zal in dat geval gebeuren met de N.M.V.B.-stelplaats te Eupen, die de enige stelplaats is in het Duitse taalgebied?

Waar dient de M.I.V. van Verviers te worden gesitueerd?

4. Ook al is de Minister ingenomen met het financieel beheer van de maatschappijen, toch kan niet worden ontkend dat wegens de voortdurende vermindering van de begroting het in de nabije toekomst niet langer mogelijk zal zijn dat zij de hun opgedragen taken vervullen. Reeds nu kan worden voorspeld dat 1987 en 1988 moeilijke jaren zullen worden. Met dat vooruitzicht bestudeert de N.M.V.B. een plan dat voorziet in de afschaffing van een aantal niet-rendabele lijnen.

Weet de Minister hier meer van?

Tot zover een aantal bedenkingen over het gevaar dat de maatschappijen voor openbaar vervoer lopen, want, door gebrek aan middelen, zullen zij niet langer hun dienstverlenende taak kunnen vervullen.

ANTWOORD

1. De aanwervingsstop bij de maatschappijen van openbaar vervoer is slechts een van de maatregelen om de kosten van het openbaar vervoer te drukken.

Alle mogelijkheden van deze maatregel zijn nog niet uitgeput. Ten opzichte van wat in het buitenland gebeurt, stelt men vast dat de Belgische vervoersmaatschappijen meer personeel voor gelijkwaardige prestaties nodig hebben. De algemene studie over de financiële toestand van de N.M.B.S. die zowat drie jaar geleden door een consulentebureau werd uitgevoerd, heeft dit klaar en duidelijk aangetoond; *mutatis mutandis*, is de toestand ongeveer identiek in de andere maatschappijen voor openbaar vervoer. Het is trouwens om deze reden dat ik beslist heb door een onafhankelijk bureau een onderzoek te laten uitvoeren over de organisatie, het beheer en de commercialisatie van de M.I.V.B.

Het is echter duidelijk dat de aanwervingsstop, die nooit volledig is geweest, geen maatregel is die blindelings, op middellange en lange termijn, kan worden toegepast; er dient, binnen de perken van de mogelijkheden, tot specifieke en selectieve aanwervingen te worden overgegaan.

Ten einde de negatieve financiële weerslag hiervan op te vangen en het financieel herstel verder te zetten, zullen andere maatregelen uitgevoerd of genomen moeten worden, zoals :

— het opsporen en wegwerken van overlapping in de verbindingen die door de verschillende maatschappijen voor openbaar vervoer worden georganiseerd;

un état déplorable à la S.N.C.V. par manque de personnel (chose reconnue par la direction) et où l'engagement n'est plus autorisé par le Gouvernement?

3. L'avenir : le Ministre a laissé entendre qu'il serait souhaitable de restructurer les sociétés sous forme de sociétés régionales. Dans ce cas, que deviendra le dépôt S.N.C.V. d'Eupen, seul dépôt pour la région de langue allemande?

Où situera-t-on la S.T.I.V. à Verviers?

4. Le Ministre se félicite de la gestion financière des sociétés, il faut cependant reconnaître que la diminution constante du budget ne permettra plus, dans un délai assez proche, de faire face aux charges qui sont imposées aux sociétés. Il est déjà prévu que les années 87 et 88 seront des années difficiles. Dès lors, en prévision de ces difficultés, la S.N.C.V. étudie un plan pour son réseau qui prévoit la suppression de certaines lignes non rentables.

Le Ministre possède-t-il déjà certaines données?

Voilà quelques réflexions qui me semblent logiques et qui sont autant de dangers pour l'avenir des sociétés de transports en commun qui, faute de moyens, ne pourront plus remplir leur rôle de service au public.

REPONSE

1. Le blocage du recrutement dans les sociétés de transport n'est qu'une mesure parmi d'autres pour réduire le coût des transports publics.

Cet instrument n'a pas encore épuisé toutes ses possibilités. En effet; on constate toujours, par rapport notamment à ce qui se passe à l'étranger, que les sociétés de transport en commun belges doivent mettre en œuvre relativement plus de moyens en personnel pour produire une prestation équivalente. L'étude générale de la situation financière de la S.N.C.B., réalisée il y a près de trois ans par un consultant, a mis en évidence cet état de choses; *mutatis mutandis*, la situation est quasiment identique dans les autres sociétés de transport en commun. C'est d'ailleurs pour cette raison que j'ai décidé de faire réaliser par un bureau extérieur une étude d'organisation, de gestion et de commercialisation de la S.T.I.B.

Il est clair cependant que le blocage du recrutement, qui n'a jamais été total, n'est pas une mesure qui peut s'appliquer aveuglément dans un moyen et long termes : des recrutements sélectifs et spécifiques doivent être opérés dans les limites des possibilités.

Afin d'absorber l'impact financier négatif de ceux-ci et de poursuivre le redressement financier, d'autres mesures continueront à être appliquées ou devront être prises, comme :

— la recherche et l'élimination de doubles emplois dans certaines dessertes organisées par les diverses sociétés de transports en commun;

— vraag en aanbod naar openbaar vervoer, onder andere tijdens de daluren, beter met elkaar in overeenstemming brengen;

— het opsporen en het overhevelen van de exploitatie van bepaalde diensten van de N.M.B.S. naar andere maatschappijen voor secundair openbaar vervoer (voornamelijk de N.M.V.B.);

— het gemeenschappelijk organiseren van het onderhoud (werkplaatsen) tussen verschillende maatschappijen (M.I.V.'s en N.M.V.B.);

— het uitbreiden van het stelsel van verpachting van bepaalde openbare diensten;

— het nemen van interne rationalisatiemaatregelen met het oog op een hogere produktiviteit; de aan de gang zijnde studies betreffen de organisatie, het beheer en de commercialisatie van de M.I.V.B. en de reorganisatie van de vaste installaties van de Directie Materieel van de N.M.B.S.;

— een grotere mobiliteit van het personeel binnen iedere maatschappij;

— het zoeken naar hogere tariefopbrengsten.

Deze waaier van mogelijkheden moet het mogelijk maken de kwantiteit en de kwaliteit van de aan het publiek geboden diensten op peil te houden.

2. Dergelijke rationalisatiemaatregelen, samen met een doeltreffend beleid inzake mobiliteit van het personeel, moeten het voor de vervoersmaatschappijen mogelijk maken om de personeelsbezetting in stand te houden dat nodig is voor het onderhouden van het materieel en ervoor te zorgen dat het gestelde doel wordt bereikt.

Het personeel dat nodig is om de voertuigen in perfecte staat te houden en de veiligheid van de reizigers te verzekeren (bestuurders, reizigers) wordt bepaald door normen die rekening houden met het aantal te onderhouden voertuigen en het door elk voertuig afgelegde aantal kilometers

Dank zij de technische vooruitgang van de laatste jaren (automatisch bijvullen van olie, automatische regeling van de remmen, automatische gangwissel met vertrager, centrale smering, gebruik van polyester en roestvrij staal, uitrusten van de stuurpost met controleapparatuur, ...) en het bijhouden van nauwkeurige statistieken omtrent de tussenkomsten op de voertuigen die de zwakke evenals de betrouwbare punten van elk type materieel aan het licht brengen, konden wij de normen aanpassen en de personeelsbezetting verminderen.

3. Een grondige herstructurering van het secundair gemeenschappelijk vervoer (N.M.V.B. en M.I.V.'s) is momenteel in studie. In overleg met de betrokken maatschappijen worden verschillende oplossingen onderzocht. Het is nog te vroeg om reeds nadere inlichtingen te verstrekken over de formules waarvoor zal worden geopteerd.

Op dit ogenblik worden tests uitgevoerd te Charleroi, waar de coördinatie (N.M.V.B.-M.I.V.C.) toevertrouwd werd aan een comité, « Communauté des transports de Charleroi » genaamd.

— la recherche et la mise en œuvre d'une meilleure adéquation entre l'offre et la demande, notamment durant les heures creuses;

— la recherche et la mise en œuvre de transferts de l'exploitation de certains services de la S.N.C.B. aux sociétés de transports secondaires (S.N.C.V. principalement);

— la mise en commun de moyens d'entretien (ateliers) entre plusieurs sociétés (S.T.I. et S.N.C.V.);

— l'extension de l'affermage de certains services publics;

— la prise de mesures de rationalisation internes aux sociétés en vue d'accroître la productivité; des études, en cours, concernent notamment l'organisation, la gestion et la commercialisation de la S.T.I.B. et la réorganisation des installations fixes de la direction du matériel de la S.N.C.B.;

— l'accroissement de la mobilité du personnel au sein de chaque société;

— la recherche de l'amélioration du produit tarifaire;

Un tel éventail de possibilités doit permettre de maintenir globalement la quantité et la qualité des services offerts à la clientèle.

2. Dans le cadre de la prise de mesures de rationalisation et en mettant en œuvre une politique efficace de mobilité interne de leur personnel, les sociétés de transports en commun devront dégager les moyens en personnel nécessaires pour assurer l'entretien du matériel et veiller à ce que la réussite soit absolument préservée.

L'effectif nécessaire pour maintenir les véhicules en bon état de marche et pour sauvegarder la sécurité des utilisateurs (chauffeurs, voyageurs) est fixé par des normes qui tiennent compte du nombre de véhicules à entretenir et des kilomètres effectués par chacun des véhicules.

Grâce aux progrès technologiques de ces dernières années (appoint automatique du niveau d'huile, réglage automatique des freins, boîte automatique avec ralentisseur, graissage centralisé, utilisation de polyester et d'inox, détection au tableau de bord de certaines anomalies, ...) et du suivi statistique précis des interventions pratiquées sur les véhicules mettant en évidence les points faibles et les points forts de chaque type de matériel, nous avons pu adapter les normes et réduire les effectifs.

3. La restructuration en profondeur des transports en commun secondaires (S.N.C.V. et S.T.I.) est actuellement à l'étude. En collaboration avec les sociétés concernées, plusieurs solutions sont examinées. Il est encore prématuré de donner des indications quant aux formules qui seront retenues.

Un test a lieu actuellement à Charleroi où la coordination (S.N.C.V.-S.T.I.C.) est confiée à un comité dénommé « Communauté des transports de Charleroi ».

De prioritaire doelstelling is het tot-stand-brengen van meer coördinatie en complementariteit tussen de verschillende diensten die aan de cliënteel worden geboden, en daarbij diepgaande rationalisatiemaatregelen niet uit de weg te gaan.

Mij is niets bekend over eventuele wijzigingen met betrekking tot de N.M.V.B.-stelplaats te Eupen.

4. Krachtens het koninklijk besluit nr. 140 van 30 december 1982 betreffende de saneringsmaatregelen toepasselijk op bepaalde instellingen van openbaar nut die afhangen van het Ministerie van Verkeerswezen, dienen de maatschappijen voor openbaar vervoer hun jaarlijkse begroting in evenwicht op te maken, rekening houdende met de door de Staat toegekende subsidies. De N.M.B.S. en de N.M.V.B. dienen hun begroting vooraf voor te leggen, samen met hun exploitatie-, investerings- en financieringsplan. Ik beschik nog niet over voldoende elementen om mij uit te spreken over de voorstellen die door de maatschappijen zullen worden gedaan om hun begroting in de loop van 1987 en 1988 in evenwicht te houden.

**

Een lid vraagt welk commercieel beleid door de openbare vervoersmaatschappijen zal worden gevoerd om de aangekondigde herstructurering te doen slagen.

ANTWOORD

De N.M.V.B. heeft voor haar exploitatie een permanent aanpassingssysteem uitgedacht, gebaseerd op de drie criteria waaraan elke openbare dienst moet voldoen, te weten : voorzien in de behoeften, zuinig omspringen met overheids-geld en synergie met andere openbare vervoersmaatschappijen (N.M.B.S. en M.I.V.'s).

Voor het vaststellen van de verplaatsingsbehoeften werd rekening gehouden met de bestaande en potentiële klanten alsmede met nationale statistieken gepubliceerd door het N.I.S.

De verwerking van deze gegevens, die het resultaat zijn van anderhalf jaar enquêtes, kon slechts gerealiseerd worden dank zij hoogwaardige computercapparatuur.

Deze studie heeft onder andere aan het licht gebracht welke de lijnen zijn met een laag rendement en welke lijnen grote potentiële mogelijkheden hebben. Dit heeft de N.M.V.B. ertoe gebracht haar aanbod op de zwakke lijnen te verminderen en een gedeelte van de vrijgekomen middelen aan te wenden op lijnen met een grote vraag.

**

Een lid wenst van de Minister te vernemen welke zijn argumenten waren om de tarieven in 1987 niet te verhogen.

ANTWOORD

Het koninklijk besluit nr. 174 van 30 december 1982 heeft het principe van de jaarlijkse tariefaanpassing vastgesteld; bij koninklijk besluit van 31 december 1983 werd de formule van aanpassing bepaald door middel van parameters die het verloop van de kosten van levensonderhoud en van de produktiekosten weergeven.

En tout cas, l'objectif prioritaire est d'assurer une meilleure coordination et complémentarité entre les différents services présentés à la clientèle, tout en opérant de profondes rationalisations.

Je ne dispose d'aucune information en ce qui concerne d'éventuels changements qui affecteraient le dépôt d'Eupen de la S.N.C.V.

4. En vertu de l'arrêté royal n° 140 du 30 décembre 1982 relatif aux mesures d'assainissement applicables à certains organismes d'intérêt public dépendant du Ministère des Communications, les sociétés de transport en commun doivent établir leur budget annuel en équilibre, compte tenu de l'intervention financière octroyée par l'Etat; la S.N.C.B. et la S.N.C.V. doivent préalablement soumettre leur budget, accompagné de leurs projets de plans d'exploitation, d'investissement et de financement. Je ne possède pas encore les éléments suffisants permettant de me prononcer quant aux propositions qui seront introduites par les sociétés pour respecter l'équilibre au cours de 1987 et 1988.

**

Un membre demande quelle sera la politique commerciale suivie par les sociétés de transport en commun en vue de faire réussir leur restructuration annoncée.

REPONSE

La S.N.C.V. a imaginé un système permanent d'adéquation de son exploitation basé sur les trois critères auxquels doit répondre tout service public, à savoir : satisfaction des besoins, économie des deniers publics et synergie avec les autres sociétés de transport public (S.N.C.B. et S.T.I.).

Les besoins de déplacement ont été déterminés en fonction de la clientèle existante, de la clientèle potentielle et des statistiques nationales publiées par l'I.N.S.

Le dépouillement de ces renseignements qui ont nécessité un an et demi d'enquêtes n'a pu être réalisé que grâce à un outil informatique performant.

Cette étude a débouché entre autres sur le recensement de lignes à faible rendement et d'autres à haute potentialité. Ces constatations ont amené la S.N.C.V. à aménager son offre sur des lignes faibles de son réseau et de transférer ainsi une partie des ressources libérées vers des lignes à forte demande.

**

Un autre membre demande quels arguments ont amené le Ministre à ne pas augmenter les tarifs en 1987.

REPONSE

L'arrêté royal n° 174 du 30 décembre 1982 fixait le principe d'une adaptation tarifaire annuelle; un arrêté royal du 31 décembre 1983 déterminait la formule d'adaptation au moyen de paramètres reflétant l'évolution du coût de la vie et celle des coûts de production.

De toepassing van deze formule in 1987 zou, theoretisch, een verhoging van 3,6 pct. tot gevolg hebben.

Ik heb besloten er geen gevolg aan te geven en aan de Regering voor te stellen het besluit van 31 december 1983 te wijzigen ten einde tariefverhogingen uit te stellen wanneer het verhogingspercentage geen 5 pct. bereikt en dit om de volgende redenen :

1. Lage tariefverhogingen leveren weinig extra-ontvangsten op maar hebben wel een belangrijk psychologisch effect op de cliënteel.

2. De formule van de tariefaanpassing is gebaseerd op factoren die betrekking hebben op een periode die voorbij is. Zij kon slechts in geringe mate rekening houden met de zeer grote vermindering van de inflatievoet in 1986.

3. In 1986 heeft men een aanzienlijke terugloop van de cliënteel van het openbaar vervoer vastgesteld. Zonder de rechtstreekse en zijdelingse invloed van de stakingen in deze sector te verwaarlozen, lijkt deze vermindering van het vervoer aan de sterke prijsdaling van de brandstof te mogen worden toegeschreven. In deze omstandigheden een tariefverhoging doorvoeren, lijkt niet opportuun. Een nul-rendement op financieel vlak zou zelfs te vrezen zijn.

**

Een lid heeft vastgesteld dat voor de inwoners van eenzelfde gemeente (Drongen) de N.M.V.B. soms grondig verschillende tarieven toepast. Hij wenst hieromtrent meer uitleg.

Tevens wenst hij te vernemen hoever het staat met het doortrekken van de tramlijn nr. 2 te Gent.

ANTWOORD

Tarifering Drongen

Een deel (of een gedeelte) van Drongen ligt nog in het gebied waar het voorstadstarief van kracht is, zo'n ticket kost 29 frank.

Deze reizigers kunnen bijgevolg aan een heel voordelige prijs de stad Gent doorkruisen.

De andere inwoners van Drongen kunnen niet genieten van dit voordeel, omdat zij voorbij de voorstadsgrenzen wonen.

Men wordt het tarief van de Buurtspoorwegen aangerekend, sommige inwoners van Drongen dienen alzo 3 zones te betalen voor een rit naar Gent.

Een ticket kost 58 frank, bij gebruik van een Z-kaart betaalt men 41 frank.

Doortrekken tramlijn nr. 2 te Gent

De verlenging van de tramlijn nr 2 naar Melle moet gelijktijdig aangevat worden met de verbreding van de Brusselsesteenweg. Dit laatste werk wordt uitgevoerd door het Ministerie van Openbare Werken.

Naar mijn weten genieten de werken voor het verbreden van de Brusselsesteenweg bij het Ministerie van Openbare Werken geen prioriteit.

L'application de cette formule pour 1987 aurait théoriquement dû entraîner une hausse de 3,6 p.c.

J'ai décidé de ne pas y donner suite, et de proposer au Gouvernement une modification de l'arrêté du 31 décembre 1983 permettant de surseoir à une adaptation lorsque le pourcentage de hausse n'atteint pas 5 p.c. Les raisons en sont les suivantes :

1. Les hausses de très faible ampleur n'ont guère d'effet sur les recettes, tout en ayant un impact psychologique important sur la clientèle.

2. La formule d'adaptation est basée sur des facteurs qui se rapportent à une période passée. De la sorte, elle ne tenait compte que dans une faible mesure de la réduction très sensible du taux d'inflation que l'on a constatée en 1986.

3. On a constaté, en 1986, une sensible diminution de la clientèle des transports publics. Sans négliger les effets directs et indirects des grèves qui ont touché ce secteur, il semble que l'on peut attribuer cette baisse de trafic à la forte réduction du prix du carburant; une hausse des tarifs dans ces circonstances paraissait inopportune. On pouvait même craindre que son rendement eût été quasi nul sur le plan financier.

**

Un membre dit avoir constaté que la S.N.C.V. applique parfois des tarifs fort variables aux habitants d'une même commune (en l'occurrence Drongen). Il voudrait obtenir des précisions à ce sujet.

Il demande aussi où l'on en est en ce qui concerne le prolongement de la ligne du tram n° 2 à Gand.

REPONSE

Tarifs à Drongen

Une partie de la commune de Drongen se trouve dans la région soumise au tarif de banlieue, soit 29 francs le billet.

Les voyageurs de cette région peuvent donc traverser Gand à un prix très avantageux.

Les autres habitants de Drongen ne peuvent pas bénéficier de cet avantage, parce qu'ils habitent au-delà des limites de la banlieue.

Ils sont soumis au tarif des chemins de fer vicinaux, de sorte que certains habitants de Drongen doivent payer pour trois zones lorsqu'ils se rendent à Gand.

Un billet coûte 58 francs, et les voyageurs qui utilisent la carte Z paient 41 francs.

Prolongement de la ligne du tram n° 2 à Gand

Le prolongement de la ligne du tram n° 2 vers Melle doit être réalisé en même temps que l'élargissement de la chaussée de Bruxelles. Les travaux d'élargissement seront réalisés par le Ministère des Travaux publics.

Selon mes informations, les travaux d'élargissement de la chaussée de Bruxelles ne sont pas prioritaires pour le Ministère des Travaux publics.

Moest het Ministerie van Openbare Werken beslissen de verbreding van de Brusselsesteenweg toch prioritair uit te voeren, kan op dat ogenblik overwogen worden de prioriteit van de werken bij de M.I.V.G. te herschikken.

**

Een lid doet opmerken dat de N.M.V.B.- en M.I.V.-tarieven over de laatste twee jaar gestegen zijn met 18,5 pct. Wat de verpachte lijnen betreft, wenst hij te vernemen of de pachters ook hun deel dragen in de inspanningen die van de bevolking worden gevraagd. Hij stelt vast dat men inzake stedelijk vervoer nu duidelijk voor de zwarte metro heeft gekozen. Houdt dit in dat voor de nieuwe investeringen telkens voorafgaandelijk een kosten/batenanalyse zal worden gemaakt ten einde de rentabiliteit te kunnen nagaan?

ANTWOORD

Het is evident dat de pachters van autobuslijnen evenmin als de gebruikers van het openbaar vervoer ontsnappen aan de inleveringen die de Regering in de jaren 1984, 1985 en 1986 zowel aan de loontrekkenden als aan de zelfstandigen heeft opgelegd. Bij de onderhandelingen die tussen de pachters en de administratie worden gevoerd met het oog op de gebeurlijke prijsaanpassingen voorzien in de overeenkomsten, wordt er door het bestuur nauwlettend over gewaakt dat de wettelijke en reglementaire bepalingen inzake loonmatiging strikt worden nageleefd. Inzake metrowerken laat de Minister opmerken dat men in het verleden zeker wat al te gul is omgesprongen met investeringen in sommige steden; thans is men in zekere zin de gevangene van die te groots opgezette politiek en is men niet meer bij machte alles af te werken wat men destijds in de grond heeft gestopt.

Men zal zich derhalve moeten beperken tot de afwerking van de werven die direct zullen kunnen worden benut. In ieder geval zal voor de toekomst onvermijdelijk een voorafgaandelijke kosten/baten analyse worden geëist voor ieder nieuw project.

**

Een lid stelt nog de volgende vragen :

Hoever staat het met de toepassing van het koninklijk besluit nr. 140 in de Brusselse agglomeratie, meer in het bijzonder met de bepalingen die aan de Minister de mogelijkheid bieden voorrang te verlenen aan het openbaar vervoer?

Hoe zal het leerlingenvervoer worden aangepakt door de Minister?

Ten slotte doet hij het voorstel om, met het oog op het vertrouwd maken van de burger met de faciliteiten van het stedelijk vervoer en ook voor de klantenbinding, een gratis kaart te verlenen aan alle nieuwe gezinnen welke zich in een gemeente van de Brusselse agglomeratie komen vestigen.

ANTWOORD

De Minister verklaart dat hij bij zijn pogingen om in de Brusselse agglomeratie voorrang te verlenen aan het openbaar vervoer op kruispunten waar die noodzaak door elkeen wordt erkend, op heel wat verzet is gebotst. Hij heeft de 19 gemeentebesturen in dat dossier om advies verzocht en is

Si celui-ci décidait malgré tout de procéder d'abord à l'élargissement de la chaussée de Bruxelles, on pourrait envisager de revoir l'ordre de priorité des travaux de la M.I.V.G. (société des transports intercommunaux de Gand).

**

Un intervenant fait observer que les tarifs de la S.N.C.V. et des S.T.I. ont augmenté de 18,5 p.c. au cours des deux dernières années. Pour ce qui est des lignes concédées, il voudrait savoir si les concessionnaires participent eux aussi à l'effort demandé à la population. Il constate qu'en matière de transports urbains, on a clairement opté pour le métro lourd. Cela implique-t-il que l'on procédera chaque fois à une analyse coûts/avantages préalable en ce qui concerne les nouveaux investissements, pour en vérifier la rentabilité?

REPONSE

Il est évident que, pas plus que les utilisateurs des transports publics, les concessionnaires des lignes d'autobus n'ont échappé aux modérations que le Gouvernement a imposées tant aux salariés qu'aux indépendants au cours des années 1984, 1985 et 1986. Dans le cadre des négociations entre les concessionnaires et l'administration en vue d'éventuelles adaptations de tarif prévues par les conventions, la direction veille scrupuleusement à ce que les dispositions légales et réglementaires en matière de modulation salariale soient strictement respectées. Pour ce qui est des travaux du métro, le Ministre fait observer que, dans le passé, on a de toute évidence été un peu trop généreux en matière d'investissements dans certaines villes; maintenant on est en quelque sorte devenu prisonnier de cette politique trop ambitieuse et on n'arrive plus à achever les travaux souterrains entamés il y a quelques années.

Il faudra, par conséquent, se contenter d'achever les chantiers qui pourront immédiatement être mis en usage. En tout cas, on exigera nécessairement une analyse coûts/avantages préalable pour tout nouveau projet.

**

Un autre membre pose encore les questions suivantes :

Où en est-on en ce qui concerne l'application de l'arrêté n° 140 dans l'agglomération bruxelloise et plus spécialement des dispositions permettant au Ministre d'accorder la priorité aux transports publics?

Quelle est la politique que le Ministre poursuivra en matière de transports scolaires?

Il propose enfin, en vue de familiariser le citoyen avec les facilités offertes par les transports urbains et de renforcer leurs liens avec la clientèle, de délivrer gratuitement une carte à tous les nouveaux ménages qui s'installent dans une commune de l'agglomération bruxelloise.

REPONSE

Le Ministre déclare que ses efforts en vue d'accorder, dans l'agglomération bruxelloise, la priorité aux transports publics aux carrefours où tout le monde le juge nécessaire, se sont heurtés à bien des oppositions. Il a demandé, sur ce dossier, l'avis des 19 administrations communales et c'est à

ontgoocheld te moeten mededelen dat slechts 1 enkele gemeente in positieve zin heeft gereageerd op zijn voorstellen.

In verband met de gebeurlijke uitvoering van de taak van het leerlingenvervoer door de openbare vervoermaatschappijen zal voorafgaandelijk een onderzoek worden ingesteld lijn per lijn. Alleen wanneer blijkt dat die operatie voor de maatschappijen geen nieuwe verliespost betekent, zal hun de taak worden toevertrouwd.

Het idee van de gratis reiskaart voor de nieuwe gezinnen zal worden onderzocht.

**

Een senator stelt de volgende vragen :

Vertegenwoordiging van de gebruikers in de raden van bestuur van de M.I.V.'s.

Aangezien de M.I.V.'s oorspronkelijk werden gezien als werkelijke openbare diensten ten behoeve van de bevolking, rijst de vraag of de Minister het denkbaar en, zoals wij, wenselijk acht om hun statuten te wijzigen ten einde vertegenwoordigers van de gebruikers in de verschillende raden van bestuur te kunnen opnemen.

ANTWOORD

Indien het voor een openbare vervoermaatschappij van belang is om de werkelijke behoeften van de reizigers te kennen, doet zij er waarschijnlijk goed aan geen vertegenwoordigers van de gebruikers in de raden van bestuur op te nemen.

De gebruikersverenigingen zijn ongetwijfeld van groot belang en contacten tussen die verenigingen en de directies van de maatschappijen zijn altijd nuttig. Maar men moet toegeven dat zij niet altijd representatief zijn en dat hun bestaan vaak van kortstondige duur is.

Er zij overigens aan herinnerd dat de rol van een raad van bestuur erin bestaat de maatschappij te besturen, d.w.z. het best mogelijke evenwicht te vinden tussen beperkte goederen en oneindig rekbare behoeften. Men zou kunnen vrezen dat de « vertegenwoordigers van de gebruikers » als bestuurder de neiging zullen hebben vooral voldoening te geven aan de meest actieve onder de bevolking, ten nadele van andere evenzeer gewettigde behoeften, of dat ze te weinig oog zullen hebben voor de financiële verplichtingen waaraan de maatschappijen onderworpen zijn.

Tenslotte dient opgemerkt te worden dat de meeste bestuurders openbare mandatarissen zijn, gekozen door de bevolking. Dit is ongetwijfeld de beste, objectieve waarborg voor de representativiteit van de gebruikers. Hun functie van bestuurder past volledig in de opdracht die zij met het oog op de verdediging van het algemeen belang van de bevolking gekregen hebben.

**

Klantenverlies bij de openbare vervoerdiensten van de N.M.V.B. en de M.I.V.'s.

Wat is het beschikbare cijfermateriaal voor 1984, 1985 en 1986 waarmee de aard en de omvang van dit verschijnsel kunnen worden verklaard, voor de grote maatschappijen

regret qu'il doit constater qu'une seule commune a réagi favorablement à ses propositions.

Pour ce qui est de la prise en charge éventuelle des transports scolaires par les sociétés de transports publics, on procédera préalablement à une enquête ligne par ligne. Cette mission ne sera confiée auxdites sociétés que s'il s'avère qu'il n'en résultera aucun nouveau poste déficitaire pour elles.

L'idée de délivrer gratuitement une carte aux ménages s'installant dans l'agglomération bruxelloise sera examinée.

**

Un sénateur pose encore les questions suivantes :

Représentation des usagers dans les conseils d'administration des S.T.I.

Dans la mesure où les S.T.I. sont d'abord conçues pour être de réels services publics à la population, le Ministre estime-t-il pensable et, comme nous, souhaitable de modifier les statuts de ces S.T.I. de façon à pouvoir associer des représentants des usagers aux différents conseils d'administration ?

REPONSE

S'il est important pour une société de transports publics de bien connaître les besoins réels des usagers, le meilleur moyen n'est sans doute pas de faire entrer des représentants d'usagers au sein des conseils d'administration.

Les associations d'usagers sont certes intéressantes et il est toujours utile d'établir le contact entre elles et la direction des sociétés. Mais il faut reconnaître qu'elles n'ont pas une base de représentativité tout à fait objective, et leur existence est souvent éphémère.

Par ailleurs, il convient de rappeler qu'un conseil d'administration a pour rôle de gérer la société, c'est-à-dire de trouver la meilleure adéquation entre des ressources rares et des besoins extensibles à l'infini. On pourrait craindre que des administrateurs « représentant les usagers » n'aient tendance à trop privilégier la satisfaction de certaines demandes d'habitants plus actifs, au détriment d'autres besoins tout aussi légitimes, ou de n'accorder que trop peu d'importance aux contraintes financières auxquelles sont soumises les sociétés.

Enfin, il faut observer que la plupart des administrateurs sont des mandataires publics, élus par la population. Ceci est sans doute la meilleure garantie de représentativité des usagers, sur une base objective. Leur fonction d'administrateur s'inscrit tout naturellement dans la mission qu'ils ont reçue de la population de « gérer la chose publique ».

**

Baisse de fréquentation des services de transports en commun S.N.C.V. et S.T.I.

Par grande société exploitante de transports en commun dans les agglomérations et pour la S.N.C.V., quels sont les chiffres disponibles pour 1984, 1985, 1986 per-

van openbaar vervoer in de agglomeraties en voor de N.M.V.B.? Hoe kunnen die schommelingen precies worden uitgelegd en welk beleid wil de Minister voegen om de vastgestelde daling af te remmen en het gebruik van het openbaar vervoer positief te bevorderen? Wat was in dit verband het standpunt van de Minister betreffende het vaststellen van de benzineprijs, waarvan de belangrijke daling tijdens de jongste maanden volgens hem een belangrijke oorzaak geweest kan zijn van het klantenverlies bij het openbaar vervoer?

ANTWOORD

De evolutie van het aantal reizigers van de maatschappijen voor openbaar vervoer is als volgt :

In miljoenen reizigers — <i>En millions de voyageurs</i>	1981	1982	1983	1984	1985
M.I.V.B. — S.T.I.B.	206 648	202 922	191 866	189 313	190 972
M.I.V.A. — M.I.V.A.	60 169	59 225	57 060	56 029	54 649
S.T.I.L. — S.T.I.L.	56 622	55 672	54 588	57 572	57 995
M.I.V.G. — M.I.V.G.	31 930	32 020	31 186	30 130	30 025
S.T.I.C. — S.T.I.C.	13 307	12 456	12 601	12 231	11 711
S.T.I.V. — S.T.I.V.	7 348	7 104	6 865	6 758	6 689
N.M.V.B. — S.N.C.V.	305 011	289 655	275 941	268 902	274 368

De cijfers voor 1986 zijn nog niet beschikbaar, maar de resultaten bekend voor de eerste zes maanden wijzen op een aanzienlijke reizigersdaling bij de meeste maatschappijen.

Alhoewel de werkelijke vermindering niet zo duidelijk is als de cijfers doen uitschijnen (een deel van het reizigersverlies is te wijten aan de abonnementen die statistisch zwaarder doorwegen dan hetgeen zij in werkelijkheid vertegenwoordigen), is het onloochenbaar dat de vermindering van het aantal reizigers zich duidelijk aftekent. Er zijn ongetwijfeld vele redenen :

- de toenemende weerslag van de economische crisis (daling van de werkgelegenheid — inkomstenbeperking);
- scherpe concurrentie vanwege de personenwagens (grotere bewegelijkheid, hogere snelheid);
- de sociale onrust in de sector verplichten de reizigers hun toevlucht te nemen tot andere formules, die zij niet meer verlaten zodra de toestand is hersteld (bijvoorbeeld de « carpooling »);
- de tariefverhogingen, die nochtans zeer gematigd waren; in 1987 zal geen verhoging worden toegepast.

In 1986 hebben de stakingen, maar eveneens de forse daling van de brandstofprijzen een negatieve invloed gehad op het gebruik van het openbaar vervoer; zelfs voor ritten over korte afstanden.

De daling van de benzineprijzen is een gegeven waarvan niet enkel de negatieve aspecten overwogen dienen te worden, met name op de reizen met het openbaar vervoer. Ik denk

mettend de préciser la nature et l'ampleur du phénomène; quelles sont les explications précises données à ces variations, et quelle politique comptez-vous mener pour enrayer les baisses constatées et promouvoir positivement l'utilisation des services de transport en commun? Quelle a été à cet égard votre position concernant la détermination du prix de l'essence, dont la baisse sensible ces derniers mois est, de votre avis, une cause importante possible de désaffection des transports en commun?

REPONSE

L'évolution du nombre de voyageurs des sociétés de transport en commun est la suivante :

Les chiffres ne sont pas encore disponibles pour 1986, mais les résultats connus pour les premiers mois indiquent une baisse assez sensible dans la plupart des sociétés.

Bien que la réduction réelle soit moins marquée que ce que les chiffres renseignent (une partie de la perte est due aux abonnements dont le poids statistique est supérieur à ce qu'ils représentent), il est indéniable qu'une baisse de fréquentation apparaît de façon régulière. Les causes sont sans doute multiples :

- les effets progressifs de la crise économique (pertes d'emploi, limitation des revenus);
- la concurrence accrue de la voiture automobile (plus grande mobilité, plus grande rapidité);
- les mouvements sociaux dans le secteur obligent les voyageurs à trouver d'autres formules de déplacement, qu'ils n'abandonnent pas une fois la situation rétablie (le « carpooling » notamment);
- les hausses de tarifs, qui sont restées assez modérées cependant; en 1987, il n'y aura pas de hausse.

En 1986, l'impact des grèves, mais également la forte baisse du prix du carburant ont des effets très négatifs sur la fréquentation des transports publics, même pour les déplacements sur de courtes distances.

La baisse du prix de l'essence est une réalité dont il ne faut pas voir que les effets négatifs, notamment sur les déplacements en transports publics. Je ne crois pas que la

niet dat de fiscaliteit op de brandstoffen verhoogd dient te worden om de prijsdaling af te remmen, en zo te trachten een deel van de reizigers op een kunstmatige wijze te overhalen om het openbaar vervoer te nemen.

In de eerste plaats dienen degenen die verantwoordelijk zijn voor de vervoermaatschappijen voldoende dynamisme te betonen bij het beheren van hun onderneming om het publiek te overtuigen bij voorkeur van hun diensten gebruik te maken : een betere coördinatie van de diensten, keuze van snelle reismogelijkheden, aan de behoeften aangepaste haltes, verdoorgedreven marktonderzoek, enz.

In die optiek heeft de N.M.V.B. bijvoorbeeld een commercieel plan uitgewerkt met de bedoeling de attractiviteit van haar voorstedelijke en stedelijke lijnen aanzienlijk te verbeteren : rechtstreekse reismogelijkheden, gebruik van snelle invalsmogelijkheden in de steden, invoeren van klokvast diensten op de grote assen.

Over enkele jaren zullen grote infrastructuurwerken trouwens voltooid zijn en zullen de door de Staat gedane investeringen ter verbetering en modernisering van het stedelijk vervoer resultaten afwerpen :

- metro van Antwerpen (heel het net);
- lichte metro van Charleroi (Oost-West-as in 1987, en daarna de oostelijke lus);
- het in metro brengen van de Kleine Ring te Brussel;
- geautomatiseerd stedelijk vervoer te Luik (T.A.U.) : begin der werken in 1987).

Tenslotte dient de aandacht van de plaatselijke openbare mandatarissen te worden gevestigd op de rol die zij kunnen spelen om de openbare transportmiddelen die de Staat hun ter beschikking stelt, aantrekkelijker te maken (stadsvernieuwing, verkeersvoorwaarden voor autobussen en trams).

Het is voldoende te kijken naar de talrijke steden in onze buurlanden om hiervan overtuigd te zijn.

**

- Schuilhuisjes langs de lijnen van het openbaar vervoer

Welk beleid heeft de Minister gevoerd en wil hij nog voeren voor het plaatsen van schuilhuisjes langs de lijnen, zo nodig aangevuld met fietsrekken voor degenen die gebruik maken van de fiets en het openbaar vervoer ?

Nu sommige privé firma's aan de gemeenten gratis schuilhuisjes aanbieden, op voorwaarde evenwel dat ze reclameborden mogen aanbrengen, ontslaat dit dan de maatschappijen van het plaatsen van schuilhuisjes voor de gebruikers van het openbaar vervoer ?

Werden er contacten gelegd met de R.T.T. om sommige belangrijke haltes en stations van het openbaar vervoer uit te rusten met telefooncellen ?

ANTWOORD

Het departement voert sedert vele jaren een beleid voor het plaatsen van schuilhuisjes aan de drukke bushaltes. Het

fiscalité sur le carburant doit être renforcée, pour contenir la baisse des prix et tenter ainsi de ramener artificiellement une partie des voyageurs vers le transport public.

Il appartient en premier lieu aux responsables des sociétés de transport de faire preuve de suffisamment de dynamisme dans la gestion de leur entreprise pour convaincre le public de faire davantage appel à leurs services : meilleure coordination des services, choix d'itinéraires rapides, dessertes adaptées aux besoins, marketing plus agressif, etc.

C'est dans cet esprit par exemple que la S.N.C.V. met sur pied un plan commercial visant à renforcer sensiblement l'attractivité de ses lignes sub- et interurbaines : parcours plus directs, pénétration dans les villes plus rapide, services cadencés sur les grands axes.

Par ailleurs, d'ici quelques années, l'achèvement de grands travaux d'infrastructure devrait permettre de recueillir les fruits des investissements consentis par l'Etat pour améliorer et moderniser les transports urbains :

- métro d'Anvers (ensemble du réseau);
- métro léger de Charleroi (axe Est-Ouest en 1987, et ultérieurement la boucle Est);
- mise en métro de la Petite Ceinture à Bruxelles;
- transport automatisé urbain de Liège (début des travaux en 1987).

Enfin, il convient d'attirer l'attention des mandataires publics locaux sur le rôle qu'ils peuvent jouer pour rendre plus attractifs les moyens de transport public que l'Etat met à leur disposition (aménagement urbain, conditions de circulation des autobus et tramways).

Il suffit de jeter un coup d'œil dans de nombreuses villes dans les pays qui nous entourent pour s'en convaincre.

**

- Abribus le long des lignes de transports en commun

Quelle politique avez-vous suivie et proposez-vous de suivre pour l'équipement des lignes en abribus, complété selon les besoins d'abri-vélos pour les trajets vélo + transports en commun ?

Le fait que certaines firmes privées offrent aux communes des abris gratuits compensés par la disposition de panneaux publicitaires dispense-t-il les sociétés d'avoir une politique précise en matière d'équipement en abris pour les utilisateurs des transports en commun ?

Des contacts sont-ils pris avec la R.T.T. pour joindre dans certains cas des cabines téléphoniques aux arrêts et stations importants de transports en commun ?

REPONSE

Le département mène depuis plusieurs années une politique de placement d'abribus aux arrêts d'autobus

subsidieerde al de bouw van meer dan 4 000 schuilhuisjes over heel het land. Op dit ogenblik loopt een bestelling van 1 000 nieuwe schuilhuisjes.

Op bepaalde, vanuit reclame-oogpunt, interessante halten worden de schuilhuisjes gratis gebouwd en onderhouden door reclamefirma's.

Op het platteland en in de kleine steden zorgt mijn departement, in samenwerking met de N.M.V.B. en de gemeenten, voor het plaatsen van schuilhuisjes.

Wat het plaatsen van fietsenrekken betreft, dient opgemerkt te worden dat reeds talrijke spoorwegstations alsook eindpunten van trams ermee worden uitgerust. Dit beleid zal in de eerstvolgende jaren verder gevolgd worden.

Met de R.T.T. werden nog geen afspraken gemaakt om telefooncellen te installeren in de nabijheid van bus- en tramhalten.

**

— M.T.B.-abonnements te Brussel

Wat zijn de criteria en de bedragen inzake de verdeling van de M.T.B.-abonnements tussen de M.I.V.B., de N.M.V.B. en de N.M.B.S. ?

Gesteld bovendien dat die abonnements klanten bezorgen aan het openbaar vervoer, behoort dan de geldigheidszone ervan bij de grens van de Brusselse agglomeratie niet opnieuw onderzocht te worden, bij voorbeeld te Linkebeek ?

Hoe kan worden verklaard dat de klanten afwisselend verschillende abonnements kopen, onder meer het M.T.B.- en het schoolabonnement ?

ANTWOORD

De verdeling van de ontvangsten van de M.T.B.-abonnements tussen de verschillende vervoermaatschappijen is als volgt : 87 pct. voor de M.I.V.B., 10 pct. voor de N.M.V.B. en 3 pct. voor de N.M.B.S. Deze forfaitaire verdeling is gebaseerd op de belangrijkheid van het aantal lokale verplaatsingen op de respectieve netten te Brussel.

De verbinding met de gemeente Linkebeek wordt momenteel verzorgd door de N.M.V.B.- en N.M.B.S.-lijnen waarop verschillende typen van abonnements geldig zijn; de prijs wordt berekend op basis van een kilometertarief d.w.z. strikt beperkt tot de afstand die de reiziger wil afleggen. Daar Linkebeek gelegen is in de voorstadszone van de N.M.V.B. is het eveneens mogelijk vijfrittenkaarten à 140 frank te gebruiken (dit is 28 frank/rit) die recht geven op een kosteloze overstap op het M.I.V.B.-net.

Over 't algemeen is elke tarificatie aan geografische grenzen gebonden; ik begrijp zeer goed dat de reizigers die zich juist buiten dit grensgebied bevinden, verkiezen dat het uitgebreid zou worden om eveneens een voordeliger prijs te kunnen genieten.

Maar aan dergelijke vragen toegeven betekent er nieuwe creëren, en geleidelijk aan de ontvangsten van de maatschappijen doen verminderen.

importants. Il a déjà subsidié la construction de plus de 9 000 abribus dans tous le pays. Actuellement, une commande de 1 000 nouveaux abribus est en cours.

Du point de vue publicitaire, des abribus sont construits gratuitement aux arrêts intéressants et entretenus par des firmes publicitaires.

A la campagne et dans les petites villes, c'est mon département, en collaboration avec la S.N.C.V. et les communes, qui se charge de la construction d'abribus.

En ce qui concerne les abris pour vélos, de nombreuses stations de chemin de fer, ainsi que certains terminus de lignes de tramways en sont déjà équipés. Cette politique sera poursuivie progressivement dans les prochaines années.

Aucun accord n'a encore été conclu avec la R.T.T. pour installer des cabines téléphoniques à proximité des arrêts de bus et de trams.

**

— Abonnements M.T.B. à Bruxelles

Quels sont les critères et les montants de répartition des abonnements M.T.B. entre la S.T.I.B., la S.N.C.V. et la S.N.C.B. ?

En outre, si ces abonnements sont des facteurs d'attraction de la clientèle vers les réseaux de transports en commun, ne faut-il pas réexaminer le périmètre de validité de cet abonnement aux limites de l'agglomération bruxelloise, notamment à Linkebeek ?

Comment explique-t-on les variations d'achat par la clientèle des différents abonnements, dont le M.T.B. et les abonnements scolaires ?

REPONSE

La répartition de la recette M.T.B. entre les sociétés concernées s'effectue selon la grille suivante : 87 p.c. pour la S.T.I.B., 10 p.c. pour la S.N.C.V. et 3 p.c. pour la S.N.C.B. Cette répartition forfaitaire est en rapport avec l'importance des déplacements locaux observés sur les réseaux respectifs à Bruxelles.

La commune de Linkebeek est desservie actuellement par des lignes de la S.N.C.V. et de la S.N.C.B. sur lesquels différents types d'abonnement sont accessibles sur la base d'un tarif kilométrique, c'est-à-dire pouvant se limiter aux stricts besoins de déplacement du voyageur. Puisque Linkebeek est situé dans la zone suburbaine de la S.N.C.V., il est aussi possible d'utiliser les cartes à cinq voyages à 140 francs (28 francs le voyage) donnant correspondance gratuite sur le réseau urbain de la S.T.I.B.

D'une manière générale, toute tarification suppose des limites géographiques : je comprends fort bien que les voyageurs qui se rendent juste au-delà de la limite fixée peuvent souhaiter le report de celle-ci pour bénéficier d'un prix plus favorable.

Mais satisfaire de telles demandes n'aurait pour effet que d'en susciter de nouvelles et de réduire progressivement les recettes des sociétés.

In die omstandigheden acht ik het niet opportuun de huidige grenzen van de M.T.B.-zone te herzien (noch te Linkebeek, noch elders).

Het verschil in categorieën van klanten, zowel voor de M.T.B.- als voor de schoolabonnementen kan verklaard worden volgens het type van het belangstellende publiek en van de idee die men zich vormt over de werkelijke prijs die ervoor moet betaald worden.

In voorkomend geval hebben de schoolabonnementen betrekking op een vrij onveranderlijk publiek; ze vertegenwoordigen constant 25 pct. van het totaal aantal vervoerbewijzen.

Voor de M.T.B.-abonnementen daarentegen, en alhoewel dit ten minste 30 pct. van de verkochte vervoerbewijzen uitmaakt, is er een lichte variatie waar te nemen. Die hangt nauwer samen met wat de reiziger meent nodig te hebben als behoeften aan verplaatsing en uit besparingsoverwegingen zal hij bijgevolg ter vervanging hiervan, bij voorkeur gebruik maken van rittenkaarten ofwel van gewone reisbiljetten.

Te Brussel werd een zekere daling van het aantal abonnementen vastgesteld tussen 1981 en 1984. Hiervoor zijn er verschillende redenen :

- bepaalde reizigers rekenen uit hoeveel ritten ze per maand zullen maken;
- de toename van de werkloosheid heeft bepaalde reisbehoeften verminderd;
- de sociale onrust heeft de reizigers wantrouwig gemaakt wat de continuïteit van de geboden diensten betreft.

**

— Bussen voor minder-validen te Brussel

Op dit ogenblik zouden er te Brussel slechts acht van de vijftien bussen voor minder-validen meer rijden. Meent de Minister dat deze dienst niet aan de eisen voldoet of dat hij uitgebreid zou moeten worden, onder meer door uitbreiding tot personen van de derde leeftijd die zich moeilijk kunnen bewegen ?

Zou in dit verband de erkenning van taximaatschappijen niet afhankelijk gesteld kunnen worden van het bestaan van een aantal voertuigen die zijn aangepast voor enerzijds het vervoer van minder-validen en anderzijds het vervoer tegen betaling van groepen van meer dan drie personen (grote gezinnen, kleine groepen, enz) ?

ANTWOORD

Het huidig park van de M.I.V.B. bestaat nog steeds uit 15 voertuigen voor het vervoer van gehandicapten. Het is weliswaar mogelijk dat bepaalde voertuigen voorlopig niet beschikbaar (onderhoud, herstelling...) zijn. Nochtans deel ik mede dat het aantal dagelijkse prestaties nooit is vermindert ('s morgens 8 - 's namiddags 9).

De huidige dienstverlening is voldoende attractief. De M.I.V.B. heeft zelfs moeilijkheden om gevolg te kunnen geven aan de vraag van de huidige rechthebbenden. De budgettaire middelen die voor deze vervoerwijze ter beschikking gesteld worden, maken het niet mogelijk ook andere categorieën van reizigers toe te laten.

Dans ces conditions, je n'estime pas opportun de revoir les limites actuelles de l'abonnement M.T.B. que ce soit à Linkebeek ou ailleurs.

Les variations de clientèle quant aux abonnements M.T.B. et scolaires peuvent s'expliquer suivant le type de public intéressé et la perception qu'a ce dernier du prix réel à payer pour son déplacement.

En l'occurrence, les abonnements scolaires concernent un public stable qui donne un taux d'utilisation constant de 25 p.c. par rapport à l'ensemble des titres de transport.

Par contre, l'abonnement M.T.B., tout en constituant 30 p.c. au moins des titres vendus, varie quelque peu. Il dépend plus étroitement de ce que le voyageur estime être ses besoins de déplacements et, en conséquence, par souci d'économie, utilise en échange davantage les cartes, voire les billets directs.

On a observé une certaine réduction du nombre d'abonnements à Bruxelles entre 1981 et 1984. Les causes peuvent être multiples :

- certains voyageurs calculent davantage en fonction du nombre de voyages par mois;
- l'accroissement du chômage a réduit certains besoins de déplacement;
- certains mouvements sociaux peuvent avoir rendu les voyageurs méfiants quant à la continuité du service.

**

— Bus pour handicapés à Bruxelles

Selon mes informations, il n'y aurait plus à l'heure actuelle que huit bus sur quinze en service pour les handicapés à Bruxelles. Le Ministre estime-t-il que ce service est inefficace ou qu'il devrait être développé, notamment en ouvrant l'accès de celui-ci aux personnes à mobilité réduite du troisième âge ?

Dans le même esprit, l'agrégation des sociétés de taxis ne pourrait-elle être conditionnée par l'existence de certains véhicules adaptés d'une part au transport des handicapés et d'autre part au transport rémunéré de groupes de plus de trois personnes (familles nombreuses, petits groupes, etc.) ?

REPONSE

Le parc actuel de la S.T.I.B. comporte toujours quinze véhicules affectés au transport de handicapés. Bien entendu, il peut arriver que certains véhicules soient momentanément indisponibles (entretien, panne...). Je signale cependant que le nombre de prestations journalières n'est jamais réduit (le matin 8 - l'après-midi 9).

Le service actuel est suffisamment attractif. La S.T.I.B. éprouve même des difficultés à répondre aux demandes des ayants droit actuels. Les moyens budgétaires mis à la disposition de ce type de transport ne permettent pas d'en ouvrir l'accès à d'autres catégories de voyageurs.

Het afgeven van een vergunning voor het exploiteren van een taxidienst behoort tot de uitsluitende bevoegdheid van het College van de agglomeratie, onder de voorwaarden die door de Agglomeratieraad worden vastgesteld. Het College beoordeelt het openbaar nut van de dienst en geeft, in voorkomend geval, de vergunningen af zonder de tussenkomst van de Minister van Verkeerswezen.

Indien het College het nuttig oordeelt, kan het een taxi-maatschappij erkennen die zich specialiseert in het vervoer van minder-validen of van bepaalde categorieën van personen.

4. Wegvervoer en verkeersveiligheid

Een lid stelt vast dat de huidige reglementering nog steeds voorziet in een toegelaten belasting van 13 ton per as. Hij vraagt zich af of het niet aangewezen is deze grens te verlagen.

Hij wijst erop dat bepaalde gemeentelijke overheden soms elke vorm van zwaar vervoer op bepaalde wegen van hun grondgebied verbieden om die wegen in goede staat te houden. Hetzelfde lid spreekt tevens zijn bezorgdheid uit over de werktijden van sommige vrachtwagenschauffeurs.

ANTWOORD

De Minister zegt dat hij reeds vergeefs aan zijn Europese collega's van verkeerswezen voorgesteld heeft de maximumbelasting per as terug te brengen tot 10,5 ton. Hij zal echter blijven aandringen om die vermindering er door te krijgen. Wat betreft een reglementering om het zwaar wegverkeer te verbieden op het grondgebied van sommige gemeenten, meent hij zo'n reglementering niet te kunnen goedkeuren indien zij ingaat tegen de nationale reglementering ter zake.

Vanzelfsprekend kunnen de gemeenten die schade hebben opgelopen door het zwaar vrachtvervoer op hun grondgebied, steeds een vordering tot schadeloosstelling instellen tegen degenen die voor de schade aansprakelijk zijn. Tot slot wijst hij erop dat de controle op de prestaties van de vrachtwagenschauffeurs niet tot zijn bevoegdheid behoort.

**

Een lid vraagt of binnen een redelijk korte termijn een speciale vergadering van de Commissie voor de Infrastructuur kan worden bijeengeroepen om de specifieke problemen van de verkeersveiligheid te onderzoeken.

Het verwondert hem dat er voor die verkeersveiligheid zo weinig kredieten uitgetrokken zijn op de begroting van Verkeerswezen. Hij vraagt zich dan ook af of er andere geldmiddelen zijn om de projecten inzake verkeersveiligheid te financieren. Hij beklaagt zich over het feit dat sommige vrachtwagens lange tijd geparkeerd staan (soms zelfs verscheidene dagen) in residentiële woonwijken.

Tot slot merkt hij op dat het niet volstaat de snelheid van de voertuigen te beperken in woongebieden, doch dat ook de wegen aangepast moeten worden.

La délivrance des autorisations d'exploiter un service de taxis relève de la compétence exclusive du Collège d'agglomération aux conditions fixées par le Conseil. Le Collège apprécie l'utilité publique du service et délivre, s'il y a lieu, les autorisations sans intervention du Ministre des Communications.

Si le Collège l'estime utile, il peut agréer une société de taxis qui se spécialiserait dans le transport de handicapés ou de catégories déterminées de personnes.

4. Transports par la route et sécurité routière

Un membre constate que la réglementation actuelle prévoit toujours une charge tolérée de 13 tonnes par essieu. Il se demande s'il ne serait pas opportun de faire baisser cette limite.

Il souligne que certaines autorités communales, dans le souci de sauvegarder le bon état des routes s'opposent parfois à tout trafic de transport lourd sur certains axes de leur territoire. Le même membre se montre également soucieux quant à la durée de travail de certains chauffeurs de poids lourds.

REPONSE

Le Ministre déclare qu'il a déjà sans succès, fait une proposition à ses collègues européens des transports en vue de réduire la charge maximale par essieu à 10,5 tonnes. Il continuera cependant à s'efforcer d'obtenir cette diminution. Quant à une réglementation interdisant le trafic lourd sur le territoire de certaines communes, il estime qu'il ne pourrait approuver pareille réglementation si elle est en contradiction avec la réglementation nationale en la matière.

Cela n'empêche évidemment pas les communes qui ont subi des dommages par suite du transport de marchandises lourdes sur leur territoire, d'intenter une action judiciaire en vue de se faire dédommager par les responsables des dégâts. Enfin, il souligne que le contrôle des prestations des chauffeurs de poids lourds n'est pas de sa compétence.

**

Un membre demande d'envisager la possibilité, dans un délai relativement proche, d'une réunion spéciale de la Commission de l'Infrastructure consacrée aux problèmes spécifiques de la sécurité routière.

Il s'étonne que les crédits prévus au budget des Communications pour la sécurité routière soient peu élevés et se demande s'il y a d'autres ressources destinées à financer les projets relatifs à la sécurité. Il se plaint du stationnement de longue durée (parfois plusieurs jours) de certains poids lourds dans les quartiers résidentiels.

Enfin, il fait remarquer qu'il ne suffit pas de limiter la vitesse des véhicules dans les zones d'habitation, mais qu'il faut également aménager la voirie.

ANTWOORD

De Minister is het volledig eens om een bijzondere vergadering te besteden aan de problemen inzake verkeersveiligheid. Wat de uitgaven voor die verkeersveiligheid betreft, wijst hij erop dat zijn departement op de begroting van 1986 een bedrag van 22 miljoen heeft uitgetrokken (een gedeelte van artikel 12.24, sectie 5 - titel I) tot dekking van de werkingskosten van de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid.

Voor Via Secura, dat het secretariaat van de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid verzekerde, werd 1 000 000 frank ingeschreven (artikel 41.01).

Het Studiefonds voor een veilig wegverkeer v.z.w., nauw verbonden en samenwerkend met zijn departement, houdt zich hoofdzakelijk bezig met studies inzake het verkeer en met homologaties van voertuigen en veiligheidsuitrustingen. Het heeft ongeveer 48 000 000 frank eigen inkomsten en besteedt die aan veiligheidsdoelinden.

Gelet op de verscheidenheid van de instellingen die zich met verkeersveiligheid inlaten en de versnippering van de acties, werd op 6 oktober 1986 een nieuwe v.z.w. opgericht, Hoger Instituut voor de Verkeersveiligheid, die de Hoge Raad van de Verkeersveiligheid, het Studiefonds voor een veilig wegverkeer en het Centrum voor de aanpassing aan het rijden der gehandicapte automobilisten (C.A.R.A.) zal groeperen.

In het verkeersreglement (artikel 27, 5°) wordt het parkeren van voertuigen op de openbare weg aan beperkingen onderworpen (ten hoogste 24 uren voor bepaalde categorieën).

Verder regelt een koninklijk besluit van 15 maart 1976 het parkeren van voertuigen die gevaarlijke produkten vervoeren (niet gereinigde tankwagens mogen niet zonder toezicht op de openbare weg achtergelaten worden).

Voor het overige moet de plaatselijke overheid de nodige maatregelen treffen om misbruiken op dit vlak te voorkomen.

**

Een lid vraagt zich af of de controle op het vervoer van gevaarlijke produkten wel doeltreffend is.

Ook meent hij dat de nieuwe verkeerstekens op de autosnelwegen vaak tot verwarring leiden bij de automobilisten en bijgevolg lijken ze hem niet goed gekozen. Tevens wijst hij op het gebrek aan coördinatie bij het leerlingenvervoer. Tot slot meent hij dat sommige termen van het koninklijk besluit van 22 september 1986 betreffende de benaming, de kenmerken en het loodgehalte van de benzines voor motorvoertuigen, niet correct in het Duits werden vertaald.

ANTWOORD

1. De Minister antwoordt dat hij zich ervan bewust is hoe belangrijk het probleem van de controle op het vervoer van gevaarlijke stoffen is.

REPONSE

Le Ministre se déclare entièrement d'accord pour consacrer une réunion spéciale aux problèmes de la sécurité routière. En ce qui concerne les dépenses destinées à celle-ci, il souligne que son département a inscrit dans le budget 1986 une somme de 22 millions (une partie de l'article 12.24, section 51 - titre I), couvrant les frais de fonctionnement du Conseil supérieur pour la sécurité routière.

Un montant de 1 000 000 de francs a été inscrit (article 41.01) pour Via Secura qui a assumé le secrétariat du Conseil supérieur de la sécurité routière.

Le Fonds d'études pour la sécurité routière, une a.s.b.l. qui est étroitement liée à son département et avec laquelle il collabore étroitement, s'occupe principalement d'études en matière de circulation et de l'homologation de véhicules et d'équipements de sécurité. Le montant de ses ressources propres est de quelque 48 000 000 de francs qu'il consacre à des objectifs de sécurité.

Etant donné la diversité des institutions qui s'occupent de sécurité routière et la dispersion des efforts, on a créé, le 6 octobre 1986, une nouvelle a.s.b.l., à savoir l'Institut supérieur de la sécurité routière qui regroupera le Conseil supérieur de la sécurité routière, le Fonds d'études pour la sécurité routière et le Centre expérimental de l'adaptation à la route des automobilistes handicapés (C.A.R.A.).

Le code de la route (article 27, 5°) inflige certaines limitations pour le stationnement des véhicules sur la voie publique (maximum 24 heures pour certaines catégories).

D'autre part, un arrêté royal du 15 mars 1976, règle le stationnement de véhicules qui transportent des produits dangereux (des camions-citernes non nettoyés ne peuvent être abandonnés sur la voie publique sans surveillance).

Pour le reste, il appartient à l'autorité locale de prendre les dispositions qui s'imposent en vue d'éviter les abus dans ce domaine.

**

Un membre exprime ses craintes quant à l'efficacité du contrôle sur le transport de produits dangereux.

Il estime aussi que la nouvelle signalisation sur les autoroutes donne souvent lieu à confusion chez les automobilistes et ne lui paraît par conséquent pas fort opportune. Il souligne le manque de coordination en ce qui concerne le transport scolaire. Enfin, il est d'avis que certains termes de l'arrêté royal du 22 septembre 1986 relatif aux dénominations, aux caractéristiques et à la teneur en plomb des essences pour les véhicules à moteur ne sont pas traduits de façon correcte dans la langue allemande.

REPONSE

1. Le Ministre répond qu'il est bien conscient de l'importance du problème relatif au contrôle sur le transport des produits dangereux.

Met ingang van 1 januari 1987 heeft hij acht nieuwe controleurs aangesteld om tot een strengere controle te komen.

2. De verkeerstekens op de autowegen behoren tot de bevoegdheid van zijn collega van Openbare Werken. Met het oog op de eenvormigheid heeft men zich moeten conformeren aan de richtlijnen van de Commissie van de Europese gemeenschap.

3. Wat betreft de vertaling in het Duits van sommige termen van het koninklijk besluit van 22 september 1986, doet de Minister opmerken dat zijn administratie niet betrokken geweest is bij de vertaling in het Duits van het door het lid in vraag gestelde koninklijk besluit van 22 september 1986.

Hij deelt mede dat zijn administratie in de door haar uitgegeven officiële documenten de volgende termen in het Duits gebruikt :

- « Benzin » voor de brandstof benzine;
- « Bleifrei » voor de benaming loodvrij.

Deze termen zijn, naar hij vernomen heeft, de correcte vertaling zoals het geachte lid die wenst.

**

Een lid deelt mee dat hij hoopt het probleem van het vervoer van gevaarlijke stoffen eerlang op te kunnen lossen : samen met enkele andere collega's werkt hij immers aan een wetsvoorstel om aan dat soort van vervoer vaste reizen te leggen.

**

Door een senator worden nog de volgende vragen gesteld :

1. Besparingen op overtollige verkeersborden

De voorschriften voor de wegbeheerders betreffende de wenselijkheid of de noodzaak om verkeersborden aan te brengen, schijnen tot gevolg te hebben dat dure en vaak nutteloze verkeersborden worden aangebracht, vooral aan de kruispunten.

Wat is uw beleid terzake en welke stappen kan u daartoe doen bij de Minister van Openbare Werken en de verschillende instanties belast met het wegbeheer ?

Ik denk vooral aan de vele eenrichtingsborden langs meerstrookse rijbanen met een middenberm.

ANTWOORD

De reglementering voor de wegbeheerders heeft precies tot doel het aantal verkeersborden zoveel mogelijk te beperken; nutteloze herhaling van verkeersborden leidt overigens tot ontwaarding.

A partir du 1^{er} janvier 1987 il a désigné 8 contrôleurs supplémentaires en vue d'exécuter un contrôle renforcé en la matière.

2. La signalisation sur les autoroutes relève de la compétence de son collègue des Travaux publics. Dans un but d'uniformité, on a dû s'aligner sur les directives fournies en ce domaine par la Commission de la Communauté européenne.

3. Quant à la traduction en allemand de certains termes de l'arrêté royal du 22 septembre 1986, le Ministre fait remarquer que son administration n'a pas été associée à cette traduction.

Il signale que dans les documents officiels qu'elle édite, son administration utilise les termes suivants en langue allemande :

- « Benzin » pour le carburant essence;
- « Bleifrei » pour l'appellation sans plomb.

Ces termes sont, d'après ses informations, la traduction correcte telle que souhaitée par l'honorable membre.

**

Un membre souligne qu'il espère pouvoir apporter prochainement une solution satisfaisante au problème du transport de produits dangereux : en collaboration avec quelques collègues, il prépare actuellement une proposition de loi qui prescrirait des routes obligatoires pour ce genre de transport.

**

Un sénateur pose encore les questions suivantes :

1. Economies en matière de signalisation routière excédentaire.

Les indications fournies par le code du gestionnaire concernant l'opportunité ou la nécessité de poser différents panneaux de signalisation semblent aboutir à l'heure actuelle à une inflation coûteuse et souvent inutile de panneaux de signalisation, principalement dans les carrefours.

Quelle est votre politique en la matière et quelles sont les interventions que vous pourriez faire dans ce sens auprès du Ministère des Travaux publics et des différents gestionnaires de la voirie ?

Je pense notamment aux multiples panneaux de sens unique placés le long des chaussées à bandes multiples séparées par une berme centrale.

REPONSE

Le règlement destiné aux gestionnaires des voiries a précisément pour but de limiter autant que possible le nombre des signaux routiers dont la répétition inutile entraîne d'ailleurs la dévalorisation.

Het is juist dat op sommige kruispunten met twee rijbanen verkeersborden aangebracht zijn ter herhaling van het verbod de linker rijbaan te gebruiken.

Ik zal me tot mijn collega van Openbare Werken richten om deze toestand nader te bestuderen.

2. Hoger Instituut voor de Verkeersveiligheid

Dit Instituut werd onlangs in de vorm van een V.Z.W. opgericht. Maakt dit statuut het mogelijk dat het Instituut rechtstreeks bij de taken van uw departement wordt betrokken?

Kan dit Instituut dringend een onderzoek wijden aan het voorstel om in België een hogeschool voor verkeer en verkeersveiligheid op te richten (in navolging van wat in Engeland, Nederland en Frankrijk bestaat) ten einde op lokaal, gewestelijk en nationaal vlak ter zake gespecialiseerd personeel op te leiden?

Welke gevolgen voor de financiën en voor het personeel zullen voortvloeien uit de samensmelting van de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid (H.R.V.V.), het Centrum voor de aanpassing aan het rijden der gehandicapte automobilisten (C.A.R.A.) en het Studiefonds binnen de nieuwe v.z.w.?

ANTWOORD

De oprichting van dit nieuw Instituut in vorm van een V.Z.W. lijkt me heel goed te voldoen voor het uitvoeren van de opgedragen taken.

Enerzijds beschikt het over de gewenste soepelheid om de verschillende campagnes en acties te leiden met het oog op meer verkeersveiligheid. Anderzijds bestaat de raad van bestuur momenteel uit de voornaamste ambtenaren van mijn departement en van andere geïnteresseerde departementen; ook de privé-sector wordt hierbij nauw betrokken.

In de structuren is o.a. in een statutair orgaan voorzien: de « Cel voor coördinatie en conceptie ». Het is een adviesorgaan voor beleidsopties alsmede een forum voor het inzamen van adviezen van diegenen in ons land die met de verkeersveiligheid begaan zijn en zich er ook voor willen inzetten.

De tweede vraag van het geachte lid toont aan hoe noodzakelijk het was een dergelijk Instituut in het leven te roepen.

De doelstelling van het Instituut bestaat erin hulp te verlenen aan een ieder die iets wil ondernemen voor de verkeersveiligheid, zowel particulieren, verenigingen, gemeenten als specialisten op lokaal, regionaal en nationaal vlak. Het oprichten van een school is echter een grootser opgevat project dat later onderzocht zal worden.

Wat betreft de vraag over de financiële gevolgen en de gevolgen voor het personeel, zijn momenteel plannen en projecten in studie ter voltooiing van deze integratie. Er zijn discussies aan de gang met de verschillende instanties en instellingen die daarbij betrokken zijn.

Il est exact qu'à certains carrefours avec des voiries à deux chaussées, des signaux routiers sont placés pour confirmer la réglementation qui interdit d'emprunter la chaussée située à gauche.

Je prendrai contact avec mon collègue des Travaux publics pour approfondir cette question.

2. Institut supérieur de la Sécurité routière

Cet institut vient d'être constitué en une nouvelle A.S.B.L. Si c'est exact, le statut d'A.S.B.L. est-il adapté à une mission directement intégrée à votre département?

Dans quelle mesure le projet de réaliser enfin en Belgique une école supérieure d'étude du trafic, de la circulation et de la sécurité pourrait-il être étudié d'urgence par ce nouvel organisme, de façon à pouvoir former chez nous différents spécialistes locaux, régionaux et nationaux compétents en la matière (voir les écoles en Angleterre, en Hollande, en France)?

Quelles seront les conséquences financières et pour le personnel de la fusion dans la nouvelle A.S.B.L. du C.S.S.R., du C.A.R.A. et du Fonds d'étude notamment?

REPONSE

La constitution de ce nouvel institut sous forme d'A.S.B.L. me paraît particulièrement adaptée aux missions qui lui sont dévolues.

D'une part, il a toute la souplesse voulue pour mener les différentes campagnes et actions en vue d'une meilleure sécurité routière, d'autre part, son conseil en formation se compose des plus hauts fonctionnaires de mon département, des autres départements intéressés ainsi que du secteur privé étroitement lié à cette matière.

Il est, en outre, prévu dans ces structures, un organe statutaire appelé « Cellule de conception et de coordination », organe consultatif pour les options et un forum chargé de rassembler les avis des forces vives intéressées de notre pays et combattant pour une meilleure sécurité routière.

La deuxième question de l'honorable membre à ce sujet révèle à quel point la nécessité de la création d'un tel institut était impérieuse.

Il rentre en effet dans les objectifs de l'institut d'apporter toute l'aide possible à tous ceux qui veulent entreprendre des actions dans le domaine d'une meilleure prévention routière, que ce soient des particuliers, associations, communes, spécialistes locaux, régionaux, nationaux; cependant, constituer une école est un objectif plus ambitieux qui devra être examiné à moyen terme.

En ce qui concerne la question des conséquences financières et pour le personnel, des plans et projets sont actuellement à l'étude pour la parachèvement de ces intégrations. Des discussions sont également en cours avec les diverses instances et organismes concernés.

3. Aanpassing van het verkeersreglement

De Minister heeft gewag gemaakt van aanpassingen die worden overwogen inzake de voorschriften voor ruiters en fietsers.

Hoe staat het met de plannen ter zake en welke prioriteit wil de Minister geven aan de aanpassing van het verkeersreglement inzake de veiligheid van en de voorzieningen voor de fietsers ?

Ik herinner de Minister eraan dat reeds sedert 1981 voorstellen werden gedaan om het verkeersreglement ten behoeve van de fietsers aan te passen, onder meer door het Studiefonds, door de *Groupe de Recherches et d'Actions des Cyclistes quotidiens (G.R.A.C.Q.)* en door diverse instellingen van het Vlaamse Gewest. In hoeverre wordt voor de noodzakelijke aanpassing inspiratie opgedaan bij de pogingen om op Europees niveau de reglementen inzake fietsers te harmoniseren ?

ANTWOORD

Ik heb mijn diensten opdracht gegeven om een werkgroep samen te stellen, belast met een grondig onderzoek over alles wat met de veiligheid van de tweewielers, d.w.z. de fietsers en de bromfietsers, samenhangt.

Deze werkgroep zal zijn werkzaamheden in het begin van 1987 aanvangen.

4. Campagne voor de verkeersveiligheid

De Minister gewaagt van verschillende campagnes voor de verkeersveiligheid die in 1985 en 1986 door Via Secura en door de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid werden opgezet. Werden onderzoeken verricht naar het effect en de doeltreffendheid van die campagnes ten einde in de toekomst de weggebruikers op een meer diepgaande wijze te beïnvloeden en de gedane uitgaven beter de rechtvaardigen ? Opvallend is dat de meeste aanplakborden met betrekking tot die campagnes langs de autowegen staan opgesteld en niet in de agglomeraties, zelfs wanneer die campagnes gericht zijn op voetgangers en fietsers die nooit van de autowegen gebruik maken.

ANTWOORD

De Hoge Raad voor Verkeersveiligheid doet geregeld opiniepeilingen, in samenwerking met een universitair instituut. Voor bepaalde campagnes (b.v. om tot het dragen van de autogordel aan te sporen) valt het gemakkelijker de weerslag te evalueren dan voor campagnes die betrekking hebben op het gedrag van de weggebruikers.

De grote affiches van de campagnes worden aangeplakt op borden die door het Ministerie van Openbare Werken langs de autosnelwegen en de rijkswegen worden geplaatst.

De Hoge Raad voor Verkeersveiligheid beschikt niet over aanplakborden in de steden. Het huren van reclameborden in de stedelijke agglomeraties is een dure zaak.

3. Evolution et adaptation de la réglementation du Code de la route

Le Ministre a évoqué certaines adaptations à l'étude de la réglementation concernant les cavaliers et les cyclistes.

Quel est l'état actuel des projets de réglementation en la matière et quelle priorité le Ministre compte-t-il donner à l'adaptation des règles du Code de la route concernant notamment la facilité et la sécurité de circulation des cyclistes ?

Je me permets de rappeler au Ministre que depuis 1981 déjà, diverses propositions et demandes de modification du Code de la route ont été exprimées en faveur des cyclistes, notamment par le Fonds d'étude par le G.R.A.C.Q. ou par divers organismes de la région flamande. Dans quelle mesure une recherche d'harmonisation européenne des réglementations concernant les cyclistes est-elle prise en considération pour inspirer les adaptations nécessaires ?

REPONSE

J'ai donné instruction à mes services de constituer un groupe de travail en vue d'examiner fondamentalement toute la problématique de la sécurité des deux roues légers, c'est-à-dire des cyclistes et des cyclomotoristes.

Ce groupe de travail fonctionnera au début de l'année 1987.

4. Campagne de sécurité routière

Le Ministre mentionne différentes campagnes de sécurité routière mises en œuvre par Via Secura et le C.S.R.R. en 1985 et 1986. Dispose-t-on d'études d'impact et d'efficacité des différentes campagnes qui permettraient à l'avenir d'en améliorer l'influence sur les usagers et de mieux justifier les dépenses qui sont consenties ? Il est par ailleurs surprenant de constater que l'essentiel des affiches concernant ces campagnes est situé le long des autoroutes et non pas dans les agglomérations, même lorsqu'il s'agit de campagnes visant les piétons et les cyclistes qui ne s'y trouvent jamais.

REPONSE

Des sondages d'opinion sont effectués régulièrement par le Conseil Supérieur de la Sécurité routière avec la collaboration d'un institut universitaire. S'il est facile de mesurer l'impact de certaines campagnes (pour promouvoir l'emploi de la ceinture de sécurité par exemple), il est difficile d'évaluer l'effet de campagnes qui concernent les comportements des usagers.

Les grandes affiches des campagnes sont apposées sur les panneaux mis en place par le département des Travaux publics le long des autoroutes et des routes de l'Etat.

Le Conseil supérieur de Sécurité routière ne dispose pas de panneaux d'affichage en milieu urbain. La location de panneaux publicitaires en agglomération est très coûteuse.

Rekening houdende met de concurrentie van de commerciële reclame, heeft aanplakken in de stad minder effect dan aanplakken langs de wegen.

Overigens moet in dit verband worden opgemerkt dat sommige gemeenten aan de verkeerscampagnes meewerken door affiches op klein formaat aan te brengen langs hun wegen en in gebouwen van de gemeente.

5. Het vervoer te water

Een lid drukt zijn bezorgdheid uit omtrent de zeer krappe personeelsbezetting in het waterschoutkantoor te Zeebrugge en de weerslag daarvan op de controletaken uit te voeren door de zeevaartpolitie. Hij vraagt hoe de Minister daaraan zal verhelpen.

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat hij zijn collega van Justitie heeft geraadpleegd ten einde een deel van de taak van de zeevaartpolitie te kunnen overdragen aan het voormelde departement. Een tijdelijke oplossing werd gevonden door de controle alleen nog uit te voeren op de binnenvarende, doch niet meer op de uitvarende schepen.

Hij heeft in ieder geval reeds een dossier voorbereid met het oog op het verrichten van nieuwe aanwervingen voor inspecteurs van de zeevaartpolitie.

**

Een ander lid betreurt dat vanaf 1986, ingevolge een beslissing die deel uitmaakt van het Sint-Annaplan, de jaarlijkse dotatie aan het Fonds voor scheepskredieten tot nul werd herleid. Hij betoogt dat men thans de prijs moet betalen voor de herstructurering die in de sector reeds heeft plaatsgehad.

Men kan volgens hem onmogelijk verder gaan met de ontmanteling van de sector scheepvaart, te meer dat hierbij terzelfder tijd de afbouw van de sector metaalnijverheid een vaststaand feit is. Hij rekent erop dat de Minister al zijn krachten zal inspannen om de beslissing van Val-Duchesse ongedaan te maken, zodat opnieuw een bedrag van circa 2 miljard per jaar zou kunnen ter beschikking worden gesteld, zoniet maken we het einde mede van de scheepsbouw.

Dat zou bijzonder schadelijk zijn, vooral nu we volgens de spreker goed gewapend zijn om de reprise in die sector in de jaren 90 waar te maken.

Hij toont het dramatische van de toestand op gebied van tewerkstelling aan, aan de hand van de volgende cijfers : bij de Boelwerven bedroeg de personeelsbezetting op 1 januari 1982 nog 5 365 man, thans, amper vijf jaar later, nog 1 913 man.

ANTWOORD

De Minister is zich ten volle bewust van de hachelijke toestand waarin de scheepsnijverheid zich momenteel bevindt en zal zeker geen inspanning onverlet laten om daarin verbetering te kunnen brengen.

Hij wijst erop dat hij alleszins in de Ministerraadbeslissing van 23 mei 1986, die handelt over de scheepskredieten,

Compte tenu de la concurrence des publicités commerciales, l'affichage urbain a un impact inférieur à l'affichage routier.

Il convient de signaler à ce sujet que certaines communes s'associent aux campagnes de sécurité routière en apposant des affiches de format réduit sur des voiries et dans des installations communales.

5. Transports par eau

Un membre fait part de son inquiétude au sujet des faibles effectifs du commissariat maritime de Zeebrugge et des conséquences de cette situation sur les tâches de contrôle à accomplir par la police maritime. Il demande au Ministre d'y remédier.

REPONSE

Le Ministre répond qu'il a consulté son collègue de la Justice en vue de pouvoir transférer à ce département une partie de la tâche de la police maritime. Une solution provisoire a été trouvée qui consiste à ne plus contrôler les bateaux sortants mais uniquement les bateaux entrants.

Il a de toute manière d'ores et déjà préparé un dossier en vue de procéder à de nouveaux recrutements d'inspecteurs de la police maritime.

**

Un membre regrette qu'à partir de 1986, à la suite d'une décision prise à Val-Duchesse, la dotation annuelle du Fonds des crédits maritimes a été réduite à zéro. Il fait valoir qu'on doit aujourd'hui payer le prix de la restructuration qui a eu lieu dans le secteur.

Il estime qu'on ne peut pas continuer à démanteler le secteur de la navigation maritime, d'autant plus que dans le même temps, le déclin de la métallurgie est un fait acquis. Il compte bien que le Ministre fera tout ce qu'il peut pour faire annuler la décision de Val-Duchesse afin qu'un montant de 2 milliards par an environ puisse à nouveau être mis à disposition, sans quoi ce sera la fin des constructions navales.

Ce serait extrêmement néfaste, surtout que nous sommes bien armés pour profiter de la reprise dans ce secteur dans les années 90.

L'intervenant souligne la situation dramatique de l'emploi à l'aide des chiffres suivants : le 1^{er} janvier 1982, Boelwerf occupait encore 5 365 personnes; aujourd'hui, cinq ans plus tard, elles ne sont plus que 1 913.

REPONSE

Le Ministre se dit pleinement conscient de la situation difficile dans laquelle se trouve actuellement la construction navale et il ne négligera certainement aucun effort pour l'améliorer.

Il déclare qu'il a obtenu, lors de la délibération du Conseil des Ministres du 23 mai 1986 traitant des crédits maritimes,

heeft kunnen doen opnemen dat vastleggingsmachtigingen in de begrotingen 1986 en 1987 zullen worden toegestaan ten bate van het Fonds, voor respectievelijk 4 en 3 miljard frank. De Staat waarborgt de financiering van deze vastleggingen, indien de financieringsmiddelen van het Fonds ontoereikend zouden zijn.

De Minister schetst de zeer belangrijke rol die de wet van 23 augustus 1948 heeft gespeeld in de totale vernieuwing van onze koopvaardijvloot. Reeds in een eerste crisisperiode in de sector rond de jaren 1980 was men verplicht de subsidiëeringsvoorwaarden, vastgelegd in de wet, te versoepelen ten einde de sector van de ondergang te redden. Schaalvergroting bij het bouwen van de schepen heeft geleid tot grotere jaarlijkse dotaties en het optrekken van het vastleggingsplafond van 40 tot 50 miljard frank (wet van 10 mei 1984).

Thans zijn voor meer dan 45 miljard kredieten uitgeleend. Voornaamste struikelblok in het herstel blijft de dure exploitatie voor onze schepen varende onder de Belgische vlag met een niet-gemengde bemanning. Het is bijzonder moeilijk de concurrentieslag aan te gaan met landen als Frankrijk en Engeland die met gemengde bemanning varen en zodoende inzake exploitatiekosten 20 à 30 miljoen frank per schip en per jaar goedkoper kunnen varen.

Bovendien worden we geconfronteerd met de Oostbloklanden en met sommige Amerikaanse rederijen die dumpingtarieven toepassen. Onvermijdelijk zullen we een uitweg moeten zoeken door onze uitbatingkosten te drukken (minder belastingen of minder sociale lasten heffen, gemengde bemanning toelaten,...). Ik heb me vast voorgenomen om, met het oog op het aanstaande Europese seminarie dat aan dat thema zal gewijd zijn en zal doorgaan op 4 of 5 mei 1987 te Antwerpen, maatregelen uit te werken die ertoe moeten leiden de Europese koopvaardijvloot van de ondergang te redden.

**

Een andere lid stelt de volgende vragen :

I. Loodswezen Gent

a) *Permanente dienst loodsbestellingen*

- In Gent is het nog steeds niet mogelijk om een permanentie te voorzien voor het bestellen van loodsen omwille van een gebrek aan personeel.

Om de permanentie bij de loodsbestelling te kunnen realiseren is een bezetting nodig van 7 personeelsleden (van het niveau klerk).

- Op het huidige kader zijn voorzien :
1 eerste klerk;
1 klerk-typiste;
6 klerken.

Van deze kaderplaatsen moeten 3 functies belast worden met de normale administratieve taken (1 eerste klerk, 1 klerk-

que des autorisations d'engagement soient accordées au Fonds dans les budgets de 1986 et 1987 à concurrence respectivement de 4 et de 3 milliards de francs. L'Etat garantit le financement de ces engagements au cas où les moyens financiers du Fonds seraient insuffisants.

Le Ministre rappelle le rôle très important joué par la loi du 23 août 1948 dans le renouvellement complet de notre flotte marchande. Lors d'une première période de crise du secteur vers les années 1980, on a été obligé d'assouplir les conditions du subventionnement prévues par la loi afin de sauver le secteur de l'anéantissement. La construction de navires de grande taille a conduit à des dotations annuelles plus importantes et au relèvement du plafond des engagements de 40 à 50 milliards de francs (loi du 10 mai 1984).

Actuellement, l'encours des crédits prêtés s'élève à plus de 45 milliards. L'obstacle principal au redressement demeure le coût élevé d'exploitation de nos bateaux naviguant sous pavillon belge avec un équipage non mixte. Il est particulièrement difficile d'affronter la concurrence de pays tels que la France et l'Angleterre qui naviguent avec un équipage mixte et, de cette manière, réalisent un coût d'exploitation de 20 à 30 millions inférieur par bateau et par an.

De plus, nous nous trouvons confrontés aux pays de l'Est et à certains armateurs américains qui pratiquent des tarifs de dumping. Nous devons inévitablement trouver une solution en comprimant nos coûts d'exploitation (moins d'impôts ou moins de charges sociales, équipage mixte,...). Je suis fermement résolu, dans la perspective du prochain séminaire européen qui sera consacré à ce thème et se tiendra à Anvers le 4 ou le 5 mai 1987, à élaborer des mesures qui doivent permettre de sauver la flotte marchande européenne de l'anéantissement.

**

Un autre membre pose les questions suivantes :

I. Pilotage à Gand

a) *Service de pilotage*

- Au service de pilotage de Gand, il n'est toujours pas possible d'assurer un service continu et ce, en raison d'une pénurie de personnel.

Pour pouvoir réaliser un service continu, il faut un effectif de 7 personnes (du niveau de commis).

- Le cadre actuel prévoit :
1 commis principal;
1 commis-dactylographe;
6 commis.

De ces emplois du cadre, 3 doivent être chargés de tâches administratives normales (1 commis principal, 1 commis-

typiste en 1 klerk). Op het kader resten dus nog 5 plaatsen voor de permanentie (of 2 te weinig).

- Momenteel zijn er echter slechts 4 klerken effectief in dienst (zodat voor de permanentie nog 3 klerken ontbreken).

- Te nemen maatregelen door Verkeerswezen :

- 1) de dringende aanwerving van 1 klerk (hetgeen mogelijk is binnen het kader);

2. een dringende kaderuitbreiding met 2 klerken en het onmiddellijk bezetten van deze plaatsen zodat de permanentie mogelijk wordt.

b) Het loodsenkader

- De criteria voor het vastleggen van de loodsen effectieven zijn de volgende :

- het gemiddeld maandelijks geleverd aantal arbeidseenheden per station over een periode van 3 achtereenvolgende maanden (1);

- het maandelijks door elke loods van hetzelfde station te leveren aantal arbeidseenheden, dat als een normale maandelijkse activiteit is aangenomen;

- het effectief word bekomen door :

1. het gemiddeld geleverd aantal arbeidseenheden te delen door de maandnorm;

2. dit resultaat wordt verhoogd met 4,2 pct. (om afwezigheden wegens ziekte op te vangen);

3. bovendien worden een aantal leerling-loodsen vastgelegd op 5 pct. van het effectief.

- Het personeelskader wordt dan bepaald op basis van het effectief (zie hierboven), plus het aantal leerling-loodsen, verhoogd met 10 pct.

- De situatie in Gent is momenteel als volgt :

KADER :

Loodsen	42
Leerling-loodsen	2
Totaal	44

EFFECTIEF :

Loodsen	40
Leerling-loodsen	2
Totaal	42

(1) Dit criterium zou moeten vervangen worden door het aantal loodsplichtige schepen (zie berekening voor Gent).

dactylographe et 1 commis). Il reste donc dans le cadre 5 emplois pour la permanence (il en manque donc 2).

- Actuellement, seuls 4 commis sont effectivement en service (si bien qu'il manque encore 3 commis pour la permanence).

- Mesures à prendre par le département des Communications :

1. le recrutement d'urgence d'un commis (ce qui est possible dans le cadre);

2. une extension d'urgence du cadre de 2 commis et l'occupation immédiate de ces emplois, ce qui permettra d'assurer la permanence.

b) Le cadre des pilotes

- Les critères retenus pour la fixation des effectifs des pilotes sont les suivants :

- le nombre mensuel moyen d'unités de travail fournies par station de pilotage au cours d'une période de 3 mois consécutifs (1);

- le nombre moyen d'unités de travail, admis comme activité mensuelle normale, à fournir par chaque pilote de la même station;

- l'effectif est obtenu de la manière suivante :

1. on divise le nombre moyen d'unités de travail fournies par la norme mensuelle;

2. ce résultat est majoré de 4,2 p.c. (pour remédier aux absences pour cause de maladie);

3. on fixe en outre le nombre des élèves pilotes à 5 p.c. de l'effectif.

- Le cadre du personnel est ensuite fixé sur la base de l'effectif (voir ci-dessus), auquel s'ajoute le nombre des élèves pilotes, et majoré de 10 p.c.

- Actuellement, la situation à Gand est la suivante :

CADRE :

Pilotes	42
Elèves pilotes	2
Total	44

EFFECTIF :

Pilotes	40
Elèves pilotes	2
Total	42

(1) Il faudrait remplacer ce critère par le nombre de navires soumis au pilotage (voir le calcul pour Gand).

Een interne berekening komt tot het volgende resultaat, waarbij uitgegaan werd van :

— een gemiddelde prestatienorm voor Gent van 11,73 per loods en per maand;

— de statistieken van 1985.

1. loodsplichtige schepen te beloodsen door het Belgisch loodswezen : 6 423 per jaar.

per maand : $6\,423 : 12 = 535$

aantal loodsen : $535 : 11,73 = 45,61$

+ 4,2 pct. (zie criteria hierboven) 48

+ 5 pct. leerling-loodsen 2

Totaal loodsen 50

Het blijkt dus dat er, qua effectief, een tekort is van 8 loodsen (50 t.o.v. 42).

• Te nemen maatregelen door Verkeerswezen

1. de dringende aanwerving van 3 loodsen, hetgeen mogelijk is binnen het kader (want er zijn 2 plaatsen vakant en 1 loods gaat op pensioen per 1 januari 1987);

2. een onderzoek naar een aanpassing van het personeelskader.

II. Het Waterschoutambt — Zeevaartpolitie

In de werkgroep haventechnische problemen van de V.Z.W. Gentse Havengemeenschap werd de onderbezetting bij de zeevaartpolitie, in functie van de reële behoeften maar ook in vergelijking met Antwerpen en Zeebrugge, reeds besproken.

Men is van oordeel dat deze onderbezetting aanleiding zal geven tot problemen.

Meer preciese gegevens ontbreken mij op dit moment.

Is het dan ook mogelijk meer gegevens te bekomen m.b.t. het kader en de bezetting van de zeevaartpolitie in de verschillende havens :

— de criteria, die gehanteerd worden voor het vaststellen van effectief en personeelskader en het resultaat dat deze criteria moeten opleveren voor de verschillende havens (kader en effectief) (I);

— de huidige toestand, qua effectief en personeelskader, in de verschillende havens (II);

— de verklaring voor eventuele verschillen tussen (I) en (II).

ANTWOORD

I. Loodswezen-Gent

a) *Permanente dienst loodsbestedingen*

Op dit ogenblik bestaat het aantal klerken die effectief in continudienst benut worden uit vier eenheden, wat een tekort inhoudt van twee eenheden.

Un calcul interne conduit au résultat suivant, en partant :

— d'une norme de prestation moyenne pour Gand de 11,73 par pilote et par mois;

— des statistiques de 1985.

1. navires soumis au pilotage à assurer par le pilotage belge : 6 423 par an.

par mois : $6\,423 : 12 = 535$

nombre de pilotes : $535 : 11,73 = 45,61$

+ 4,2 p.c. (voir critères ci-dessus) 48

+ 5 p.c. d'élèves pilotes 2

Total pilotes 50

En matière d'effectif, il manque donc 8 pilotes (42 au lieu de 50).

• Mesures à prendre par le département des Communications

1. le recrutement d'urgence de 3 pilotes, ce que le cadre permet (car il y a 2 emplois vacants et 1 pilote prend sa retraite au 1^{er} janvier 1987);

2. une étude en vue d'adapter le cadre du personnel.

II. La fonction de commissaire maritime — La police maritime

Le groupe de travail des problèmes de technique portuaire de la « V.Z.W. Gentse Havengemeenschap » a déjà discuté de la pénurie de personnel à la police maritime, en fonction des besoins réels, mais aussi en comparaison d'Anvers et de Zeebrugge.

On estime que cette pénurie engendrera des problèmes.

Des données plus précises font actuellement défaut.

Dès lors, ne serait-il pas possible d'obtenir davantage de données relatives au cadre et à l'occupation de la police maritime dans les différents ports :

— les critères utilisés pour la fixation de l'effectif et du cadre du personnel et le résultat que ces critères doivent fournir pour les différents ports (cadre et effectif) (I);

— la situation actuelle en matière d'effectif et de cadre du personnel dans les différents ports (II);

— l'explication des différences éventuelles entre (I) et (II).

REPONSE

I. Service du pilotage — Gand

a) *Service permanent du pilotage*

Actuellement, le nombre de commis utilisés effectivement en service continu est de quatre unités, soit un manque de deux unités.

Ten einde de volledige continuïteit van het klerkenbestand te kunnen verzekeren, wordt er eerstdaags een nieuw werfplan ingediend, waarin de aanwerving van twee klerken voor de continudienst van het loodswezen te Gent opgenomen wordt.

De uitbreiding van de personeelsformatie van het Loodswezen te Gent met één klerk zal deel uitmaken van een algemene herziening van de personeelsformatie van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart.

b) *Het loodsenkader*

De actuele scheepvaart vereist, op basis van artikel 8 van het koninklijk besluit van 3 augustus 1955, een effectief van 43 loodsen. Gezien hierdoor de grens, vastgelegd in het personeelskader, wordt overschreden, heeft het Bestuur het initiatief genomen om een kaderwijziging door te voeren.

De berekening van het ideale effectief, op basis van de loodsplichtige schepen, kan niet gunstig worden geadviseerd. Hiervoor zijn volgende argumenten gehanteerd :

1) er bestaat loodsplicht, maar geen loodsdwang, m.a.w. de schepen met eerder geringe afmetingen, die regelmatig op Gent varen, nemen in principe geen loods, maar betalen wel de verschuldigde loodsgelden;

2) uit punt 1 volgt dat een berekening van het effectief op loodsplichtige schepen ertoe zou leiden dat de loodsen regelmatig de arbeidsnorm niet zouden bereiken met inkomensverlies tot gevolg;

3) het beschikbaar zijn van de Gentse loodsen wordt zwaar gehinderd door de actuele organisatie van de loodsdiensten. De kanaalloodsen opereren inderdaad tussen Gent, op de linkeroever van de Schelde, en Vlissingen, op de rechteroever van de Schelde. De immobilisatie van de loodsen ligt daardoor vrij hoog. Tot nu toe heeft het Bestuur vruchteloos gepoogd door reorganisatie de loodsdienst Gent te limiteren tot het traject Gent-Terneuzen, waardoor loodsen efficiënter zouden kunnen worden ingezet. Het opdrijven van het huidige effectief zou op termijn een hypotheek leggen op de plannen van het Bestuur tot reorganisatie.

II. Waterschoutsambt - Zeevaartpolitie

Niet alleen de haventrafiek in de verschillende havens is bepalend voor het personeelsbestand van de zeevaartpolitie, maar ook andere niet te verwaarlozen factoren spelen daarin een rol.

Zo zijn o.m. de infrastructuur van de havens (uitbreiding), de plaatselijke bijstand van de rijkswacht, de specificiteit van de standplaats (bij voorbeeld controle in de sluis of op de ligplaats voor het schip, passagiers...) en het takenpakket (uitbreiding van wetgeving en dienstverlening) belangrijk.

Pour pouvoir assurer la continuité du service et maintenir pleinement l'effectif des commis, un nouveau plan de recrutement sera introduit prochainement, qui prévoit le recrutement de deux commis pour le service continu du Service de pilotage à Gand.

L'extension du cadre du service de pilotage à Gand par l'ajout d'un commis se fera à l'occasion d'une révision générale du cadre du personnel de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure.

b) *Le cadre des pilotes*

La navigation actuelle nécessite, sur la base de l'article 8 de l'arrêté royal du 3 août 1955, un effectif de 43 pilotes. Comme la marge fixée dans le cadre du personnel est ainsi dépassée, l'Administration a pris l'initiative de procéder à une modification de celui-ci.

Il n'est pas possible de donner un avis favorable au sujet de l'effectif idéal sur la base du nombre de navires soumis au pilotage, et ce, pour les motifs suivants :

1) le pilotage est obligatoire, mais il n'y a pas de contrainte, autrement dit, les navires de moindres dimensions naviguant régulièrement vers Gand n'ont en principe pas recours au pilotage, mais ils n'en paient pas moins les droits de pilotage qui sont dus;

2) il résulte du point 1 que si l'on fixait l'effectif sur la base du nombre de navires soumis au pilotage, il arriverait régulièrement aux pilotes de ne pas atteindre la norme de travail, ce qui entraînerait pour eux une perte de revenus;

3) la disponibilité des pilotes gantois est considérablement gênée par l'organisation actuelle des services de pilotage. Les pilotes de canal opèrent en effet entre Gand, situé sur la rive gauche, et Flessingue, sur la rive droite de l'Escaut, ce qui entraîne une immobilisation assez importante des pilotes. Jusqu'à présent, l'Administration a tenté vainement de limiter, par une réorganisation, le service de pilotage de Gand au trajet Gand-Terneuzen. Cette limitation permettrait de mieux utiliser les pilotes. A terme, l'augmentation de l'effectif actuel hypothéquerait les projets de réorganisation de l'Administration.

II. Commissariat maritime - Police maritime

L'effectif de la police maritime est fixé en fonction non seulement de l'ampleur du trafic portuaire, mais aussi d'autres facteurs non négligeables.

C'est ainsi, notamment, que l'infrastructure des ports (extension), l'assistance locale de la gendarmerie, la spécificité du poste (par exemple contrôle aux écluses ou à l'emplacement du navire, passagers...) et l'ensemble des tâches à accomplir (extension de la législation et du service) ont chacun leur importance.

De huidige toestand (1 december 1986) van het personeelskader is als volgt :

Le cadre du personnel est actuellement (au 1^{er} décembre 1986) le suivant :

Standplaats - Graad — Poste - Grade	Antwerpen Anvers		Gent Gand		Oostende Ostende		Zeebrugge Zeebrugge		Nieuwpoort Nieuport		Totaal Total	
	Kader Cadre	Effectief Effectif	K — C	E	K — C	E	K — C	E	K — C	E	K — C	E
Eerste luitenant der zeevaartpolitie. — <i>Premier lieutenant de la police maritime</i>	5	4	—	—	3	3	2	2	—	—	10	9
Luitenant der zeevaartpolitie. — <i>Lieutenant de la police maritime</i>	9	8	1	1	5	5	5	4	1	1	21	19
Brigadier der zeevaartpolitie. — <i>Brigadier de la police maritime</i>	17	13	3	4	12	13	12	12	—	—	44	42
Agent der zeevaartpolitie. — <i>Agent de la police maritime</i>	55	45	12	15	36	33	36	36	3	3	142	132
Totalen. — <i>Totaux</i>	86	70	16	20	56	54	55	54	4	4	217	202
Kontraktoel seizoenagent. — <i>Agent saisonnier contractuel</i>	—	—	—	—	—	6	—	8	—	2	—	16

**

Een lid vreest dat, ingevolge het niet spijzen via de Staatsbegroting in 1986 van het Fonds voor Scheepskredieten, de vissersvaartuigen wel eens het kind van de rekening zouden kunnen worden en bijgevolg op minder betoelaging aanspraak zouden kunnen maken. Hij zou dat jammer vinden, vooral nu er talrijke projecten voor het bouwen van vissersvaartuigen in voorbereiding zijn.

ANTWOORD

De Minister onderstreept dat de wet van 23 augustus 1948 inzake verlenen van kredieten geen onderscheid maakt tussen projecten voor de koopvaardij- en de visserijvloot. Hij zal er derhalve over waken dat de visserijvloot ook haar deel zal ontvangen van de beschikbare scheepskredieten.

6. Regie voor Maritiem Transport

Een ander lid laat opmerken dat de laatste dagen nogal tegenstrijdige berichten in de pers werden verspreid omtrent de recente exploitatieresultaten van de Regie voor Maritiem Transport. Hij is in ieder geval van gevoelen dat het management bij die Regie te wensen overlaat en heeft ook klachten over de commerciële aanpak van de problemen binnen de maatschappij.

ANTWOORD

De Minister antwoordt dat, niettegenstaande de exploitatieresultaten van het laatste trimester 1986 wijzen op een lichte verbetering, het afgelopen jaar voor de Regie zeker niet goed is te noemen. De inkomsten werden vooral nadelig beïnvloed door de sterke daling van de trafiek ingevolge de hevige concurrentie vanuit de Franse havens, de daling van het Engelse pond met ongeveer 10 Belgische fran-

**

Un membre craint que, le Fonds des crédits maritimes n'étant pas alimenté par le budget de l'Etat en 1986, les bateaux de pêche ne fassent les frais de l'opération et ne puissent par conséquent prétendre qu'à des subventions moindres. Il trouverait cela regrettable, surtout que de nombreux projets de construction de bateaux de pêche sont actuellement en préparation.

REPONSE

Le Ministre souligne que la loi du 23 août 1948 ne fait aucune distinction entre les projets de la flotte marchande et de la flotte de pêche pour ce qui est de l'octroi des crédits. Il veillera donc à ce que la flotte de pêche reçoive sa part des crédits maritimes disponibles.

6. Régie des transports maritimes

Un autre membre fait remarquer que, ces jours derniers, on a pu lire dans la presse des informations plutôt contradictoires concernant les résultats d'exploitation récents de la Régie des transports maritime. Il a en tout cas le sentiment que le management laisse à désirer à la Régie et il a également à se plaindre de l'approche commerciale des problèmes au sein de la société.

REPONSE

Le Ministre déclare que, même si les résultats d'exploitation du dernier trimestre de 1986 présentent une légère amélioration, on ne peut sûrement pas affirmer que l'année dernière a été bonne pour la Régie. Les recettes ont surtout subi l'impact négatif de la baisse sensible du trafic par suite de la forte concurrence des ports français, et du recul de la livre anglaise de plus ou moins 10 francs belges en 1985 et

ken tussen 1985 en 1986. Ook de start met een nieuwe handelspartner sedert begin 1986 (Townsend Thoresen) heeft een rodageperiode gevegd. Hij is van oordeel dat een dynamischer aanpak van het beleid van de regie noodzakelijk zal zijn om betere resultaten te bekomen. Hij zal derhalve de gebeurtenissen van dichtbij blijven volgen om, desnoods, efficiënte maatregelen te kunnen treffen.

**

Een lid wenst van de Minister een verklaring voor de afwijking tussen de begrotingsvooruitzichten en de geraamde exploitatieresultaten :

Regie voor Maritiem Transport

Totaal der eigen inkomsten (p. 72) (cf. artikel 12 van de wet) : 6 824 581.

Totaal der eigen uitgaven (p. 75) (cf. artikel 12 van de wet) : 6 589 671.

Batig budgettair saldo : 234 910.

Toch blijven de vooruitzichten inzake exploitatieresultaat (p. 260) beperkt tot een voordelig saldo van 54 675.

ANTWOORD

1. Begrotingssaldo (in miljoenen franken) :

Eigen ontvangsten	6 824,5
Eigen uitgaven	6 589,6

2. Resultatenrekening via begroting +234,9

2.1. Eigen ontvangsten begroting 6 824,5

— min ontvangsten die geen opbrengsten in de resultatenrekening zijn :	
— opname leningen (art. 442.01)	-704,0
— terugbetaling door derden van voorschotten (art. 444.04)	-2,1
— plus opbrengsten in de resultatenrekening die geen ontvangsten zijn in de begroting (interne investeringswerken)	+25,0

Totaal 2.1. +6 143,4

2.2. Eigen uitgaven begroting 6 589,6

— min uitgaven in de begroting die geen kosten zijn in de resultatenrekening :	
— investeringen (hoofdstuk 55 van de begroting)	-704,0
— kapitaalverrichtingen (hoofdstuk 56 van de begroting)	-461,0

1986. L'association avec un nouveau partenaire commercial depuis le début de 1986 (Townsend Thoresen) a elle aussi demandé une période de rodage. Le Ministre estime qu'une approche plus dynamique de la politique de la Régie sera nécessaire pour obtenir de meilleurs résultats. Il suivra donc les événements de près de manière à pouvoir prendre, si nécessaire, des mesures efficaces.

**

Un membre aimerait que le Ministre explique l'écart qui sépare les prévisions budgétaires de l'estimation des résultats d'exploitation :

Régie des transports maritimes

Total des recettes propres (p. 72) (cf. l'article 12 de la loi) : 6 824 581.

Total des recettes propres (p. 75) (cf. l'article 12 de la loi) : 6 589 671.

Solde budgétaire bénéficiaire : 234 910.

Malgré cela, les prévisions concernant le résultat d'exploitation (p. 260) restent limitées à un solde bénéficiaire de 54 675.

REPONSE

1. Solde budgétaire (en millions de francs) :

Recettes propres	6 824,5
Dépenses propres	6 589,6

2. Compte de résultats via budget +234,9

2.1. Recettes propres budget 6 824,5

— moins les recettes qui ne constituent pas un produit pour le compte de résultats :	
— emprunts (art. 442.01)	-704,0
— remboursement sur avances accordées à des tiers (art. 444.04)	-2,1
— plus produits du compte de résultats qui ne constituent pas des recettes budgétaires (travaux d'investissement internes)	+25,0

Total 2.1. +6 143,4

2.2. Dépenses propres budget 6 589,6

— moins dépenses du budget qui ne constituent pas des coûts pour le compte de résultats :	
— investissements (chapitre 55 du budget)	-704,0
— opérations de capital (chapitre 56 du budget)	-461,0

— plus kosten in de resultatenrekening die geen begrotingsuitgaven vertegenwoordigen :	
— afschrijvingen	+ 420,0
— dotaties voorzieningen . .	+ 4,1
— boekwaarde verkopen patrimonium	+ 240,1
Totaal 2.2. . . .	6 088,8
2.3. Resultaat 2.1. + 2.2. . . .	+ 54,6

7. Dienst voor Regeling van de Binnenvaart

Hetzelfde lid vraagt dezelfde inlichtingen wat betreft de Dienst voor Regeling van de Binnenvaart :

Eigen ontvangsten (blz. 67) (*cf.* artikel 11 van de wet) : 89 136;

Eigen uitgaven (blz. 69) (*cf.* artikel 11 van de wet) : 112 699;

Budgettair tekort : 23 563.

De voorafbeelding van de exploitatierekening (blz. 235) voorziet een negatief eindresultaat van 11 039.

ANTWOORD

De verschillen in saldo, enerzijds, van de begroting en anderzijds, van de exploitatierekening, spruiten voort uit het feit dat een aantal uitgaven/ontvangsten wel opgenomen zijn in de begroting maar niet in de verlies- en winstrekening of omgekeerd. Zo b.v. de investeringen ten bedrage van 17 miljoen die wel op de uitgaven van de begroting ingeschreven staan maar niet voorkomen in de resultatenrekening.

Anderzijds worden b.v. de afschrijvingen enkel in de verlies- en winstrekening opgenomen ($\pm$ 3,6 miljoen voor de D.R.B.) en vertegenwoordigen geen begrotingsuitgaven. Hetzelfde geldt voor de ontvangsten. Zo b.v. werd 1,4 miljoen voor verkoop van gronden als begrotingsontvangst ingeschreven maar is daarentegen geen ontvangst voor de verlies- en winstrekening. Die verschillende gedragsregels inzake boeking van uitgaven en ontvangsten naar gelang het gaat om de begroting of de exploitatierekening zijn er de oorzaak van dat het begrotingstekort van de D.R.B. circa 12,5 miljoen hoger ligt dan het exploitatietekort.

8. Regie der Luchtwegen

Een lid wenst te vernemen hoe ver we staan met de uitbreiding van de nationale luchthaven.

— plus coûts du compte de résultats qui ne représentent pas des dépenses budgétaires :	
— amortissements	+ 420,0
— provisions dotations . . .	+ 4,1
— valeur comptable aliénations patrimoine	+ 240,1
Total 2.2. . . .	6 088,8
2.3. Résultat 2.1. + 2.2. . . .	+ 54,6

7. Office régulateur de la Navigation intérieure

Le même membre demande que lui soient communiquées les mêmes informations en ce qui concerne l'Office régulateur de la Navigation intérieure :

Recettes propres (p. 67) (*cf.* article 11 de la loi) : 89 136;

Dépenses propres (p. 69) (*cf.* article 11 de la loi) : 112 699;

Déficit budgétaire : 23 563.

La préfiguration des comptes d'exploitation (p. 235) fait apparaître un résultat final négatif de 11 039 milliers de francs.

REPONSE

La différence, au niveau des soldes, entre, d'une part, le budget et, d'autre part, le compte d'exploitation résulte du fait qu'un certain nombre de dépenses/recettes sont inscrites au budget, mais ne le sont pas dans le compte des pertes et profits et inversement. C'est ainsi que les investissements, pour un montant de 17 millions de francs, sont inscrits au poste des dépenses du budget, mais pas dans le compte de résultats.

D'autre part, les amortissements sont, par exemple, inscrits uniquement dans le compte des pertes et profits ($\pm$ 3,6 millions de francs pour l'Office régulateur de la Navigation intérieure) et ne représentent pas des dépenses budgétaires. Cela vaut aussi pour les recettes. C'est ainsi qu'une somme de 1,4 millions de francs provenant de la vente de terrains a été inscrite en tant que recette budgétaire, alors qu'il ne figure pas au poste des recettes du compte des pertes et profits. Ces méthodes variables de comptabilisation de dépenses et de recettes, suivant qu'il s'agit du budget ou du compte d'exploitation, expliquent pourquoi le déficit budgétaire de l'Office régulateur de la Navigation intérieure est supérieur de quelque 12,5 millions de francs au déficit d'exploitation.

8. Régie des Voies aériennes

Un membre aimerait savoir où l'on en est en ce qui concerne l'extension de l'aéroport national.

ANTWOORD

Bij koninklijk besluit nr. 425 van 1 augustus 1986, dat werd uitgevaardigd krachtens de wet van 27 maart 1986 waarbij bepaalde bijzondere machten aan de Koning worden verleend, wordt de Regie der Luchtwegen gemachtigd afstand te doen van een gedeelte van haar opdracht of met derden een verbintenis aan te gaan voor het uitoefenen van bepaalde activiteiten, zonder dat zij evenwel mag afwijken van haar verplichting de veiligheid van het luchtverkeer te verzekeren.

Het beoogde hoofddoel bestaat erin zonder Staatstussenkost de verdere ontwikkeling van de luchthaven Brussel-Nationaal te bewerkstelligen om het peil van haar mededingingsvermogen tegenover haar meest directe concurrenten te handhaven.

Dit doel wordt gerealiseerd door in de best mogelijke tijdspanne een gemengde vennootschap op te richten waarin de Regie der Luchtwegen aanwezig is, niet enkel om de uitbreidingswerken aan het stationsgebouw voor passagiers en het parkeergebouw te financieren doch tevens om de exploitatie ervan te verzekeren.

De Bank Brussel-Lambert die indertijd een studie heeft gewijd aan de leefbaarheid van een dergelijke vennootschap en de financieringsmogelijkheden van de werken, werd gelast om in samenwerking met de R.L.W. de nodige overeenkomsten en contracten uit te werken waarbij aan deze laatste het hoofdaandeel wordt gewaarborgd van de voordelen die uit een buitengewoon welslagen zouden kunnen volgen.

Aldus wordt in de eerstvolgende maanden een gemengde vennootschap boven de doopvont gehouden waarbij als vennoten optreden de privé-sector en de openbare sector, vertegenwoordigd door de R.L.W., en als naam Brussels Airport Terminal Company, afgekort B.A.T.C. zal krijgen. Thans wordt gewerkt aan de oppuntstelling van :

- de erfpachtovereenkomst met 30-jarige looptijd en af te sluiten met een (erfpachter) leasingmaatschappij;
- het contract waarbij, als inbreng, een eigendomsrecht de B.A.T.C. ten goede komt;
- een dienstverhuringsovereenkomst, vermits de Regie bepaalde van haar ambtenaars en personeelsleden aan de B.A.T.C. toewijst. Dit met behoud van hun statuut van personeelslid van de Regie;
- een leveringsovereenkomst in het bestek van de uitoefening van genoemde werkzaamheden.

Voor de uitvoering van de eerste fase van het uitbreidingsplan voor het luchthavengebouw wordt geacht dat de B.A.T.C. met van de privé-sector voortkomende kapitalen investeringen zal moeten uitvoeren ten belope van 7 tot 8 miljard frank.

De vordering van het dossier betreffende de oprichting van de B.A.T.C. laat vermoeden dat het in de loop van het eerste trimester van 1987 aan de Ministerraad kan worden voorgelegd.

**

REPONSE

L'arrêté royal n° 425 du 1^{er} août 1986, pris en vertu de la loi du 27 mars 1986 attribuant certains pouvoirs spéciaux au Roi, autorise la Régie des Voies aériennes à céder une partie de sa mission ou à s'associer avec des tiers pour l'exercice de certaines activités sans qu'elle puisse toutefois se départir de son obligation d'assurer la sécurité de la navigation aérienne.

L'objectif principal poursuivi est de permettre, sans l'intervention de l'Etat, le développement futur de l'aéroport de Bruxelles-National afin de maintenir son niveau de compétitivité par rapport à ses concurrents les plus directs.

Celui-ci sera réalisé par la constitution dans les meilleurs délais d'une société mixte, au sein de laquelle la Régie des Voies aériennes sera présente, non seulement pour financer les travaux d'agrandissement de l'aérogare passagers et du bâtiment parking mais aussi pour en assurer l'exploitation.

La Banque Bruxelles-Lambert, qui avait en son temps effectué une étude portant sur la viabilité d'une telle société et des possibilités de financement des travaux, a été chargée d'élaborer, en collaboration avec la R.V.A., les conventions et contrats nécessaires tout en garantissant à cette dernière la majeure partie des avantages qui proviendraient d'un succès extraordinaire.

C'est ainsi que sera portée sur les fonds baptismaux dans les tout prochains mois une société mixte associant le secteur privé au secteur public représenté par la R.V.A. qui sera dénommée Brussels Airport Terminal Company, en abrégé B.A.T.C. A l'heure actuelle, il est procédé à la mise au point :

- du bail emphytéotique d'une durée de 30 ans à conclure avec une société de leasing (emphytéote);
- du contrat constituant, par voie d'apport, un droit de superficie au profit de B.A.T.C.;
- d'un contrat de louage de services, la Régie affectant certains de ses fonctionnaires et agents aux activités de la B.A.T.C. Ceux-ci conserveront leur statut d'agent de la Régie;
- d'un contrat de fournitures dans le cadre de l'exercice desdites activités.

Dans le cadre de l'exécution de la première phase du plan de développement se rapportant à l'aérogare, il est estimé que la B.A.T.C. devra, au moyen de capitaux provenant du secteur privé, effectuer des investissements s'élevant à 7 ou 8 milliards de francs.

L'état d'avancement du dossier relatif à la constitution de la B.A.T.C. permet de conclure qu'il pourra être présenté au Conseil des Ministres dans le courant du premier trimestre de 1987.

**

Een ander lid wenst het lot te kennen dat zal beschoren zijn aan de regionale luchthavens.

ANTWOORD

De kleinschaligheid van het Belgisch territorium laat het niet toe de regionale luchthavens in alle richtingen en dimensies uit te bouwen.

Zonder een jaarlijkse dotatie die haar toeliet investeringen te doen, kan de Regie der Luchtwegen niet langer toestaan dat de winsten van Brussel-Nationaal in grote mate de deficits van de regionale luchthavens dekt. Zij heeft haar winst nodig om haar installaties te moderniseren.

Om te overleven zullen de regionale luchthavens hun exploitatiekosten moeten verminderen, zich specialiseren, en in functie van de noden van hun hinterland evolueren.

Indien de infrastructuur van deze luchthavens aangepast moet worden, hetgeen vroeger door de overheid werd gefinancierd, mogen ze niet uit het oog verliezen dat de respectievelijke lokale markt de enige motor is die ontwikkeling van de luchthaven in een bepaalde richting stuwt.

Mijn administratie heeft met lokale en regionale autoriteiten contact opgenomen ten einde maatregelen uit te werken. Het spreekt voor zich dat de lokale overheden zich meer bij het probleem aangetrokken voelen.

Overeenkomsten werden gemaakt of onderhandelingen werden aangeknoopt met als doel dat ze bepaalde extra-aeronautische verplichtingen, men denke aan bewaking, brandweer e.d., op zich zouden nemen.

De Regie der Luchtwegen zou enkel instaan voor de kosten inherent aan de veiligheid van het luchtverkeer (verkeersleiding, meteorologie, en telecomunicaties).

**

Een lid wenst statistische gegevens inzake verkeer op de luchthaven en vliegtelden van de R.L.W. te bekomen over de laatste zes jaar.

De Minister verstrekt de gevraagde cijfers (zie bijlage 4).

**

Een ander lid wenst van de Minister een verklaring te bekomen voor de afwijking tussen de begrotingsvooruitzichten 1986 en de exploitatieresultaten.

(In miljoenen franken)

Ontvangsten totaal	4 613,573
Ontvangsten voor orde	596,200
Resultaat	4 017,373
Totaal der uitgaven	5 037,698
Uitgaven voor orde	596,200
Resultaat	4 441,498

De begroting vertoont derhalve een deficit van 424,125 miljoen. Toch wordt een batig exploitatieresultaat voorzien ten belope van 126,747 miljoen.

Un autre membre demande quel est le sort qu'on réservera aux aéroports régionaux.

REPONSE

Il ne faut pas perdre de vue que l'exiguïté du territoire belge ne plaide pas en faveur d'un développement tous azimuts des aéroports régionaux.

Privée d'une dotation annuelle qui lui permettait d'investir, la Régie des Voies aériennes ne peut laisser plus longtemps les bénéfices de Bruxelles-National servir, en grande partie, à éponger les déficits des aéroports régionaux. Elle en a trop besoin pour moderniser ses installations.

Pour survivre, ils devront donc alléger leurs frais de fonctionnement, se spécialiser à l'extrême et se mettre plus à l'écoute des besoins réels de leur région.

S'il faut améliorer l'infrastructure des aéroports régionaux — ce qui a été fait par l'Etat central —, il faut toutefois éviter de perdre de vue que ce sont les besoins réels du marché local qui sont les vrais et les seuls moteurs du développement de ces aéroports.

Mon administration a déjà pris des contacts avec les autorités locales et régionales, mais il faut bien constater que les premières sont plus réceptives que les secondes.

Des « arrangements » ont déjà été pris ou sont en cours de négociation afin qu'elles prennent en charge certaines obligations extra-aéronautiques (gardiennage, service des pompiers, etc.).

La Régie des Voies Aériennes garderait à sa charge les frais inhérents à la sécurité aérienne (le contrôle de la sécurité aérienne, la météorologie et les télécommunications).

**

Un membre souhaite obtenir des données statistiques concernant le trafic aux aéroports et aérodromes de la Régie des Voies aériennes pour les six dernières années.

Le Ministre fournit les données chiffrées demandées (cf. l'annexe 4).

**

Un autre membre souhaite que le Ministre explique le pourquoi de l'écart entre les prévisions budgétaires 1986 et les résultats d'exploitation.

(En millions de francs)

Recettes totales	4 613,573
Recettes pour ordre	596,200
Résultat	4 017,373
Total des dépenses	5 037,698
Dépenses pour ordre	596,200
Résultat	4 441,498

En conséquence, le budget présente un déficit de 424,125 millions de francs. Or on prévoit quand même un résultat d'exploitation positif de 126,747 millions de francs.

ANTWOORD

De begroting (gewone en buitengewone) vertoont inderdaad een deficit van 424 125 000 frank, wanneer men de investeringskost inrekenen en de 134 747 000 frank exploitatiebonus, verminderd met 8 000 000 frank in de voorafbeelding van de rekeningen, ten einde rekening te houden met interne bewegingen (126 747 000 frank).

Het verschil zit hem voornamelijk in het feit dat in de prefiguratie van de rekeningen — ontvangstzijde — geen rekening werd gehouden met de 276 871 779 frank, voortkomend uit de exploitatieoverschot 1985.

Het exploitatiebonus werd evenwel verminderd met het gedeelte, dat aan de Reservefondsen dient gestort, wettelijk op 15 pct. van de exploitatieuitgaven van de Regie bepaald.

Aangezien de Regeringsraad op 23 mei 1986 beliste de Staatsinterventie, ingeschreven op het budget van Verkeerswezen, te beperken tot 483 200 000 frank, is de Regie der Luchtwegen zeer voorzichtig omgesprongen, zowel met haar vastleggingen als met de vereffeningen, zodat i.p.v. 1 041 072 000 frank (afgerond) slechts 888 373 640 frank werd vereffend.

Deze verwezenlijkte besparing in de investeringen (1 041 072 000 frank - 888 373 640 frank) t.t.z. 152 698 380 frank vermeerderd met 276 871 779 frank (zoals boven vermeld), hetzij 420 570 139 frank, verklaart het vastgestelde verschil.

**

Een lid wenst een evolutieschets inzake CANAC. Bovendien wenst het te vernemen of het juist is dat de Nederlanders gezigd zijn Beek uit te bouwen op Europees niveau.

ANTWOORD

Uit de lijst die mij door de Regie der Luchtwegen werd voorgelegd heb ik drie studiebureaus aangeduid met het oog op de realisatie van het CANAC-gebouw.

De opdrachten van deze bureaus kunnen nagenoeg als volgt worden omschreven: oprichten van het gebouw met alle technische uitrustingen zoals onder meer de verwarming, de warmterecuperatie, de klimatisatie, de ventilatie, de nood- en energievoorzieningen, de brandprotectie, alle elektrische en elektromechanische uitrustingen evenals de toegangswegen en de parkings.

De globale kostprijs wordt geraamd op 515 000 000 frank.

De aanbesteding had plaats op 27 oktober 1986.

De werken werden, onder voorbehoud van goedkeuring door de C.O.C., toegewezen aan de naamloze vennootschap C.F. François voor 515 miljoen + 15 miljoen voor de faradisatie.

De werken zouden op 16 maart dienen aangevangen en de uitvoeringstermijn van het gebouw bedraagt 400 kalenderdagen.

Uiteraard volgt nadien nog de installatie, afregeling en inbedrijfstelling van de elektronische apparatuur.

De verwezenlijking van het gedeelte « verwerking van de radarinformatie en de vluchtplanen » werd aan de Franse constructeur Thomson-CSF toegewezen voor een bedrag van

REPONSE

Le budget global (ordinaire et extraordinaire) de la R.V.A. présente en effet un déficit de 424 125 000 francs lorsque l'on tient compte des investissements et du bonus d'exploitation de 134 747 000 francs qui est amputé de 8 000 000 de francs dans la préfiguration des comptes (126 747 000 francs) afin de tenir compte des mouvements internes.

Cette différence provient principalement du fait que, dans la préfiguration — côté recettes — il n'est pas tenu compte de 276 871 779 francs provenant du reliquat du bonus d'exploitation 1985.

De celui-ci a toutefois été déduit le montant à allouer au Fonds de réserve et qui est plafonné à 15 p.c. des dépenses d'exploitation.

Comme, le 23 mai 1986, le Conseil des ministres a décidé de limiter l'intervention de l'Etat inscrite au budget des Communications à 483 200 000 francs, la R.V.A. s'est vue obligée de réduire au maximum ses engagements et liquidations, de sorte que la somme initialement prévue de 1 041 072 000 francs (arrondie) a été ramenée à 888 373 640 francs.

Cette économie de 152 698 380 francs (1 041 072 000 francs - 888 373 640 francs), ajoutée aux 276 871 779 francs (dont question plus haut), soit 420 570 139 francs au total, explique la différence constatée par l'honorable membre.

**

Un membre souhaite obtenir un aperçu de l'évolution de CANAC. Il voudrait savoir aussi s'il est exact que les Néerlandais sont en train de procéder à une extension de Beek au niveau européen.

REPONSE

En vue de la réalisation de la construction de CANAC, j'ai sélectionné trois bureaux d'études parmi ceux de la liste que m'avait soumise la Régie des Voies aériennes.

La mission de ces bureaux peut être succinctement décrite comme suit: équipements techniques tels que le chauffage, la récupération de chaleur, la climatisation, la ventilation, les installations de secours et énergétiques, la protection contre l'incendie, l'ensemble des équipements électriques et électro-mécaniques, ainsi que les voies d'accès et le parking.

Le coût global est estimé à 515 000 000 de francs.

L'adjudication a eu lieu le 27 octobre 1986.

Les travaux ont été adjugés (sous réserve d'approbation par la C.O.C.) à la société anonyme C.F. François, pour un montant de 515 millions + 15 millions pour la faradisation.

Les travaux devraient commencer le 16 mars et le délai d'exécution de la construction est de 400 jours calendrier.

Ce n'est qu'après ceux-ci qu'il sera procédé à l'installation, au réglage et à la mise en route de l'appareillage électronique.

La réalisation de la partie « traitement des données radar et plans de vol » du projet a été confiée au constructeur français Thomson-CSF pour un montant de 1 226 millions.

1 226 miljoen. De uitrusting voor de vocale geluidsoverbrenging werd besteld bij de Noorse firma Nerion voor een bedrag van 205 miljoen.

CANAC wordt operationeel op het einde van 1989.

Het is juist dat de Nederlanders het inzicht hebben een nieuwe landingsbaan van 3 500 m lengte in de Oost-West-richting aan te leggen te Beek.

Onderhandelingen in verband met technische problemen en milieuproblematiek worden gevoerd door de betrokken instanties van beide landen.

Het gelieve u hierna de stand van zaken te willen aantreffen :

1. In een eerste ronde van het overleg over de luchtruimstructuur werden de probleemgebieden omlijnd. Na rapportering aan de hoofden van de respectievelijke luchtvaartdiensten wordt verder uitgemaakt of en hoe vastgestelde moeilijkheden kunnen worden opgelost. Verschillen van inzicht werden vastgesteld. Daarnaast werd ondanks een negatief advies van België op grond van milieubezwaren door Nederland een nieuw streekplan voor Zuid-Limburg goedgekeurd, met inbegrip van voorziening voor de aanleg van een nieuwe Oost-Westbaan voor de luchthaven van Maastricht.

2. Vermits Nederland zich aan het voor zichzelf uitgestippelde tijdschema houdt, blijft de eventuele aanleg van de Oost-Westbaan actueel. Zolang het overleg loopt is er geen sprake van onomkeerbaarheid.

3. Het door mijn Nederlandse collega en mijzelf op 18 juli 1984 overeengekomen overleg dat in januari 1985 van start ging, werd tot heden op ambtelijk niveau gevoerd.

4. De Belgische Luchtmacht werd van het begin af bij het overleg betrokken. De inschakeling van andere militaire partners in het voortgezet overleg is niet uitgesloten.

5. De heroriëntering van bedoelde startbaan is bedoeld om in Nederland bevolkingsgroepen te ontzien en zal er andere treffen, o.m. in België.

Nederland gaat ervan uit dat de geluidshinder aanvaardbaar is. Deze opvatting wordt door België niet gedeeld.

Een lid wenst nog een overzicht van de investeringen ten laste van de begroting van Verkeerswezen te hebben over de periode 1970-1986. Voor het antwoord van de Minister, zie bijlage 5.

**

9. Stemmingen

De artikelen evenals het geheel van het ontwerp van wet worden aangenomen met 12 tegen 5 stemmen.

Dit verslag is goedgekeurd met eenparigheid van de 18 aanwezige leden.

De Rapporteur,
J. VANDERMARLIERE.

De Voorzitter,
F. DE BONDT.

L'équipement pour la communication vocale a été commandé à la firme norvégienne Nerion pour un montant de 205 millions.

CANAC deviendra opérationnel fin 1989.

Il est vrai que les Hollandais sont occupés à construire à Beek une nouvelle piste de 3 500 m de long orientée Est-Ouest.

Des négociations sont en cours entre les instances concernées des deux pays au sujet des problèmes techniques et des problèmes en matière d'environnement.

Vous trouverez ci-dessous l'indication de l'état actuel d'avancement des négociations :

1. Dans le premier tour de concertation sur la structure de l'espace aérien, on définit les domaines litigieux. Après que rapport a été fait aux chefs des services aéronautiques respectifs, il faut examiner si les difficultés constatées peuvent être résolues et comment. Des divergences de vues ont été constatées. D'autre part, malgré un avis négatif de la Belgique, en raison d'objections relatives à l'environnement, un nouveau plan de secteur a été approuvé par les Pays-Bas pour le Zuid-Limburg, plan qui prévoit une nouvelle piste Est-Ouest pour l'aéroport de Maastricht.

2. Comme les Pays-Bas s'en tiennent au calendrier qu'ils se sont tracé, l'éventualité de la construction de la piste Est-Ouest reste d'actualité. Tant que la concertation est en cours, il n'est pas question d'irréversibilité.

3. La concertation convenue par ma collègue néerlandaise et moi-même le 18 juillet 1984, et qui a débuté en janvier 1985, a été menée jusqu'ici au niveau des fonctionnaires.

4. La Force aérienne belge a été mêlée à la concertation depuis le début. La participation d'autres partenaires militaires dans la suite de la concertation n'est pas exclue.

5. La réorientation de la piste de décollage en question vise à ménager certains groupes de population aux Pays-Bas, mais ce sera aux dépens d'autres, notamment en Belgique.

Les Pays-Bas considèrent que les nuisances sonores sont acceptables. Ce point de vue n'est pas celui de la Belgique.

Un membre veut encore avoir un aperçu des investissements à charge du budget des Communications pour la période 1970-1986. La réponse du Ministre se trouve à l'annexe 5.

**

9. Votes

Les articles et l'ensemble du projet de loi ont été adoptés par 12 voix contre 5.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 18 membres présents.

Le Rapporteur,
J. VANDERMARLIERE.

Le Président,
F. DE BONDT.

III. ERRATA

WETSONTWERP

TITEL VII

Instellingen van openbaar nut

ART. 10 (blz. 7)

Regie der Luchtwegen

Tweede alinea van de Nederlandse tekst : de begroting belooft 4 441 498 000 frank in plaats van 4 441 498 frank voor de uitgaven.

TABELLEN ONTWERP VAN WET

TITEL VII

Instellingen van openbaar nut

REGIE DER LUCHTWEGEN

4. Ontvangsten

HOOFDSTUK 49

Ontvangsten voor orde

ART. 490.03 (blz. 61). — *Franse tekst, tweede lijn, lezen « sommes à rembourser par l'Etat » in plaats van « sommes à rembourser à l'Etat ».*

VERANTWOORDINGSPROGRAMMA

B. Verantwoording per organisatieafdelingen
per activiteitenprogramma

SECTIE 53

Bestuur van het Zeewezen
en van de Binnenvaart

Programma 0 - Bestaansmiddelen.

Tabel der begrotingsmiddelen (blz. 143).

03. Installaties : Huur - artikel 12.06.03.47 in de kolom « niet-gesplitste kredieten + ordonnanceringskredieten 1986 » lezen 10,4 in plaats van 5,9.

III. ERRATA

PROJET DE LOI

TITRE VII

Organismes d'intérêt public

ART. 10 (p. 7)

Régie des Voies aériennes

Deuxième alinéa du texte néerlandais : le budget s'élève à 4 441 498 000 francs au lieu de 4 441 498 francs pour les dépenses.

TABLEAUX PROJET DE LOI

TITRE VII

Organismes d'intérêt public

REGIE DES VOIES AERIENNES

4. Recettes

CHAPITRE 49

Recettes pour ordre

ART. 490.03 (p. 61). — *Libellé français, deuxième ligne, lire « sommes à rembourser par l'Etat » au lieu de « sommes à rembourser à l'Etat ».*

PROGRAMME JUSTIFICATIF

B. Justification par division organique
et programme d'activités

SECTION 53

Administration de la Marine
et de la Navigation intérieure

Programme 0 — Subsistance.

Tableau des moyens budgétaires (p. 143).

03. Installations : Loyers - article 12.06.03.47 dans la colonne « crédits non dissociés + crédits d'ordonnancement 1986 », lire 10,4 au lieu de 5,9.

IV. BIJLAGEN

BIJLAGE 1

Trein + fiets

Stations waar fietsen kunnen gehuurd en/of ingeleverd worden (ope­ningsuren van de dienst Trein + Fiets : van 7 tot 21 uur) :

Aarschot, Aalst, Andenne, Antoing, Assesse, Aat, Oudenaarde, Bas­tenaken, Bertrix, Blaton, Eigenbrakel, 's-Gravenbrakel, Brugge, Kortrijk, Deinze, De Pinte, Dinant, Essen, Eupen, Floreffe, Veurne, Gedinne, Genk, Genval, Groenendaal, Hasselt, Herentals, Hoei, Jemelle, Knokke, Lier, Lobbes, Lokeren, Londerzeel, Marbehan, Mariembourg, Melreux-Hotton, Mol, Namen, Nijvel, Oostende, Poix-Saint-Hubert, Poperinge, Puurs, Ronse, Sint-Niklaas, Sint-Truiden, Spa, Dendermonde, Trois-Ponts, Turnhout, Verviers, Vielsalm, Virton, Walcourt, Wetteren, Ieper, Zottegem.

Stations waar enkel inlevering mogelijks is worden verhuurstations vanaf de paasvakantie 1987) :

Station	Inlevering van ... tot ... uur
Aalter	6 — 20
Ans	7 — 21
Antwerpen-Centraal	6 — 24
Antwerpen-Oost	7 — 21
	Zaterdag 7 — 15
	Zondag —
Aarlen	6 — 22
Aywaille	7 — 21
Barvaux	7 — 21
	Zondag 13 — 20
	Zaterdag 7 — 14
Beauraing	6.30 — 21
Beernem	7 — 21
Beveren (Waas)	6 — 20
Bilzen	7 — 21
Blankenberge	7 — 21
Bomal	6 — 21
Boom	6 — 21
	Zaterdag, zondag —
Leopoldsborg	7 — 21
Ciney	6 — 21
Comblain-au-Pont	7 — 14
	Juli-augustus, zondag 21
Denderleeuw	7 — 20.30
Diest	6 — 21
Diksmuide	7 — 21
Edingen	7 — 20.30
Flémalle-Haute	7 — 21
Florenville	7 — 21
Gent-Sint-Pieters	0 — 24
Geel	7 — 21

IV. ANNEXES

ANNEXE 1

Train + vélo

Gares dans lesquelles des vélos peuvent être loués et/ou restitués (heures d'ouverture du service Train + Vélo : de 7 à 21 heures) :

Aarschot, Alost, Andenne, Antoing, Assesse, Ath, Audenarde, Bas­togne, Bertrix, Blaton, Braine-l'Alleud, Braine-le-Comte, Bruges, Courtrai, Deinze, De Pinte, Dinant, Essen, Eupen, Floreffe, Furnes, Gedinne, Genk, Genval, Groenendaal, Hasselt, Herentals, Huy, Jemelle, Knokke, Lierre, Lobbes, Lokeren, Londerzeel, Marbehan, Mariembourg, Melreux-Hotton, Mol, Namur, Nivelles, Ostende, Poix-Saint-Hubert, Pope­ringe, Puurs, Renaix, Saint-Nicolas, Saint-Trond, Spa, Termonde, Trois-Ponts, Turnhout, Verviers, Vielsalm, Virton, Walcourt, Wetteren, Ypres, Zottegem.

Gares de restitution uniquement (deviennent gares de location à partir des vacances de Pâques 1987) :

Gare	Restitution de ... à ... heures
Aalter	6 — 20
Ans	7 — 21
Anvers-Central	6 — 24
Anvers-Est	7 — 21
	Samedi 7 — 15
	Dimanche —
Arlon	6 — 22
Aywaille	7 — 21
Barvaux	7 — 21
	Dimanche 13 — 20
	Samedi 7 — 14
Beauraing	6.30 — 21
Beernem	7 — 21
Beveren (Waas)	6 — 20
Bilzen	7 — 21
Blankenberge	7 — 21
Bomal	6 — 21
Boom	6 — 21
	Samedi, dimanche —
Bourg-Léopold	7 — 21
Ciney	6 — 21
Comblain-au-Pont	7 — 14
	Juillet-août, 1 ^e dimanche 21
Denderleeuw	7 — 20.30
Diest	6 — 21
Dixmude	7 — 21
Enghien	7 — 20.30
Flémalle-Haute	7 — 21
Florenville	7 — 21
Gand-Saint-Pierre	0 — 24
Geel	7 — 21

Station	Inlevering van ... tot ... uur	Gare	Restitution de ... à ... heures
Gembloux	6 — 21	Gembloux	6 — 21
Graide	6 — 21	Graide	6 — 21
Haacht	6 — 22	Haacht	6 — 22
Hal	7 — 21	Hal	7 — 21
Heer-Agimont	7.30 — 17	Heer-Agimont	7.30 — 17
	Zaterdag 8.15 — 12		Samedi 8.15 — 12
	13.30 — 16		13.30 — 16
	Zondag 9.30 — 13		Dimanche 9.30 — 13
	14.30 — 19		14.30 — 19
Heist	7 — 21	Heist	7 — 21
Houthalen	7 — 22	Houthalen	7 — 22
	Zaterdag, zondag —		Samedi, dimanche —
Houyet	7 — 21	Houyet	7 — 21
Ingelmunster	7 — 21	Ingelmunster	7 — 21
Izegem	7 — 21	Izegem	7 — 21
Jurbeke	7 — 22	Jurbise	7 — 22
Kapellen	6 — 21	Kapellen	6 — 21
Kontich	6 — 21.30	Kontich	6 — 21.30
Kortemark	7 — 21	Kortemark	7 — 21
Terhulpen	7 — 21	La Hulpe	7 — 21
Landen	7 — 21	Landen	7 — 21
De Panne	6 — 21	La Panne	6 — 21
Lembeek	7 — 21	Lembeek	7 — 21
	Zaterdag, zondag —		Samedi, dimanche —
Lessen	7 — 20.30	Lessines	7 — 20.30
Leuze	7 — 20	Leuze	7 — 20
Libramont	7 — 21	Libramont	7 — 21
Lichtervelde	7 — 22	Lichtervelde	7 — 22
Luik-Guillemins	4 — 24	Liège-Guillemins	4 — 24
Linkebeek	7 — 20	Linkebeek	7 — 20
	Zaterdag, zondag —		Samedi, dimanche —
Lommel	7 — 21	Lommel	7 — 21
	Zaterdag 7 — 15		Samedi 7 — 15
	Zondag —		Dimanche —
Leuven	7 — 22	Louvain	7 — 22
Mechelen	6 — 21	Malines	6 — 21
Marche-en-Famenne	7 — 20	Marche-en-Famenne	7 — 20
	Zaterdag 7 — 13		Samedi 7 — 13
	Zondag 13 — 20		Dimanche 13 — 20
Marche-les-Dames	7 — 20	Marche-les-Dames	7 — 20
	Zondag 8 — 12		Dimanche 7 — 12
	14 — 16		14 — 16
Marloie	6 — 21	Marloie	6 — 21
Menen	7 — 21	Menin	7 — 21
Bergen	7 — 22	Mons	7 — 22
Mortsel	6 — 21.30	Mortsel	6 — 21.30
	Zondag —		Dimanche —
Moeskroen	7 — 21	Mouscron	7 — 21
Neerpelt	7 — 21	Neerpelt	7 — 21
Ottignies	7 — 21	Ottignies	7 — 21
Paliseul	6.30 — 21	Paliseul	6.30 — 21
Pepinster	7 — 21	Pepinster	7 — 21
	Zaterdag, zondag 8.30 — 17		Samedi, dimanche 8.30 — 17
Péruwelz	6 — 20.45	Péruwelz	6 — 20.45
	Zondag 6.30 — 21.45		Dimanche 6.30 — 21.45
Philippeville	7 — 21	Philippeville	7 — 21
	Zaterdag, Zondag —		Samedi, dimanche —

Station	Inlevering van ... tot ... uur	Gare	Restitution de ... à ... heures
Sint-Genesius-Rode	7 — 22	Rhode-Saint-Genèse	7 — 22
Rixensart	7 — 21	Rixensart	7 — 21
Roeselare	7 — 21	Roulers	7 — 21
Saint-Ghislain	7 — 22	Saint-Ghislain	7 — 22
Schaerbeek	6 — 22	Schaerbeek	6 — 22
	Zondag 10 — 18		Dimanche 10 — 18
Zinnik	7 — 21	Soignies	7 — 21
Temse	7 — 20	Tamise	7 — 20
Tielt	6.30 — 21.30	Tielt	6.30 — 21.30
Tilleur	7 — 21	Tilleur	7 — 21
Tienen	2 — 21	Tirlemont	7 — 21
Tongeren	7 — 21	Tongres	7 — 21
Doornik	7 — 22	Tournai	7 — 22
Ukkel-Calevoet	7 — 21	Uccle-Calevoet	7 — 21
	Zaterdag, zondag 7.30 — 15		Samedi, dimanche 7.30 — 15
Vilvoorde	7 — 21	Vilvorde	7 — 21
Vonêche	7 — 13	Vonêche	7 — 13
Waregem	6.30 — 20.30	Waregem	6.30 — 20.30
Borgworm	7 — 21	Waremmme	7 — 21
Waterloo	7 — 20	Waterloo	7 — 20
Waver	7 — 21	Wavre	7 — 21
Welkenraedt	7 — 21	Welkenraedt	7 — 21
Willebroek	6 — 20.30	Willebroek	6 — 20.30
	Zaterdag 7 — 21		Samedi 7 — 21
	Zondag 7 — 22		Dimanche 7 — 22
Yvoir	7.30 — 21	Yvoir	7.30 — 21
Zele	7 — 21	Zeel	7 — 21

BIJLAGE 2

MINISTERIELE VERGADERING VAN 22 DECEMBER 1986

(Den Haag - Nederland)

Besluitenlijst

1. De Ministers van Vervoer van België, de Bondsrepubliek Duitsland, Frankrijk en Nederland zijn in Den Haag bijeengekomen op 22 december 1986, in tegenwoordigheid van hun Britse en Luxemburgse collega's. Zij hebben met voldoening kennis genomen van het rapport van de internationale werkgroep en hebben het goedgekeurd. Zij complimenteren de werkgroep voor het geleverde werk en dechargen haar.

2. Het totstandkomen van verbindingen met treinen geschikt voor hoge snelheden tussen Amsterdam, Brussel, Keulen, Londen en Parijs vormt een aanmerkelijke verbetering van het Europese vervoerssysteem, is een belangrijke en substantiële stap naar een gemeenschappelijke Europese vervoermarkt en is in het gemeenschappelijk belang van de erbij betrokken landen.

3. Deze verbindingen vormen één geheel. Passende financieel-juridische structuren en voorwaarden dienen een optimale realisering ervan mogelijk te maken.

4. Het geringe verschil tussen de drie bestudeerde wiel-rail varianten bij de financiële en sociaal-economische evaluatie maakt het onmogelijk nu reeds een keuze tussen deze varianten te maken. Eerst moet zorgvuldig worden bekeken, welke aanpassingen mogelijk zijn die de verhouding tussen opbrengsten en kosten verbeteren. Daartoe zullen de gegevens uit de huidige studie nader worden bezien en kostbare delen van de infrastructuur worden getoetst op hun toegevoegde waarde. Ook zal de treindienst, inclusief die op bestaande lijnen, zorgvuldig moeten worden aangepast aan de vraag. De mogelijkheden tot tariefsverhoging, met zo min mogelijk verlies aan vervoer, zullen eveneens moeten worden nagegaan.

5. Bij de nadere uitwerking van het project moet ruime aandacht worden gegeven aan een zorgvuldige ruimtelijke inpassing en aan het zorgvuldig beschouwen van de invloed op het milieu. Voor dit laatste moet met name worden aangesloten bij de richtlijn van de E.E.G. ter zake.

6. De coördinatie van de noodzakelijke procedures in elk van de landen voor de uitvoering van het project is nodig voor het vervolg ervan.

7. De Ministers besluiten tot instellen van een groep voor de voorbereiding van de bouw van internationale hogesnelheidsverbindingen. De groep zal functioneren onder rechtstreekse verantwoordelijkheid van de Ministers. De eerste werkzaamheden van de groep moeten het mogelijk maken dat de Ministers na akkoord van de in elk land bevoegde overheden in oktober 1987:

— een optimale variant kunnen kiezen, die rekening houdt met de datum van indienststelling van de kanaaltunnel en met de perspectieven voor de industriële samenwerking,

— tot de financieel-juridische constructie en de details van het project kunnen besluiten.

8. Het Verenigd Koninkrijk wordt geassocieerd lid van de groep, en Luxemburg behoudt de status van waarnemer.

ANNEXE 2

REUNION MINISTERIELLE DU 22 DECEMBRE 1986

(La Haye - Pays-Bas)

Liste des décisions

1. Les Ministres des Transports de Belgique, de la République fédérale d'Allemagne, de France et des Pays-Bas se sont réunis à La Haye le 22 décembre 1986, en présence de leurs collègues britannique et luxembourgeois. Ils ont pris connaissance avec satisfaction du rapport du groupe de travail international et l'ont approuvé. Ils complimentent ce groupe pour le travail fourni et le déchargent de sa mission.

2. La réalisation de liaisons de trains appropriés pour des vitesses élevées entre Amsterdam, Bruxelles, Cologne, Londres et Paris constitue une amélioration sensible du système de transport européen, et représente un pas important et substantiel vers un marché du transport communautaire européen et rencontre les intérêts communautaires des pays concernés.

3. Ces liaisons forment un ensemble. Des structures et conditions financières et juridiques adaptées doivent permettre une réalisation optimale de ces liaisons.

4. La différence minime entre les trois variantes rail-roue étudiées lors de l'évaluation financière et socio-économique ne permet pas de faire d'ores et déjà un choix entre ces variantes. Il faut d'abord examiner soigneusement quels sont les aménagements possibles en vue d'améliorer le rapport entre les recettes et les coûts. A cette fin, les données provenant de l'étude actuelle seront examinées plus en détail et les éléments coûteux de l'infrastructure seront comparés à leur valeur ajoutée. En outre, le service ferroviaire, y compris celui des lignes existantes, devra être adapté scrupuleusement à la demande. Il faudra également examiner les possibilités d'augmenter les tarifs en perdant un minimum de voyageurs.

5. En élaborant de manière plus détaillée le projet, il faut consacrer une attention particulière à une intégration scrupuleuse aux exigences de l'aménagement du territoire et à une étude méticuleuse de l'influence sur l'environnement. Pour cette dernière, il convient notamment de se conformer aux directives de la C.E.E. en la matière.

6. Pour qu'elles puissent être poursuivies, les procédures nécessaires dans chacun des pays pour l'exécution du projet doivent être coordonnées.

7. Les Ministres décident de créer un groupe pour la préparation de la construction de liaisons internationales à grande vitesse. Ce groupe fonctionnera sous la responsabilité directe des Ministres. Ces premières activités doivent permettre aux Ministres, après l'accord des autorités compétentes dans chaque pays qui sera intervenu en octobre 1987:

— de choisir une variante optimale, tenant compte de la date de mise en service du tunnel sous la Manche et des perspectives de coopération industrielle,

— de décider de réaliser la construction financière et juridique et les détails du projet.

8. Le Royaume-Uni devient membre associé du groupe et le Luxembourg garde le statut d'observateur.

BIJLAGE 3

ANNEXE 3

Statistieken van de technische storingen bij de N.M.B.S.

Statistiques des incidents techniques à la S.N.C.B.

Spreiding

Ventilation

	1984	1985	1986 (1)
Technische incidenten (M + B + ES). — <i>Incidents pour causes techniques (M + V + ES) :</i>			
— M	14 033	13 130	11 770
— B. — V	1 657	1 472	1 206
— ES	9 753	9 430	7 464
Totalen. — Totaux . . .	25 443	24 092	20 440

Statistiek van de incidenten (Bundel 122.16)

Statistique des incidents (Fascicule 122.16)

Aantal incidenten die een vertraging van twee of meer minuten hebben veroorzaakt voor een reizigerstrein.

Nombre d'incidents ayant occasionné un retard égal ou supérieur à 2 minutes à un train de voyageurs.

	1984	1985	1986 (1)
Betrokken diensten. — <i>Services concernés :</i>			
1. Exploitatie. — <i>Exploitation :</i>			
1.1. In- en uitstappen van reizigers. — <i>Embarquement et débarquement des voyageurs</i>	2 021	1 992	1 842
1.2. Laden en lossen van colli. — <i>Chargement et déchargement des colis</i>	1 277	929	545
1.3. Fouten en vergissingen van het personeel E. — <i>Fautes et erreurs du personnel E</i>	1 576	1 119	986
1.4. Fouten en nalatigheden van seingevers in de stations. — <i>Fautes et oublis des signaleurs de gare</i>	676	566	481
1.5. Allerlei. — <i>Divers</i>	711	628	569
Totalen. — Totaux . . .	6 261	5 234	4 423
2. Materieel. — <i>Matériel :</i>			
2.1. Avarijen aan gesleept materieel, rijtuigen. — <i>Avaries au matériel remorqué, voitures</i>	1 338	1 322	1 114
2.2. Avarijen aan gesleept materieel, wagens. — <i>Avaries au matériel remorqué, wagons</i>	218	213	202
2.3. Avarijen aan diesellocomotieven. — <i>Avaries aux locomotives diesel</i>	1 150	1 297	872
2.4. Avarijen aan elektrische locomotieven. — <i>Avaries aux locomotives électriques</i>	1 964	1 856	1 666
2.5. Avarijen aan motorstellen. — <i>Avaries aux automotrices</i>	3 658	3 810	3 072
2.6. Avarijen aan motorwagens. — <i>Avaries aux autorails</i>	186	115	62
2.7. Incidenten in verband met de remming. — <i>Incidents de freinage</i>	1 085	843	813
2.8. Ritverlies. — <i>Pertes dans la marche</i>	1 055	921	1 019
2.9. Personeel en allerlei. — <i>Personnel et divers</i>	3 233	2 640	2 786
2.10. Vreemde netten. — <i>Réseaux étrangers</i>	146	113	164
Totalen. — Totaux . . .	14 033	13 130	11 770

	1984	1985	1986 (1)
3. Baan. — Voie :			
3.1. Beschadiging van spoorstaven en spoortoestellen. — <i>Avaries aux rails et appareils de voie</i>	493	660	512
3.2. Incidenten te wijten aan defecten in de stabiliteit van het spoor. — <i>Incidents dus à des défauts de la stabilité de la voie</i>	96	141	83
3.3. Laattijdige beëindiging van voorziene werken. — <i>Terminaison tardive de travaux prévus</i>	155	169	133
3.4. Onvoorziene werken. — <i>Travaux imprévus</i>	489	107	89
3.5. Allerlei. — <i>Divers</i>	424	395	389
Totalen. — <i>Totaux</i>	1 657	1 472	1 206
7. Elektriciteit en Seinrichting. — <i>Electricité et signalisation</i> :			
7.1. Storingen in de seinrichting op het seinhuis (onvoorziene werken inbegrepen). — <i>Dérangements à la signalisation en cabine (y compris travaux imprévus)</i>	1 662	1 689	1 265
7.2. Storingen in de seinrichting te velde (onvoorziene werken inbegrepen). — <i>Dérangements à la signalisation en campagne (y compris travaux imprévus)</i>	4 909	4 399	3 599
7.3. Storingen in de telefoonkringen (onvoorziene werken inbegrepen). — <i>Dérangements aux circuits téléphoniques (y compris travaux imprévus)</i>	100	52	51
7.4. Storingen in de automatische O.W. (onvoorziene werken inbegrepen). — <i>Dérangements aux P.N. automatiques (y compris travaux imprévus)</i>	2 152	2 236	1 705
7.5. Storingen in de vaste instellingen der elektrische tractie (onvoorziene werken inbegrepen). — <i>Dérangements aux installations fixes de traction électrique (y compris travaux imprévus)</i>	238	242	222
7.6. Storingen in de voedingsinstallaties van de seinrichting (onvoorziene werken inbegrepen). — <i>Dérangements aux installations d'alimentation de la signalisation (y compris travaux imprévus)</i>	175	181	130
7.7. Allerlei. — <i>Divers</i>	517	691	492
Totalen. — <i>Totaux</i>	9 753	9 490	7 464
0. Derden. — <i>Tiers</i> :			
0.1. Zelfmoorden of zelfmoordpogingen, ongevallen aan personen vreemd aan de N.M.B.S. — <i>Suicides ou tentatives de suicide, accidents de personnes étrangères à la S.N.C.B.</i>	185	196	120
0.2. Daden van kwaadwilligheid. — <i>Actes de malveillance</i>	350	366	291
0.3. Beschadigingen van O.W. — <i>Dommages aux passages à niveau</i>	128	146	132
0.4. Vee op de sporen. — <i>Bétail dans les voies</i>	205	141	135
0.5. Allerlei. — <i>Divers</i> (2)	2 652	1 733	1 365
Totalen. — <i>Totaux</i>	3 520	2 582	2 043
Algemene totalen. — <i>Totaux généraux</i>	35 224	31 908	26 906

(1) December niet inbegrepen en mei niet relevant wegens stakingen.

(2) Waarvan Posterijen.

Aantal dagen B.T.S.

Aantal dagen B.A.V.

(1) Décembre non compris et mai neutralisé suite grèves.

(2) Dont Postes.

Nombre de jours A.R.T.

Nombre de jours A.C.A.

Ritten zonder reizigers

De onderstaande tabel geeft de evolutie van de voertuigen/km zonder reizigers (de invoering van het IC/IR plan dateert van 3 juni 1984).

Als vergelijkingspunt wordt tevens de evolutie van de treinen/km produktief gegeven.

Parcours à vide

L'évolution des engins/km à vide en trafic voyageurs figure au tableau ci-après (l'introduction du plan IC/IR remonte au 3 juin 1984).

L'évolution des trains/km productifs est fournie à titre de comparaison.

Jaarlijks aantal ritten zonder reizigers <i>Parcours annuels à vide en trafic voyageurs</i>	In duizenden kilometers — <i>En milliers de km</i>		
	1983	1984	1985
Voertuigen/km zonder reizigers. — <i>Engins/km à vide</i>	8 425	7 266	6 443
Treinen/km produktief. — <i>Trains/km productifs</i>	71 758	74 015	73 565
Percentage. — <i>Pourcentage</i>	11,74	9,8	8,76

Opmerking

In verhouding tot de treinen/km produktief, is het percentage van de ritten zonder reizigers geëvolueerd van 11,74 pct. vóór de invoering van het IC/IR plan (1983) naar 8,76 pct. in 1985.

Remarque

Le pourcentage des parcours à vide par rapport aux trains/km productifs a évolué de 11,74 p.c. avant IC/IR (1983) à 8,76 p.c. sous le régime IC/IR en 1985.

Bestuurders te Schaarbeek

De bewering dat er te Schaarbeek 54 bestuurders in overtal zouden zijn, is vals.

Er zijn er weliswaar enkele teveel, doch dat aantal schommelt van dag tot dag en blijft steeds lager dan tien.

De andere bewering als zou er personeel worden overgeplaatst van Stockem of Montzen naar Schaarbeek, is eveneens uit de lucht gegrepen.

Dat werd immers niet gepland.

Conducteurs à Schaarbeek

L'affirmation concernant un effectif surabondant de 54 conducteurs à Schaarbeek est inexacte.

Il y a quelques unités en trop, le nombre varie en fonction des jours mais reste inférieur à 10.

L'autre affirmation relative à un transfert de personnel de Stockem ou Montzen vers Schaarbeek est également erronée.

Rien n'est prévu dans ce sens.

BIJLAGE 4

ANNEXE 4

Statistieken van de laatste 6 jaar
betreffende de luchthavens en vliegvelden van de R.L.W.

Statistiques des six dernières années
concernant les aéroports et aérodromes de la R.V.A.

	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Brussel-Nationaal — Bruxelles-National :						
Passagiers. — <i>Passagers</i>	5 256 998	5 229 429	5 214 228	5 479 033	5 780 158	5 960 000
Bewegingen. — <i>Mouvements</i>	105 066	101 897	102 255	107 311	116 988	132 535
Cargo (in t). — <i>Cargo (en t)</i>	164 766	157 385	130 124	155 473	177 283	206 839
Post (in t). — <i>Poste (en t)</i>	9 623	9 155	8 496	9 124	10 439	—
Exploitatatiecoëfficiënt (in %). — <i>Coefficient d'exploitation (en %)</i>	187	191	176	169	167	—
Investerings (in miljoenen franken). — <i>Investissements (en millions de francs)</i>	1 963,403	1 262,645	1 097,823	772,165	1 371,640	—
Ontvangsten (in miljoenen franken). — <i>Recettes (en millions de francs)</i>	—	2 887,224	3 047,477	3 102,008	3 263,483	—
Uitgaven (in miljoenen franken). — <i>Dépenses (en millions de francs)</i>	—	1 512,179	1 732,641	1 830,189	1 949,704	—
Antwerpen-Deurne — Anvers-Deurne :						
Passagiers. — <i>Passagers</i>	122 599	121 960	126 606	128 833	140 656	160 144
Bewegingen. — <i>Mouvements</i>	59 611	61 973	63 762	57 710	53 915	63 549
Cargo (in t). — <i>Cargo (en t)</i>	584	545	591	1 085	355	638
Post (in t). — <i>Poste (en t)</i>	26	3	5	3	1	—
Exploitatatiecoëfficiënt (in %). — <i>Coefficient d'exploitation (en %)</i>	22	28	23	20,5	25	—
Investerings (in miljoenen franken). — <i>Investissements (en millions de francs)</i>	12,530	17,060	17,340	45,100	16,542	—
Ontvangsten (in miljoenen franken). — <i>Recettes (en millions de francs)</i>	—	40,614	34,513	32,732	43,294	—
Uitgaven (in miljoenen franken). — <i>Dépenses (en millions de francs)</i>	—	145,890	149,915	105,843	169,986	—
Oostende — Ostende :						
Passagiers. — <i>Passagers</i>	51 648	56 088	97 000	153 759	189 515	106 020
Bewegingen. — <i>Mouvements</i>	26 516	27 115	28 518	28 798	30 448	32 762
Cargo (in t). — <i>Cargo (en t)</i>	9 263	8 008	6 545	9 252	19 678	15 530
Post (in t). — <i>Poste (en t)</i>	0	0	0	0	3	—
Exploitatatiecoëfficiënt (in %). — <i>Coefficient d'exploitation (en %)</i>	11,9	7,6	9,8	11,5	13	—
Investerings (in miljoenen franken). — <i>Investissements (en millions de francs)</i>	65,190	12,780	8,300	8,900	19,730	—
Ontvangsten (in miljoenen franken). — <i>Recettes (en millions de francs)</i>	—	24,203	27,806	38,739	47,148	—
Uitgaven (in miljoenen franken). — <i>Dépenses (en millions de francs)</i>	—	318,082	282,381	336,182	367,535	—
Grimbergen :						
Passagiers. — <i>Passagers</i>	24 101	23 885	23 101	21 782	21 999	26 110
Bewegingen. — <i>Mouvements</i>	79 458	80 371	76 332	71 979	66 919	70 462
Cargo (in t). — <i>Cargo (en t)</i>	0	0	0	0	0	0
Post (in t). — <i>Poste (en t)</i>	0	0	0	0	0	—
Exploitatatiecoëfficiënt (in %). — <i>Coefficient d'exploitation (en %)</i>	10,6	6,5	10,3	8	9	—
Investerings (in miljoenen franken). — <i>Investissements (en millions de francs)</i>	6,520	1,930	4,140	3,950	6,957	—
Ontvangsten (in miljoenen franken). — <i>Recettes (en millions de francs)</i>	—	4,300	7,178	5,884	6,900	—
Uitgaven (in miljoenen franken). — <i>Dépenses (en millions de francs)</i>	—	66,375	69,820	73,703	76,910	—

	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Charleroi-Gosselies :						
Passagiers. — <i>Passagers</i>	27 845	26 232	18 183	24 375	18 325	23 868
Bewegingen. — <i>Mouvements</i>	40 902	35 240	37 774	39 270	29 896	28 237
Post (in t). — <i>Poste (en t)</i>	28	27	125	20	3	81
Cargo (in t). — <i>Cargo (en t)</i>	1	0	0	0	0	0
Exploitatatiecoëfficiënt (in %). — <i>Coefficient d'exploitation (en %)</i>	8,5	10,5	11,9	12,1	16	—
Investeringsen (in miljoenen franken). — <i>Investissements (en millions de francs)</i>	—	18,439	19,858	22,880	33,555	—
Ontvangsten (in miljoenen franken). — <i>Recettes (en millions de francs)</i>	68,420	69,280	64,886	47,8	43,567	—
Uitgaven (in miljoenen franken). — <i>Dépenses (en millions de francs)</i>	—	174,760	167,076	190,447	210,444	—
Luik-Bierset — Liège-Bierset :						
Passagiers. — <i>Passagers</i>	16 956	23 470	26 733	22 835	18 832	18 188
Bewegingen. — <i>Mouvements</i>	26 437	20 706	23 438	24 840	21 116	21 178
Cargo (in t). — <i>Cargo (en t)</i>	253	117	177	137	78	88
Post (in t). — <i>Poste (en t)</i>	1	1	1	0	0	0
Exploitatatiecoëfficiënt (in %). — <i>Coefficient d'exploitation (en %)</i>	—	—	—	—	—	—
Investeringsen (in miljoenen franken). — <i>Investissements (en millions de francs)</i>	4	6,2	4	3,8	6	—
Ontvangsten (in miljoenen franken). — <i>Recettes (en millions de francs)</i>	108,294	32,515	0,46	16,7	14,061	—
Uitgaven (in miljoenen franken). — <i>Dépenses (en millions de francs)</i>	—	4,737	4,434	4,430	6,657	—
—	—	76,705	110,379	115,704	121,019	—
Spa :						
Passagiers. — <i>Passagers</i>	11 251	14 140	11 570	11 236	12 549	14 246
Bewegingen. — <i>Mouvements</i>	15 225	15 895	14 700	13 779	16 616	17 625
Cargo (in t). — <i>Cargo (en t)</i>	0	0	0	0	0	0
Post (in t). — <i>Poste (en t)</i>	0	0	0	0	0	—
Exploitatatiecoëfficiënt (in %). — <i>Coefficient d'exploitation (en %)</i>	2,5	2,3	3,5	2,7	11	—
Investeringsen (in miljoenen franken). — <i>Investissements (en millions de francs)</i>	2,880	2,260	3,500	3,002	15,32	—
Ontvangsten (in miljoenen franken). — <i>Recettes (en millions de francs)</i>	—	0,796	1,265	1,065	5,004	—
Uitgaven (in miljoenen franken). — <i>Dépenses (en millions de francs)</i>	—	34,337	36,007	38,872	44,042	—
Saint-Hubert :						
Passagiers. — <i>Passagers</i>	2 906	2 307	2 126	1 994	2 028	2 111
Bewegingen. — <i>Mouvements</i>	32 166	40 316	48 344	44 072	44 455	49 191
Cargo (in t). — <i>Cargo (en t)</i>	0	0	0	0	0	0
Post (in t). — <i>Poste (en t)</i>	0	0	0	0	0	—
Exploitatatiecoëfficiënt (in %). — <i>Coefficient d'exploitation (en %)</i>	2	2,7	1,9	2,7	6	—
Investeringsen (in miljoenen franken). — <i>Investissements (en millions de francs)</i>	3,425	0,390	6,200	2,740	2,532	—
Ontvangsten (in miljoenen franken). — <i>Recettes (en millions de francs)</i>	—	1,227	0,888	1,329	3 273	—
Uitgaven (in miljoenen franken). — <i>Dépenses (en millions de francs)</i>	—	46,039	47,746	48,421	38,008	—

BIJLAGE 5

ANNEXE 5

Verkeerswezen

Communications

Nationale investeringen inzake vervoer (vastleggingen)

Investissements nationaux dans les transports (engagements)

Jaar — Année	N.M.B.S. — S.N.C.B.	Bevordering stads- en streekvervoer — Promotion des transports urbains et régionaux		Diversen stads- en streekvervoer — Divers transports urbains et régionaux	Zeewezen — Marine	Luchtvaart — Aéronautique	R.L.W. — R.V.A.	Totaal — Total	
		Rechtstreekse begrotings- aanrekening — Imputation budgétaire directe	Prefinanciering — Préfinancement					In courante prijzen — En prix courants	In konstante prijzen basis : 1966 — En prix constants base : 1966 1970 = 100
1970	1 437,9	1 946,1	—	19,4	—	0,7	306,8	3 710,9	3 710,9
1971	995,0	2 705,3	—	5,9	—	0,9	345,3	4 052,4	3 883,9
1972	2 101,5	3 778,1	452,3	31,9	97,0	1,2	708,5	7 170,5	6 516,5
1973	1 531,1	3 266,4	1 199,9	103,7	17,7	1,2	694,9	6 814,9	5 791,3
1974	1 095,3	5 297,9	1 408,7	116,4	225,4	1,0	308,5	8 453,2	6 375,0
1975	2 452,9	5 764,2	985,8	101,7	2,3	1,0	644,5	9 952,4	6 655,2
1976	3 650,7	7 527,4	1 952,1	19,3	0,1	0,8	925,3	14 075,7	8 622,8
1977	4 850,8	9 219,5	—	7,6	—	1,0	960,4	15 039,3	8 602,5
1978	6 946,2	9 800,0	—	3,6	—	1,6	1 361,0	18 112,4	9 916,3
1979	8 832,0	10 254,6	—	—	0,6	182,2	1 434,2	20 703,6	10 850,7
1980	10 968,8	9 842,8	—	—	0,2	10,6	2 338,7	23 161,1	11 381,4
1981	13 193,8	9 280,6	—	—	93,8	157,0	1 877,3	24 602,5	11 233,5
1982	9 577,5	9 214,2	—	—	171,8	15,2	1 908,0	20 886,7	8 770,3
1983	12 458,5	9 337,9	—	21,6	62,9	37,5	1 755,1	23 673,5	9 232,7
1984	15 434,7	8 926,0	—	185,8	301,0	23,6	1 111,5	25 982,6	9 527,8
1985	14 675,7	7 464,9	—	—	3 034,4 (1)	16,1	814,5	26 005,6	9 094,1
1986	9 890,8	6 901,2	—	53,1	45,2	19,2	483,2 (2)	17 392,7	6 005,7

(1) Waarvan 2 850 m voor de uitgebreide walradarkeren langs de Westerschelde.

(2) Vanaf 1986 worden de investeringen van de R.L.W. gefinancierd door eigen middelen. In 1986 bedroegen de totale vastleggingen 760,1 M., waarvan nog 483,2 M. ten laste van de Staat.

(1) Dont 2 850 m pour la chaîne de radar étendue le long de l'Escaut occidental.

(2) A partir de 1986, les investissements de la R.V.A. sont financés par les moyens propres. En 1986, les engagements totaux s'élèvent à 760,1 M., dont encore 483,2 M. à charge de l'Etat.

BIJLAGE 6

R.M.T.
EVOLUTIE TRAFIEK 1985/1986
JANUARI T/M AUGUSTUS

ANNEXE 6

R.T.M.
EVOLUTION TRAFIC 1985/1986
JANVIER A AOUT INCLUSIVEMENT

	S.U.K.L.		R.M.T. — R.T.M.		T.T.		Totaal — Total	
	aantal — nombre	%	aantal — nombre	%	aantal — nombre	%	aantal — nombre	%
<i>1985 vervoerde aantallen (in duizendtallen) en marktaandeel (in pct.) — 1985 unités transportées (en milliers) et part du marché (en p.c.) :</i>								
Passagiers. — Passagers	238,4	7,6	1 546,6	49,4	1 343,4	47,9	3 128,4	
Begeleidende voertuigen. — Véhicules accompagnés	25,9	6,4	141,1	35,0	236,40	58,6	403,4	
Vracht. — Fret	20,4	7,8	75,0	28,9	164,5	63,3	259,9	
Totaal gewogen naar inkomen. — Total pondéré selon revenu		7,6		39,7		52,6		100
<i>1986 vervoerde aantallen (in duizendtallen) en marktaandeel (in pct.) — 1986 unités transportées (en milliers) et part du marché (en p.c.) :</i>								
Passagiers. — Passagers	—	—	1 420,0	56,1	1 112,8	43,9	2 532,8	
Begeleidende voertuigen. — Véhicules accompagnés	—	—	150,9	45,3	182,5	54,7	333,4	
Vracht. — Fret	—	—	78,4	30,9	175,1	69,1	253,5	
Totaal gewogen naar inkomen. — Total pondéré selon revenu		—		44,8		55,2		100
<i>Wijziging vervoerde eenheden 1986/1985 in duizendtallen en pct. — Modification unités transportées 1986/1985 en milliers et p.c. :</i>								
Passagiers. — Passagers	-238,4	-100	-126,6	-8,2	-230,6	-17,2	-595,6	-19,0
Begeleidende voertuigen. — Véhicules accompagnés	-25,9	-100	+ 6,8	+4,7	- 53,9	-22,8	- 73,0	-18,0
Vracht. — Fret	-20,4	-100	+ 3,4	+4,5	+ 10,6	+ 6,4	- 6,4	- 2,5
		-100		-1,8		- 8,0		-12,0
<i>Wijziging marktaandeel 1986/1985 in pct. — Modification part du marché 1986/1985 en p.c. :</i>								
Passagiers. — Passagers		-100		+6,7		+1,0		
Begeleidende voertuigen. — Véhicules accompagnés		-100		+9,8		-3,5		
Vracht. — Fret		-100		+2,0		+5,8		
		-100		+5,1		+2,6		

De totale markt via Belgische kusthavens is verkleind (concurrentie franse havens, chartervluchten, stakingen).

Het marktaandeel van R.M.T. en T.T. is gestegen. Het marktaandeel van R.M.T. is beduidend meer gestegen dan T.T. voor de toeristische sector, minder dan T.T. voor de vracht.

Het aantal vervoerde eenheden is voor R.M.T. gedeeld wat passagiers betreft (verhoudingsgewijze minder dan de totale markt) en gestegen wat begeleide voertuigen en vracht betreft.

Le marché total via les ports côtiers s'est réduit (concurrence des ports français, vols charters, grèves).

La part du marché de R.T.M. et T.T. a augmenté. La part de marché de R.T.M. a crû bien davantage que T.T. p. e. secteur touristique, moins que T.T. pour le fret.

Le nombre d'unités transportées a diminué pour R.T.M. en ce qui concerne les passagers (proportionnellement moins que le marché total) et a augmenté en ce qui concerne les véhicules accompagnés et le fret.