

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1973-1974.

5 DECEMBER 1973.

**Begroting van het Ministerie
van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1974.**

VERSLAG
NAMENS DE COMMISSIE VOOR HET
VERKEERSWEZEN EN DE P.T.T. (1)
UITGEBRACHT
DOOR DE H. **COUCKE**.

INHOUD.

Uiteenzetting van de Minister :

I. De evolutie van de begrotingskredieten	2
II. Investerings van de N.M.B.S.	7
III. Bevordering van het stedelijk vervoer	11
IV. Wegveiligheid	15
V. Zeescheepvaart	17
VI. Luchtwegen	20
VII. Internationaal vervoerbeleid	24
Bespreking	25

(1) De volgende leden hebben aan de beraadslagingen van de Commissie deelgenomen :

De heren Claes, voorzitter; Akkermans, Blancquaert, Boey, Bogaerts, Conrotte, Delmotte, Demuyter, Guillaume, Gustin, Henckaerts, Meunier, Roelants, Schreder, Schugens, Snyers d'Attenhoven, Vanackere Leo, Vanderborght, Van Gronsveld, Vernimmen, Versteede en Coucke, verslaggever.

R. A 9490

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

5-XIV (Zitting 1973-1974) : Begroting.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1973-1974.

5 DECEMBRE 1973.

**Budget du Ministère des Communications
pour l'année budgétaire 1974.**

RAPPORT
FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS ET DES P.T.T. (1)
PAR M. **COUCKE**.

SOMMAIRE.

Exposé du Ministre :

I. Evolution des crédits budgétaires	2
II. Investissements de la S.N.C.B.	7
III. Promotion des transports urbains	11
IV. Sécurité routière	15
V. Navigation maritime	17
VI. Voies aériennes	20
VII. Politique internationale des transports	24
Discussion	25

(1) Les membres suivants ont participé aux délibérations de la Commission :

MM. Claes, président; Akkermans, Blancquaert, Boey, Bogaerts, Conrotte, Delmotte, Demuyter, Guillaume, Gustin, Henckaerts, Meunier, Roelants, Schreder, Schugens, Snyers d'Attenhoven, Vanackere Leo, Vanderborght, Van Gronsveld, Vernimmen, Versteede et Coucke, rapporteur.

R. A 9490

Voir :

Document du Sénat :

5-XIV (Session de 1973-1974) : Budget.

UITEENZETTING VAN DE MINISTER.

I. Evolutie van de begrotingskredieten.

1. GEWONE UITGAVEN.

Het totale bedrag van de kredieten voorzien op de begroting voor het jaar 1973 bedroeg 20.321.490.000 frank. Het past bij dit bedrag de kredieten voorzien op het aanvullingsblad bij te voegen, weze 689.781.000 frank, hetgeen 21.011.271.000 frank geeft als totaal van de aangepaste kredieten voor 1973.

Voor 1974 bedragen de aangevraagde kredieten 25.177.699.000 frank, hetgeen een verhoging van 4.166.428.000 frank vertegenwoordigt, t.t.z. ongeveer 20 pct. Men moet zich nochtans hoeden deze twee bedragen zonder meer te vergelijken, want de grondslagen tot dergelijke vergelijking zijn niet meer dezelfde voor de twee begrotingen. Inderdaad voorziet de begroting van 1974 een krediet van 2.483.164.000 frank bestemd om de lasten te dekken, die uit een eventuele verhoging van de index der consumptieprijzen (1.078.885.000 frank) en van de sociale programmatie (1.404.279.000 frank), (Deel IV - artikel 01.01) voortvloeien. Welnu, tot in 1973 kwamen de verhogingen van de bezoldigingen ingevolge stijging van de index voor op een op de begroting van Financiën ingeschreven provisioneel krediet, en voorziet men voor 1973 dat een krediet van ongeveer een miljard frank daartoe zal gebruikt worden door het Departement van Verkeerswezen (waarvan 960 miljoen voor de N.M.B.S.). Om aldus een geldige vergelijking tussen de begrotingen van 1973 en 1974 op te maken, dient een miljard toegevoegd aan het cijfer van 1973, hetgeen op de aangepaste begroting een totaal aan kredieten oplevert van 22.011.271.000 frank en de werkelijke verhoging van de begroting 1974 ten overstaan van die van 1973, terugbrengt op 3.166.428.000 frank, weze iets meer dan 14 pct. Men moet bovendien nog de nadruk leggen op het feit dat, zoals hiervoor gezegd, in dit bedrag een krediet begrepen is van 1.404.279.000 frank (waarvan $\pm$ 95 pct. voorbehouden is aan de N.M.B.S.) voor de betaling van de nieuwe sociale programmatie der agenten van openbare diensten.

Om het bedrag van de *normale* verhoging der uitgaven juist te becijferen, zou het in alle logica passen het nieuw element dat de voor 1974 voorziene sociale programmatie uitmaakt, buiten beschouwing te laten : in deze hypothese zou men vaststellen dat de werkelijke verhoging, alle elementen gelijkblijvend, van de begroting van 1974, in vergelijking met deze van 1973, slechts 1.762.149.000 frank bedraagt, hetzij ongeveer 8 pct. Samenvattend, in 1973 en 1974 doet de evolutie van de begrotingskredieten zich als volgt voor :

EXPOSE DU MINISTRE.

I. Evolution des crédits budgétaires.

1. DEPENSES ORDINAIRES.

Le montant total des crédits prévus au budget pour l'année 1973 s'élevait à 20.321.490.000 francs. A ce montant il convient d'ajouter celui des crédits prévus au feuillet, soit 689.781.000 francs, ce qui donne comme total des crédits ajustés pour 1973 : 21.011.271.000 francs.

Les crédits sollicités pour 1974 s'élèvent à 25.177.699.000 francs, ce qui représente une augmentation de 4.166.428.000 francs, c'est-à-dire près de 20 p.c. Il faut cependant se garder de comparer sans plus ces deux nombres, car les bases de comparaison ne sont pas les mêmes entre les deux budgets. En effet, le budget de 1974 prévoit un crédit de 2.483.164.000 francs destiné à couvrir les charges résultant d'une augmentation éventuelle de l'indice des prix à la consommation (1.078.885.000 francs) et de la programmation sociale (1.404.279.000 francs) (Partie IV - article 01.01). Or, jusqu'en 1973 les majorations de rémunérations résultant des hausses indiciaires figuraient à un crédit provisionnel inscrit au budget du Ministère des Finances, et pour 1973, on prévoit qu'un crédit d'environ un milliard de francs sera utilisé à cette fin par le Département des Communications (dont 960 millions pour la S.N.C.B.). Dès lors, pour établir une comparaison valable entre les budgets de 1973 et 1974, il y a lieu d'ajouter un milliard au chiffre de 1973, ce qui donne un total des crédits, au budget ajusté, de 22.011.271.000 francs, et ramène à 3.166.428.000 francs, soit un peu plus de 14 p.c., l'augmentation réelle du budget de 1974 par rapport à celui de 1973. Encore faut-il insister sur le fait que dans ce montant est prévu, comme dit ci-avant, un crédit de 1.404.279.000 francs (dont $\pm$ 95 p.c. sont réservés à la S.N.C.B.) pour le paiement de la nouvelle programmation sociale des agents des services publics.

Pour chiffrer exactement le montant de l'augmentation *normale* des dépenses, il conviendrait en toute logique de faire abstraction de ce nouvel élément que constitue la programmation sociale prévue pour 1974 : dans cette hypothèse on constaterait que l'augmentation réelle, calculée toutes choses restées égales, du budget de 1974 par rapport à celui de 1973 ne s'élève qu'à 1.762.149.000 francs soit environ 8 p.c. En résumé, l'évolution des crédits budgétaires en 1973 et 1974 s'établit comme suit :

		1973		1974		
Oorspronkelijk (1)	Aanpassingsblad (2)	Provisioneel krediet (3)	Totaal (4)	Oorspronkelijk (5)	Vershil (5) — (4)	%
Initial (1)	Feuilleton (2)	Crédit provisionnel (3)	Total (4)	Initial (5)	Différence (5) — (4)	
20.321.490	689.781	1.000.000	22.011.271	25.177.699	3.166.428	14

In dit totaal van 25.177.699.000 frank komt de N.M.B.S. tussen voor een bedrag van 17.753.797.000 frank, als volgt onderverdeeld :

1. Compensatie van de lasten : 1 ^{ste} deel	F 14.237.000.000
2. Tussenkost ten voordele van de Kas der Geneeskundige verzorging . .	814.000.000
3. Lasten van leningen aangegaan door de Maatschappij met het oog op de her- opleving van de activiteit van de construc- tiewerf voor spoorwagematerieel . .	402.797.000
4. Provisioneel krediet bestemd om de lasten te dekken, voortspruitend uit een eventuele verhoging van de index der consumptieprijzen en de sociale program- matie	2.300.000.000

Totaal : F 17.753.797.000

Anderzijds is het krediet ingeschreven op de begroting van 1974 als bijdrage tot het evenwicht van de exploitatie-rekeningen van de stedelijke vervoermaatschappijen en van de N.M.V.B. vastgesteld op 4.740.000.000 frank, hetzij 3.153.000.000 frank voor de stedelijke wegvervoermaatschappijen en 1.587.000.000 frank voor de N.M.V.B.

Men stelt dus vast dat op een totale begroting van 25.177.699.000 frank, de verschillende maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer voor 22.493.797.000 frank in aanmerking komen, hetzij voor ongeveer 90 pct. Dit vastgesteld zijnde, zullen wij nu meer in het bijzonder de twee voornoemde zware posten nader bezien.

N.M.B.S.

De aan deze maatschappij toegekende kredieten tot compensatie van de lasten voortvloeiend uit de verplichtingen van openbare dienst, de normalisatie van de rekeningen, de coördinering van het vervoer (1^{ste} fase) gaat van 13.492.000.000 frank in 1973 naar 14.237.000.000 frank in 1974, hetzij een vermeerdering van 745 miljoen of $\pm 6,5$ pct. (Deel I - Sectie II - Hoofdstuk III. Artikel 32.01a). Het ventileren van dit krediet over de verschillende posten van de normalisatie, komt gedetailleerd voor in het verantwoordingsprogramma van de huidige begroting.

Er dient onderlijnd dat op het aanvullingsblad 1973 geen enkel bijkrediet werd aangevraagd ter compensatie van de lasten van de N.M.B.S., dan wanneer de budgettaire voorzieningen een exploitatieverlies van 1.134 miljoen in het vooruitzicht stelden. Er mag inderdaad redelijkerwijze verwacht worden dat dit verlies gevoelig zal worden vermindert, zoniet totaal opgevangen, tegen het einde 1973, en dit dank zij de volgende factoren :

1. de verhoging van de tarieven beslist door de Regering die een aanvullende ontvangst van ongeveer 330 miljoen in 1973 zal medebrengen;
2. de gunstige evolutie van de economische conjunctuur die een verhoging van de opbrengst van het goederenvervoer van ongeveer 730 miljoen laat voorzien.

Dans ce total de 25.177.699.000 francs, la S.N.C.B. intervient pour un montant de 17.753.797.000 francs, ventilé comme suit :

1. Compensation des charges : 1 ^{re} partie	F 14.237.000.000
2. Intervention au profit de la Caisse des soins de santé	814.000.000
3. Charges des emprunts émis par la Société en vue de la relance des activités de l'industrie de la construction de matériel ferroviaire	402.797.000
4. Crédit provisionnel destiné à couvrir les charges résultant d'une augmentation éventuelle de l'indice des prix à la consom- mation et de la programmation sociale .	2.300.000.000

Total : F 17.753.797.000

Par ailleurs, le crédit inscrit au budget de 1974 à titre de contribution à l'équilibre du compte d'exploitation des sociétés de transports urbains et de la S.N.C.V. est fixé à 4.740.000.000 de francs, soit 3.153.000.000 de francs pour les sociétés de transports urbains et 1.587.000.000 de francs pour la S.N.C.V.

On constate donc que sur un budget total de 25.177.699.000 francs, les diverses sociétés de transports en commun interviennent pour 22.493.797.000 francs, soit pour près de 90 p.c. Ceci étant, examinons plus spécialement les deux gros postes dont question ci-avant.

S.N.C.B.

Le crédit alloué à cette société à titre de compensation des charges résultant des obligations de service public, de la normalisation des comptes, de la coordination des transports (1^{re} partie) passe de 13.492.000.000 de francs en 1973 à 14.237.000.000 de francs en 1974, soit une augmentation de 745 millions c'est-à-dire $\pm 6,5$ p.c. (Partie I - Section II - Chapitre III. Article 32.01a). La ventilation de ce crédit entre les divers postes de la normalisation figure de façon détaillée dans le programme justificatif du présent budget.

Il importe de souligner ici qu'aucun crédit supplémentaire n'a été postulé, au feuillet de 1973, pour la compensation des charges de la S.N.C.B., alors cependant que les prévisions budgétaires laissaient augurer un déficit d'exploitation de 1.134 millions. Il est en effet raisonnable d'espérer que ce déficit sera fortement réduit, sinon entièrement résorbé, à la fin de l'année 1973 et ce, grâce à la conjonction des facteurs suivants :

1. la hausse des tarifs décidée par le Gouvernement qui provoquera une recette supplémentaire d'environ 330 millions en 1973;
2. l'évolution favorable de la conjoncture économique qui permet de prévoir une augmentation du produit des marchandises de ± 730 millions.

Rekening gehouden met deze elementen alsmede met zekere verminderingen van uitgaven waartoe door de Maatschappij werd besloten, mag men veronderstellen dat de exploitatierekening voor het dienstjaar 1973 met een deficit van maximum 70 miljoen zal sluiten, t.t.z. vergelijkbaar met het deficit geboekt over het dienstjaar 1972 (60 miljoen).

War de begroting 1974 betreft, weze aangestipt dat volgens de actuele voorzieningen van de maatschappij, deze zal afsluiten met een exploitatieverlies van 920 miljoen en dit niettegenstaande de tariefverhoging van 1973. Er mag nochtans verwacht worden dat, indien de economische conjunctuur in dezelfde gunstige mate blijft evolueren, dit verlies zich tenslotte veel minder hoog zal stellen.

Gemeenschappelijk stedelijk vervoer.

Het krediet ingeschreven op de begroting 1973 als bijdrage tot het evenwicht van de exploitatierekening van deze maatschappijen is vastgesteld op 3.515.000.000 frank, hetzij 2.225.000.000 frank voor de verschillende stedelijke vervoermaatschappijen en 1.290.000.000 frank voor de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen. Het aanvullingsblad 1973 voorziet een totaal aanvullend krediet van 629.000.000 frank te verdelen in 334 miljoen voor de stedelijke vervoermaatschappijen en 295 miljoen voor de N.M.V.B. Om dit bedrag vast te stellen werd rekening gehouden met een vermeerdering der ontvangsten voortvloeiend uit de tariefsverhogingen toegepast vanaf 1 augustus 1973. Wat het voorzien krediet voor 1974 betreft, dit werd vastgesteld op 4.740.000.000 frank, onderverdeeld als volgt :

Stedelijk vervoer : 3.153.000.000 frank.

N.M.V.B. 1.587.000.000 frank.

Men stelt vast dat, vergeleken met de *aangepaste* begroting 1973, de voorziene uitgaven in 1974 een vermeerdering aantonen van 596 miljoen, hetzij 14 pct., en, in vergelijking met de oorspronkelijke begroting van 1973, een verhoging van 1.225.000.000 frank, hetzij 34 pct. Deze aanzienlijke vermeerderingen zijn hoofdzakelijk te wijten aan de toename van de personeelsuitgaven ingevolge de indexschommelingen en de sociale programmatie, samen met baremaherzingen. Men moet trouwens vaststellen dat de totale exploitatie-ontvangsten zelfs niet meer volstaan om de personeelsuitgaven van deze verschillende maatschappijen te bekostigen.

Een andere oorzaak van de verhoging ligt bij de voortdurende toename van de financiële lasten van leningen aangegaan door de M.I.V. met het oog op de modernisatie en rationalisatie van het rollend materieel en de vaste installaties.

Wat inzonderheid de N.M.V.B. betreft, stelt men vast dat, tot dit jaar, de vernieuwingsdotaties van deze maatschappij in werkelijkheid gebruikt geweest zijn om de tussenkomsten van de Staat te drukken. In 1974 zal deze situatie, zeer nadelig voor de betrokken maatschappij, verbeterd worden door de mogelijkheid die haar zal geboden worden om leningen onder staatswaarborg af te sluiten. Op die manier zal de maatschappij op een meer rationele wijze kunnen overgaan tot de vernieuwing van haar materieel.

Compte tenu de ces éléments ainsi que de certaines réductions de dépenses décidées par la société, on peut présumer que le compte d'exploitation de l'exercice 1973 se clôturera par un déficit maximum de 70 millions, c'est-à-dire comparable à celui de l'exercice 1972 (60 millions).

En ce qui concerne le budget de 1974, il faut remarquer que, d'après les estimations actuelles établies par la société, il se clôturera par un déficit d'exploitation de 920 millions et ce, nonobstant la hausse des tarifs décidée en 1973. On peut cependant prévoir que si la conjoncture économique continue à évoluer d'une manière aussi favorable, ce déficit s'avérera en définitive beaucoup moins élevé.

Transports publics urbains.

Le crédit inscrit au budget de 1973 à titre de contribution à l'équilibre du compte d'exploitation de ces sociétés est de 3.515.000.000 de francs, soit 2.225.000.000 de francs pour les diverses sociétés de transports urbains et 1.290.000.000 de francs pour la société nationale des chemins de fer vicinaux. Le feuillet de 1973 prévoit un crédit supplémentaire total de 629.000.000 de francs se répartissant en 334 millions pour les sociétés de transports urbains et 295 millions pour la S.N.C.V. Ce montant a été établi en tenant compte de l'accroissement des recettes devant provenir de la hausse tarifaire appliquée depuis le 1^{er} août 1973. Quant au crédit prévu pour 1974, il a été fixé à 4.740.000.000 de francs ventilés comme suit :

Sociétés des transports urbains : 3.153.000.000 de francs.

S.N.C.V. : 1.587.000.000 de francs.

On constate que, par rapport au budget *ajusté* de 1973, les dépenses prévues en 1974 marquent une augmentation de 596 millions, soit 14 p.c. et par rapport au budget initial de 1973, une augmentation de 1.225.000.000 de francs, soit 34 p.c. Ces importantes augmentations sont dues, en ordre principal, à l'accroissement des dépenses de personnel sous l'influence de l'index et de la programmation sociale ainsi que des révisions barémiques. Il faut d'ailleurs remarquer que la totalité des recettes d'exploitation ne suffit même plus à couvrir les dépenses de personnel de ces diverses sociétés.

Une autre cause de l'augmentation résulte de l'accroissement continu des charges financières des emprunts contractés par les S.T.I. en vue de moderniser et de rationaliser le matériel roulant et les installations fixes.

En ce qui concerne spécialement la S.N.C.V., on constate que, jusqu'à cette année, les dotations de renouvellement de cette société ont en fait été utilisées pour comprimer les interventions de l'Etat. En 1974, cette situation, fortement préjudiciable pour la société en cause, sera améliorée par la possibilité qui lui sera donnée de contracter des emprunts sous la garantie de l'Etat. De ce fait, la société pourra procéder d'une façon plus rationnelle au renouvellement de son matériel.

2. BUITENGEWONE UITGAVEN.

De begroting van de buitengewone uitgaven bedraagt 6.326.000.000 frank wat de vastleggingskredieten betreft en 14.353.300.000 frank wat de ordonnanceringskredieten aangaat. Dit betekent in vergelijking met de aangepaste begroting van 1973, een verhoging van 300 miljoen voor de vastleggingskredieten, en van 720.947.000 frank voor de ordonnanceringskredieten. Op te merken nochtans dat ingevolge regeringsbeslissingen terzake, het totaal van de voor 1973 voorziene investeringen ten bedrage van 6.026.000.000 frank slechts zullen uitgevoerd worden ten belope van 75 pct. van dit basisprogramma.

Vastleggingskredieten.

Het voormeld bedrag van 6.326.000.000 frank is als volgt verdeeld (in duizendtallen) :

Stedelijk vervoer	4.291.100
N.M.B.S.	1.735.600
Zeewezen	280.000
N.M.V.B.	5.000
Luchtvaart	1.400
Centrum van Sint-Genesius-Rode	4.200
Bouw van schuilplaatsen voor de reizigers die de openbare autobusdiensten en de stedelijke en intercommunale tramwegen gebruiken	8.700
	6.326.000

Uit de vergelijking van deze cijfers, kan men vaststellen dat het grootste deel van deze investeringen ten goede komt aan het bevorderen van openbaar vervoer van personen en meer in het bijzonder aan de stedelijke vervoermaatschappijen. Wat deze maatschappijen betreft, is de verdeling voorzien voor 1974 als volgt vastgesteld : (in duizendtallen).

Brussel	: 2.254.100;
Luik	: 596.000;
Charleroi	: 391.000;
Antwerpen	: 692.000;
Gent	: 358.000;
	4.291.100

Wat anderzijds de N.M.B.S. betreft, komt de volledige opsomming der investeringswerken uit te voeren ten laste van de Staat en bedragende 1.735.600.000 frank, voor in de artikelen 81.06 tot 81.27 van de Begroting. Hun ontleding laat toe vast te stellen dat de Maatschappij een ganse reeks werken uitvoert in de onmiddellijke omgeving van en binnen de grote concentraties, ten einde een vlugge en gecadenceerde bediening ervan toe te laten : het betreft voornamelijk het op drie of vier sporen brengen en zelfs ondergrondse verbindingen tussen randstations.

2. DEPENSES EXTRAORDINAIRES.

Le budget des dépenses extraordinaires s'élève, en ce qui concerne les crédits d'engagement, à 6.326.000.000 de francs, et en ce qui concerne les crédits d'ordonnancement à 14.353.300.000 francs. Il accuse, par rapport au budget ajusté de 1973, une augmentation de 300 millions pour les crédits d'ordonnancement. A remarquer cependant qu'en raison des décisions gouvernementales en la matière, le total des investissements de 1973 prévu pour 6.026.000.000 de francs ne sera exécuté qu'à concurrence de 75 p.c. de ce programme de base.

Crédits d'engagement.

Le montant de 6.326.000.000 de francs précité se répartit comme suit (en milliers de francs) :

Transports urbains	4.291.100
S.N.C.B.	1.735.600
Marine	280.000
S.N.C.V.	5.000
Aéronautique	1.400
Centre de Rhode-Saint-Genèse	4.200
Construction d'abris pour voyageurs utilisant les services d'autobus et de tramways urbains et suburbains	8.700
	6.326.000

La comparaison de ces chiffres permet de constater que la plus grande partie des investissements est consacrée à la promotion du transport public de personnes, et plus spécialement des sociétés de transports urbains. En ce qui concerne ces dernières sociétés, la répartition prévue en 1974 est la suivante (en milliers de francs) :

Bruxelles	: 2.254.100;
Liège	: 596.000;
Charleroi	: 391.000;
Anvers	: 692.000;
Gand	: 358.000;
	4.291.100.

Par ailleurs, en ce qui concerne la S.N.C.B., la nomenclature complète des travaux d'investissement à effectuer à charge de l'Etat pour un montant de 1.735.600.000 francs est donnée dans les articles 81.06 à 81.27 du Budget. Leur analyse permet de constater que la société effectue toute une série de travaux aux abords et dans les grandes conurbations, en vue de permettre une desserte rapide et cadencée de celles-ci : il s'agit principalement du triplement ou du quadruplement de voies, et même de jonctions souterraine entre gares périphériques.

Bovendien, door het voortzetten van de electrificatie van de voornaamste lijnen, het verbeteren van de spoorlijnen en de progressieve automatisatie, streeft de N.M.B.S. ernaar de steden in een steeds korter wordende tijd onderling te verbinden. Deze technische verbeteringen van de vaste uitrusting samengaan met het in dienst stellen van nieuw materieel met groot comfort en het uitschakelen van gelijkgrondse kruisingen, zullen ons land voorzien van een verkeersnet van hoge kwaliteit.

Ten slotte, is het derde investeringskrediet van belang, dit van 280 miljoen, bestemd voor het oprichten van een radarketen langs de Westerschelde.

Wat de Regies van het Departement betreft, heeft de Regering investeringen toegelaten voor een bedrag van 950 miljoen voor de Regie der Luchtwezen en 4 miljoen voor de Regie voor Maritiem Transport.

Anderzijds heeft de Regering eveneens toelating verleend aan de N.M.B.S. en de N.M.V.B., instellingen van openbaar nut gerangschikt in categorie B voorzien bij de wet van 16 maart 1954, investeringen te doen op eigen fondsen voor de respectievelijke sommen van 699 en 412 miljoen.

Tenslotte heeft de Regering ten laste van de gedebudgetteerde sector van het Departement investeringswerken toegestaan voor een bedrag van 1.500 miljoen waarvan 740 miljoen voor de metrowerken van Antwerpen en 760 miljoen voor die van Luik. Deze regeringstoelating maakt trouwens het voorwerp uit van een speciaal artikel in de samenstelling van het huidig ontwerp van begroting en dit met het doel het Rekenhof toe te laten, overeenkomstig de bepalingen van de wet op de Rijkscomptabiliteit, controle uit te oefenen op de vastleggingen der uitgaven ten laste van deze sector.

Ordonnanceringskredieten.

De vastgestelde belangrijke verhoging van deze kredieten vloeit uitsluitend voort uit de verhoging van de dotatie toegestaan aan het Fonds bestemd voor het in stand houden en het uitbreiden van de koopvaardij- en de vissersvloot, dotatie die van 365 op 1.164 miljoen wordt gebracht.

De politiek van het Departement die erin bestaat bijzondere kredieten toe te kennen aan Belgische reders in het kader van de wet van 23 augustus 1948, wordt actief voortgezet, temeer dat de met dit beleid in het verleden bekomen resultaten het moderniseren en diversifiëren van onze koopvaardijvloot hebben in de hand gewerkt.

Bovendien heeft de toekenning van kredieten voor de constructie van vissersvaartuigen in uitvoering van de wet van 23 augustus 1948, gecombineerd met het stelsel van de slooppremies dat de reders aanspoort de verouderde eenheden uit te schakelen, ruim bijgedragen tot de verjonging en de modernisering van onze zeevissersvloot.

De andere grote posten van deze begroting, te weten het tweede gedeelte van de compensatie van de lasten van de N.M.B.S. en de staatstussenkomsten in de afschrijvingslasten

En second lieu, par la poursuite de l'électrification des lignes importantes, l'amélioration de la voie et l'automatisation progressive, la S.N.C.B. se met en mesure de relier les villes en des temps de plus en plus courts. Ces améliorations techniques de matériel fixe alliées à la mise en service de matériel neuf de grand confort et à la suppression de croisements à niveau avec d'autres modes sont de nature à doter le pays d'un réseau de transport de haute qualité.

Enfin, le troisième crédit d'investissement important, en l'occurrence celui de 280 millions, est destiné à la mise en place d'une chaîne de radars tout au long de l'Escaut occidental.

En ce qui concerne les Régies dépendant du Département, le Gouvernement a autorisé des investissements pour un montant de 950 millions pour la Régie des Voies Aériennes, et de 4 millions pour la Régie des Transports Maritimes.

D'autre part, le Gouvernement a également autorisé la S.N.C.B. et la S.N.C.V., organismes d'intérêt public rangés dans la catégorie B prévue par la loi du 16 mars 1954, à faire des investissements sur fonds propres pour des montants respectifs de 699 millions et de 412 millions.

Enfin, le Gouvernement a autorisé, à charge du secteur débudgetisé du Département, des travaux d'investissement pour un montant de 1.500 millions comprenant 740 millions pour les travaux de métro à Anvers et 760 millions pour ceux de Liège. Cette autorisation du Gouvernement fait d'ailleurs l'objet d'un article distinct dans le dispositif même du présent projet de budget et ce, dans le but de permettre à la Cour des Comptes, conformément aux dispositions de la loi sur la comptabilité de l'Etat, de contrôler les engagements de dépenses effectués à charge de ce secteur.

Crédits d'ordonnancement.

L'importante augmentation constatée dans ces crédits provient uniquement de la majoration de la dotation allouée au Fonds destiné à assurer le maintien et le développement de la marine marchande et de la pêche maritime, qui passe de 365 à 1.164 millions.

La politique du Département, qui consiste à octroyer des crédits spéciaux aux armateurs belges dans le cadre de la loi du 23 août 1948, est poursuivie activement, d'autant plus que les résultats obtenus dans le passé en menant cette politique, ont favorisé la modernisation et la diversification de notre flotte marchande.

De même, l'octroi de crédits rendu possible dans le cadre de la loi du 23 août 1948 et destinés à la construction de bateaux de pêche sera poursuivi en 1974, combinée au régime des primes de déchirage qui incite les armateurs à éliminer les unités vétustes, cette politique a largement contribué au rajeunissement et à la modernisation de notre flotte de pêche.

Les autres postes importants de ce budget, à savoir la 2^e partie de la compensation des charges de la S.N.C.B. et les interventions de l'Etat dans les charges d'amortissement

van de SABENA, blijven praktisch ongewijzigd, of vertonen zelfs een lichte vermindering in vergelijking met de begroting 1973.

II. Investerings van de N.M.B.S.

A. *Electrificaties.*

1. De in 1970 voltooide electrificatie van Luik-Namen moet aangevuld worden met die van Flémalle-Kinkempois en Luik (Guillemins)-Herstal-Liers-Ans.

De lijn Luik (Guillemins)-Luik Paleis-Herstal-Liers-Ans vormt een ondergrondse verbinding die werkelijk tot in de stad doordringt en die enkel dank zij een electrificatie het meest baat kan hebben bij de invoering van een frequente bediening van het stadscentrum in aansluiting met de noordelijke en zuidelijke gebieden van de agglomeratie. De aan gang zijnde werken zullen in 1974 voortgezet worden, en de elektrische tractie zal volgens de vooruitzichten einde 1975 in dienst genomen worden.

Bovendien bestudeert de N.M.B.S. thans de electrificatie van het baanvak Flémalle-Kinkempois, die in de eerste plaats het goederenverkeer aanbelangt. Het baanvak zal volgens de vooruitzichten in 1979 in gebruik genomen worden. Overwegen die het wegverkeer in gemeenten zoals Liers, Tilleur, Seraing en Seilles sterk hinderen, zullen bovendien afgeschaft worden.

2. Sinds 29 mei 1973 verbindt de elektrische tractie Antwerpen met Gent, via de nieuwe tunnel onder de Schelde. Om de capaciteit van de lijn te verhogen, zal het spoor over heel zijn lengte op dubbel spoor gebracht worden: het laatste baanvak met enkel spoor, tussen Lokeren en Oostakker zal in mei 1974 verdwijnen.

Het einddoel van die werken, dat erin bestaat de spoorverbindingen tussen de twee havensteden Antwerpen en Gent te verbeteren en de aanvoer van arbeidskrachten uit het land van Waas naar Antwerpen en Gent vlotter te doen verlopen, zal aldus bereikt zijn. Terzelfder tijd zijn de overwegen van St.-Niklaas, Lokeren en Gentbrugge, die het wegverkeer belemmeren, afgeschaft. Blijft nog over, de modernisatie van de installaties en de afschaffing van de overwegen van de lijn 57 bij het binnenrijden van Lokeren en van overweg n° 4 te Zwijndrecht, waarmee in 1974 zal begonnen worden.

3. Uit het tienjarenplan 1970-1979 blijkt dat de N.M.B.S. de bedoeling heeft, op het gebied van de modernisatie, ook voor andere streken inspanningen te doen die te vergelijken zijn met die welke hiervoren werden opgesomd.

In die geest worden de infrastructuurwerken voor de spoorwegbediening van de universitaire campus van Ottignies voortgezet en wordt de indienststelling van die verbinding voor einde 1974 in het vooruitzicht gesteld. Andere electrificaties worden bestudeerd, inzonderheid die van de verbindingen Charleroi-Bergen (Doornik) en Gent-Kortrijk.

B. *De bediening van de grote agglomeraties.*

Voor de verbetering van de bediening van bepaalde agglomeraties, inzonderheid Brussel en Charleroi — in afwachting dat Antwerpen aan de beurt kan komen — dringen er zich andere maatregelen op.

de la SABENA sont pratiquement inchangés, ou encore en légère diminution par rapport au budget de 1973.

II. Investissements de la S.N.C.B.

A. *Les électrifications.*

1. L'électrification de Liège-Namur, achevée en 1970, doit se compléter par celle de Flémalle-Kinkempois et Liège (Guillemins)-Herstal-Liers-Ans.

La ligne Liège (Guillemins)-Liège Palais-Herstal-Liers-Ans constitue une véritable pénétration souterraine urbaine, dont l'électrification seule peut permettre de tirer tout le parti possible pour instaurer une desserte ferroviaire fréquente du centre de la ville en liaison avec les banlieues nord et sud de l'agglomération. Les travaux en cours se poursuivront en 1974, et la mise en service de la traction électrique est prévue pour fin 1975.

D'autre part, la S.N.C.B. étudie actuellement l'électrification du tronçon Flémalle-Kinkempois qui intéresse au premier chef le trafic des marchandises. La mise en service est prévue pour 1979. Des passages à niveau qui entravent sérieusement la circulation routière dans des localités comme Liers, Tilleur, Seraing et Seilles seront en outre supprimés.

2. Depuis le 29 mai 1973, la traction électrique relie Anvers à Gand en empruntant le nouveau tunnel sous l'Escaut. En vue d'augmenter la capacité de la ligne, la voie sera dédoublée sur toute sa longueur: le dernier tronçon à voie unique, situé entre Lokeren et Oostakker, sera supprimé en mai 1974.

Le but final de ces travaux, consistant à améliorer les relations ferroviaires des deux villes portuaires d'Anvers et Gand et à favoriser l'accès de la main-d'œuvre du pays de Waas vers Anvers et Gand, sera ainsi atteint. En même temps, les entraves à la circulation routière, dues aux passages à niveau de St-Nicolas, Lokeren et Gentbrugge seront supprimées. Il restera à achever la modernisation des installations et la suppression des passages à niveau de la ligne 57 à l'entrée de Lokeren et du passage à niveau n° 4 de Zwijndrecht, dont l'exécution sera entamée en 1974.

3. Le plan décennal 1970-1979 a fait apparaître l'intention de la S.N.C.B. de porter sur d'autres régions des efforts de modernisation comparables à ceux qui viennent d'être évoqués.

C'est dans cet esprit que les travaux d'infrastructure pour la desserte ferroviaire du campus universitaire d'Ottignies sont en cours et que la mise en service de cette liaison est prévue pour fin 1974. D'autres électrifications sont à l'étude, notamment celles des liaisons Charleroi-Mons (Tournai) et Gand-Courtrai.

B. *La desserte des grandes agglomérations.*

Pour améliorer la desserte de certaines agglomérations, notamment Bruxelles et Charleroi — en attendant que puisse venir le tour d'Anvers — d'autres mesures s'imposent.

1. Voor Brussel is de vervoercapaciteit van de baanvakken Brussel-Leuven en Brussel-Ottignies ontoereikend geworden en moet ze verhoogd worden om de regelmaat van het reizigersverkeer te waarborgen. De N.M.B.S. heeft die taak op zich genomen door het aanleggen van een bijkomend spoor tussen Schaarbeek en Kortenberg, waarvan het baanvak Schaarbeek-Zaventem in 1976 in dienst zal worden genomen.

De aanleg van een derde spoor tussen Watermaal en Ottignies (het baanvak Brussel-Leopoldswijk-Watermaal is sedert mei 1972 in gebruik) wordt bestudeerd en volgens de technische planning zal er in 1979 een eerste baanvak Watermaal-Genval in dienst worden gesteld.

Door de bouw van een gemeenschappelijk station met de metro aan de Tervurenlaan (Jubelpark) zal het spoorwagennet op een derde punt met het stedelijk vervoer verbonden zijn (de andere twee punten zijn Brussel-Centraal en Brussel-Schuman). In 1973 werd een bedrag van 74 miljoen vastgelegd voor de uitvoering van dat werk en men voorziet dat het station tegen einde 1975 zal in dienst gesteld worden.

De aangroei van de capaciteit der lijnen naar de hoofdstad, moet leiden tot een uitbreiding van de uitwijk- en onderhoudsmogelijkheden voor het rollend materieel. In die optiek zullen de wijkbundels van Schaarbeek en Vorst-Zuid gemoderniseerd en verruimd worden.

Om ten slotte de bedieningsmogelijkheden van het centrum der agglomeratie nog uit te breiden, is de N.M.B.S. begonnen met de studie van de bouw van een rechtstreekse ondergrondse verbinding tussen de stations Brussel-Zuid en Brussel-Leopoldswijk, die voor het gewestelijk, nationaal en internationaal verkeer bestemd is (zie D hierna).

2. In de agglomeratie van Charleroi zal er begin 1974 worden begonnen met belangrijke werken die moeten uitgevoerd worden wegens de aanleg van de wegenring die door de installaties van Charleroi-Zuid moet komen en wegens de verlegging naar Châtelineau van de terminus van de treinen Antwerpen-Charleroi, ten einde een betere bediening van heel de agglomeratie te bekomen.

De werken zullen omvatten :

- afschaffing van het zijstation, met verlegging naar Châtelineau van de wijkbundel voor de stellen;
- uitbreiding van het centraalstation door verhoging van het aantal perronsporen;
- aanleggen van een verbinding tussen de 2 bedieningsporen die bestaan tussen Charleroi en Couillet, eensdeels, en tussen Montignies en Châtelineau, anderdeels, zodat er een volledig 3^e spoor zal verwezenlijkt worden tussen Charleroi en Châtelineau;
- later, leggen van een spoor tussen Charleroi en Châtelineau;
- uitbreiding van de goederenbundel van Marcinelle;
- concentratie van de seininstallaties in een nieuw seinhuis, dat op de plaats van het huidige zijstation zal opgetrokken worden.

Die werken, waarvan er sommige verband houden met de planning voor de uitvoering van de wegenwerken van de « I.A.C. », moeten tegen 1979 beëindigd zijn.

1. Pour Bruxelles, la capacité de transport des tronçons Bruxelles-Louvain et Bruxelles-Ottignies est devenue insuffisante et doit être augmentée en vue de maintenir la régularité du trafic des voyageurs. C'est à cette tâche que la S.N.C.B. s'est attelée en construisant une voie supplémentaire entre Schaarbeek et Kortenberg, dont la section Schaarbeek-Zaventem sera mise en service en 1976.

L'établissement d'une troisième voie entre Watermaal et Ottignies (la section Bruxelles Q.L.-Watermaal est en service depuis mai 1972) est à l'étude et le planning technique prévoit la mise en service d'une première section Watermaal-Genval en 1979.

La création d'une station commune avec le métro à l'avenue de Tervueren (Cinquantenaire) constituera le 3^e point de la jonction du réseau ferroviaire avec les transports urbains (les deux autres étant Bruxelles Central et Bruxelles Schuman). Une somme de 74 millions a été engagée en 1973 pour l'exécution de ce travail et la mise en service de la gare est prévue pour fin 1975.

Cet accroissement de la capacité des lignes aboutissant à la capitale doit avoir comme corollaire une extension des possibilités de garage et d'entretien du matériel roulant. C'est dans cette optique que les faisceaux de garage de Forest-Midi et de Schaarbeek seront modernisés et étendus.

Enfin, en vue de renforcer encore les possibilités de desserte de la partie centrale de l'agglomération, la S.N.C.B. a mis à l'étude la réalisation d'une liaison directe souterraine entre la gare du Midi et la gare du Quartier Léopold, qui serait utilisée en commun pour le trafic régional, national et international (voir D ci-après).

2. L'agglomération de Charleroi verra dès le début de 1974 le démarrage des importants travaux nécessités par la réalisation du ring routier empiétant sur les installations de la gare de Charleroi Sud et par le report à Châtelineau du terminus des trains Anvers-Charleroi de façon à assurer une meilleure desserte de toute l'agglomération.

Les travaux comprendront :

- la suppression de la gare latérale avec report à Châtelineau du garage des rames;
- l'extension de la gare centrale par augmentation du nombre de voies à quai;
- la création d'une jonction entre les 2 tronçons de voies de desserte existant entre Charleroi et Couillet d'une part, Montignies et Châtelineau d'autre part, de façon à réaliser une 3^e voie complète entre Charleroi et Châtelineau;
- l'établissement ultérieur d'une voie entre Charleroi et Châtelineau;
- l'extension du faisceau marchandises de Marcinelle;
- la concentration des installations de signalisation dans une nouvelle cabine à ériger à l'emplacement de la gare latérale actuelle.

Ces travaux, dont certains sont liés au planning de réalisation des travaux routiers de l'I.A.C., doivent être terminés pour 1979.

C. De overwegen.

In het raam van de afschaffing van de overwegen, werd er in 1973 in de streek van Aat begonnen met een aanneming die voorziet de lijn 90 (Aat - Lessen) over een lengte van ongeveer 4 km. te verplaatsen, ten einde inzonderheid O.W. 140 op de weg Brussel - Doornik af te schaffen.

Bovendien is er een studie aan de gang om de lijn 94 Brussel - Rijsel tussen de Stations Edingen en Aat op een nieuwe bedding te leggen, waardoor een dertigtal overwegen zouden kunnen afgeschaft worden, en de duur van het traject tussen Brussel en de gewesten Aat, Lessen, Leuze en Doornik zou kunnen ingekort worden.

Met dezelfde bedoeling is er begonnen met de werken voor het afschaffen van overwegen in het verkeersknooppunt van Roeselare, met modernisering van het reizigersstation en van het wegcentrum.

Er zijn werken aan de gang, of er zal een begin gemaakt worden, voor de afschaffing van overwegen te Erembodegem (nr. 53 en 54), Kalmthout (45), Bilzen (43), Langdorp (103, 104), Beernem (46), Torhout (47, 48), Vaulx (72), Idegem (78), Overboelare (93), Amay (49, 49B, 50, 51), Astenet (11), Lovenjoel (38), Welkenraedt (8), Bas-Oha (68, 69), Java (71, 72, 73), Quaregnon (112), Berzée (37), Wilslele (35), Quévy-le-Petit (105), Bressoux (6), Scelles (180) en St.-Denis-Bovesse (55).

De overwegen, ten slotte, waar de oprichting van kunstwerken niet verantwoord wordt door het verkeer, zullen behouden blijven, maar ze zullen met een betere seininrichting (automatische seinen en halve sluitbomen) uitgerust worden.

Die aanvullende veiligheidsmaatregelen worden sedert verscheidene jaren gefinancierd door een inschrijving op het budget, die voor 1973 en 1974 op 80 miljoen gebracht werd.

Hoewel het wegvervoer het meest begunstigd wordt door de afschaffing van overwegen of de verhoging van de veiligheid aan de bestaande overwegen, mag men niet uit het oog verliezen dat de regelmatigheid van het treinverkeer enkel maar kan opgevoerd worden door de geleidelijke opheffing van de gelijkgrondse kruisingen.

D. Andere werken.

1. Onder de door het departement van Verkeerswezen gefinancierde infrastructuurwerken, moet er gewezen worden op deze die betrekking hebben op de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende. Ze hebben tot doel de spoorweginstallaties aan te passen aan de uitbreiding van de sterk ontwikkelde haveninstallaties.

Wat Antwerpen betreft, zijn er zeer belangrijke werken aan de gang met betrekking tot de verbinding 5^e havendok — Amerikadok op de rechteroever en zullen in de loop van de komende jaren nog zeer grote bedragen moeten besteed worden aan de uitrusting van de linkeroever.

C. Les passages à niveau.

Dans le cadre de la suppression des passages à niveau, la région d'Ath a vu débuter en 1973 une entreprise chargée de déplacer la ligne 90 (Ath-Lessines) sur une longueur de 4 km environ, afin de supprimer notamment le PN 140 situé sur la route Bruxelles-Tournai.

De plus, une étude est en cours pour établir en site nouveau la ligne 94 Bruxelles-Lille entre les gares d'Enghien et d'Ath, permettant ainsi la suppression d'une trentaine de passages à niveau et une amélioration du temps de parcours entre Bruxelles et les régions d'Ath, Lessines, Leuze et Tournai.

Dans la même optique les travaux de suppression de passages à niveau du nœud de Roulers, avec modernisation de la gare à voyageurs et du centre routier sont engagés.

Des travaux sont ou seront en cours pour la suppression de passages à niveau à Erembodegem (n° 53 et 54), Kalmthout (45), Bilzen (43), Langdorp (103, 104), Beernem (46), Torhout (47, 48), Vaulx (72), Idegem (78), Overboelare (93), Amay (49, 49 B, 50, 51), Astenet (11), Lovenjoel (38), Welkenraedt (8), Bas-Oha (68, 69), Java (71, 72, 73), Quaregnon (112), Berzée (37), Wilslele (35), Quévy-le-Petit (105), Bressoux (6), Scelles (180) et St-Denis-Bovesse (55).

Enfin les passages à niveau dont le trafic ne justifie pas la création d'ouvrages d'art seront maintenus mais équipés d'une signalisation améliorée (signaux automatiques et demi-barrières).

Ce complément de sécurité est financé depuis plusieurs années par une inscription au budget, qui a été portée à 80 millions pour 1973 et 1974.

Bien que le trafic routier soit le bénéficiaire privilégié des suppressions de passages à niveau ou du renforcement de la sécurité apporté aux passages à niveau existants, on ne peut pas perdre de vue que la régularité du trafic ferroviaire ne peut qu'être accrue par la disparition progressive des traversées à niveau.

D. Autres travaux.

1. Parmi les travaux d'infrastructure financés par le département des Communications, on relève ceux qui concernent les ports d'Anvers, de Gand, de Zeebrugge et d'Ostende. Ils ont pour but d'adapter les installations ferroviaires à l'extension prise par le développement considérable des installations portuaires.

En ce qui concerne Anvers, des travaux très importants sont en cours en rapport avec la liaison 5^e darse - Amerikadok sur la rive droite, et des montants encore très importants devront être consacrés, au cours des prochaines années, à l'équipement de la rive gauche.

2. Er werd reeds een aanzienlijke inspanning geleverd die nog zal worden voortgezet op het gebied van de autobusstations, inzonderheid te Mortsels, Moeskroen, Leuven, Gembloux, Hasselt, Geldenaken, Aarschot, Florennes, Libramont, Marbehan, Aalst, Fleurus, Dendermonde, Ronse, Aarlen en Kortrijk.

3. De verbindingen met Groot-Brittannië ten slotte, blijven op de agenda met de uitbreiding van de Gemeenschappelijke Markt en de op 25 oktober 1973 door het Lagerhuis genomen beslissing door het Witboek waarbij de bouw van een tunnel onder het Kanaal wordt aanbevolen, goed te keuren. De in het tienjarenplan voorziene lijn voor grote snelheid tussen Duitsland en Rijsel via Brussel blijft actueel.

De studies zullen in 1974 worden voortgezet. De N.M.B.S. zal trachten de aanleg van de nieuwe lijnen die in 't vooruitzicht zijn gesteld door het Europees Basisplan voor spoorweginfrastructuur (opgesteld door al de netten die lid zijn van de Internationale Spoorwegunie) te baat te nemen om sommige interne spoorverbindingen te verbeteren.

4. Al de infrastructuurwerken die werden opgesomd, houden ongetwijfeld verband met het algemeen beleid dat de Regering ten gunste van de economie van het land en van de bevordering van het openbaar vervoer nastreeft; dat beleid wordt hoofdzakelijk ingegeven door de wens om de verplaatsingen van personen en goederen regelmatig en veiliger te doen verlopen en om actief mee te werken aan de bescherming van het leefmilieu.

Van haar kant heeft de N.M.B.S. inspanningen geleverd en zal er blijven leveren voor de aanpassingen en modernisering die voor de ontwikkeling van het vervoer, van reizigers als van goederen, noodzakelijk zijn.

Talrijke nieuwe stationsgebouwen worden opgetrokken, namelijk te Haacht, Fleurus, Bracquegnies, Havré-Stad, Ecaussinnes, Ciney, Dinant, Marbehan, Lebbeke, Wijgmaal, Verrijk, St.-Truiden, Diegem; andere zullen eerlang vernieuwd worden, o.a. te Boom, Boortmeerbeek, Zaventem, Tilly, Trazegnies, Aalst, Burst, Lede, Zottegem, Ninove, Tielt, Hoei-Noord, Spa, Statte, Brugelette, Havinnes, Bomal, Zolder, Jeuk-Rosoux, Neerwinden, Ezemaal, Erembodegem, Galmaarden, Wezet-Laag, Geldenaken, Flawinne, Chastre. Er zullen roltrappen worden geplaatst in de stations Brussel-Leopoldswijk, Leuven, Lokeren, Gent-Dampoort, Gent-St.-Pieters, Namen, Bergen en Ciney.

De containerterminal van Bressoux werd in 1972 in dienst gesteld en die van Châtelineau zal in 1974 worden gebouwd.

Op Europees vlak worden er initiatieven genomen opdat het spoorwegvervoer zich in dezelfde mate zou kunnen ontwikkelen als het ruilverkeer tussen de partners van de Gemeenschappelijke Markt. De invoering van de Europese automatische koppeling van de voertuigen, vastgesteld tegen 1985, betekent in dit opzicht een belangrijke stap voorwaarts.

2. Un effort considérable a été fait et sera poursuivi dans le domaine des gares d'autobus, notamment à Mortsels, Mouscron, Louvain, Gembloux, Hasselt, Jodoigne, Aarschot, Florennes, Libramont, Marbehan, Alost, Fleurus, Termonde, Renaix, Arlon et Courtrai.

3. Enfin, les relations avec la Grande-Bretagne, que le plan décennal projette d'améliorer par la création d'une ligne à très grande vitesse venant d'Allemagne et se dirigeant vers Lille via Bruxelles, restent à l'ordre du jour avec l'élargissement du Marché Commun et la décision, prise le 25 octobre 1973 par la Chambre des Communes, d'approuver le Livre Blanc recommandant la construction d'un tunnel sous la Manche.

Les études seront poursuivies en 1974, et la S.N.C.B. cherchera à mettre à profit la création de ces lignes nouvelles pour envisager l'amélioration de certaines relations ferroviaires internes prévues dans le Plan Directeur européen de l'infrastructure ferroviaire mis au point par l'ensemble des réseaux membres de l'Union Internationale des chemins de fer.

4. Tous les travaux d'infrastructure qui viennent d'être énumérés sont indiscutablement liés à la politique générale que le Gouvernement poursuit en faveur de l'économie du pays et de la promotion des transports publics, politique essentiellement guidée par le désir d'apporter aux déplacements des personnes plus de régularité et plus de sécurité, tout en contribuant activement à la protection de l'environnement.

De son côté, la S.N.C.B. a porté et continuera à porter ses efforts sur toutes les adaptations et les modernisations nécessaires au développement des transports, tant de voyageurs que de marchandises.

Plusieurs nouveaux bâtiments à voyageurs sont en construction, entre autres à Haacht, Fleurus, Bracquegnies, Havré Ville, Ecaussinnes, Ciney, Dinant, Marbehan, Lebbeke, Wijgmaal, Verrijk, St.-Truiden, Diegem; d'autres seront renouvelés prochainement, notamment à Boom, Boortmeerbeek, Zaventem, Tilly, Trazegnies, Alost, Burst, Lede, Zottegem, Ninove, Tielt, Huy Nord, Spa, Statte, Brugelette, Havinnes, Bomal, Zolder, Jeuk-Rosoux, Neerwinden, Ezemaal, Erembodegem, Galmaarden, Visé-Bas, Jodoigne, Flawinne, Chastre. Des escalators seront installés aux gares de Bruxelles Quartier Léopold, Louvain, Lokeren, Gand Dampoort, Gand St.-Pierre, Namur, Mons et Ciney.

Le terminal pour conteneurs de Bressoux a été mis en service en 1972 et celui de Châtelineau sera construit en 1974.

Sur le plan européen, des initiatives sont prises pour que les transports ferroviaires puissent se développer à la mesure des échanges entre partenaires du Marché commun. La mise en service de l'attelage automatique européen des véhicules, prévue pour 1985, constituera à cet égard un élément important de progrès.

C. Rollend materieel.

De kwaliteit van het dienstbetoon aan reizigers, de productiviteit van het goederenverkeer en de veiligheid van de exploitatie zijn in grote mate afhankelijk van een modern rollend materieel dat aan de behoeften van de cliënteel is aangepast.

In dit opzicht hoopt de N.M.B.S. een beleid van ruime modernisering na te streven, zowel van het tractie- als van het reizigers- en goederenmaterieel, waarvan een groot gedeelte totaal verouderd is, inzonderheid de reizigersvoertuigen voor binnenverkeer. Bovendien is dat beleid ook van belang voor de nationale nijverheid voor de bouw van spoorwegmaterieel en vergemakkelijkt het de penetratie ervan op de overzeese markten.

Een overzicht van de leveringen van nieuw materieel voor de periode 1973-1974 illustreert de inspanning van de Maatschappij op dat gebied :

- 6 elektrische vierstroomlocomotieven met groot vermogen;
- 15 eenstroomlocomotieven met thyristor met groot vermogen;
- 60 diesellangeerlocomotieven;
- 54 elektrische tweewagenmotorstellen;
- 3 slaaprijtuigen;
- 4124 wagens van alle typen.

Daarenboven werden er 20 elektrische vierwagenmotorstellen met groot comfort besteld, te leveren in 1975/76, en wordt de aankoop van 3.125 wagens te bestellen in 1974, met levering in 1975/76 voorbereid. Tenslotte werden er door bemiddeling van Eurofima 80 internationale reizigersrijtuigen besteld.

Het is nochtans noodzakelijk dat de N.M.B.S., om dat beleid te kunnen voeren, haar vernieuwingsfonds met de nodige fondsen zou kunnen spijzen.

III. Bevordering van het stedelijk vervoer en investeringen in het gemeenschappelijk vervoer.

In het kader van de politiek van het Departement worden allerlei werken uitgevoerd met het oog op de bevordering van het stedelijk vervoer in de 5 agglomeraties Brussel, Antwerpen, Luik, Charleroi en Gent.

Het bedrag ingeschreven op de buitengewone begroting, artikel 81.28, bedraagt 4.291 miljoen.

Ingevolge een vroegere beslissing van het M.C.E.S.C. werd de verdeling tussen de 5 steden theoretisch als volgt vastgesteld : Brussel 52 pct., Antwerpen 16 pct., Luik 16 pct., Charleroi 8 pct. en Gent 8 pct.

Gezien het praktisch onmogelijk is voor elk dienstjaar die verdeling strikt na te leven, werd overeengekomen een aanpassing op het volgend dienstjaar door te voeren, ten einde het evenwicht te herstellen. Het is zo dat op basis van de in 1973 aan elk van deze steden toegekende kredieten, de aangepaste bedragen voor het jaar 1974, voor elk van die steden, als volgt werden vastgesteld :

E. Matériel roulant.

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

La S.N.C.B. souhaite à cet égard poursuivre une politique de large modernisation aussi bien du matériel de traction que du matériel à voyageurs et à marchandises dont une fraction importante — notamment les voitures à voyageurs du service intérieur — accuse un état de vieillissement préoccupant. Cette politique intéresse d'autre part l'industrie nationale de construction de matériel ferroviaire, et facilite sa pénétration sur les marchés d'outre mer.

Un coup d'œil sur les fournitures de nouveau matériel pour la période 1973/74 illustre l'effort de la Société dans ce domaine :

- 6 locomotives électriques quadricourant de grande puissance;
- 15 locomotives monocourant à thyristor de grande puissance;
- 60 locomotives diesel de manœuvre;
- 54 automotrices électriques doubles;
- 3 voitures-lits;
- 4.124 wagons de tous types.

En plus 20 automotrices électriques quadruples de grand confort à fournir en 1975/76 sont commandées et l'achat de 3.125 wagons à commander en 1974, avec fourniture en 1975/76, est en préparation. Enfin, 80 voitures internationales pour voyageurs ont été commandées à l'intervention d'Eurofima.

Toutefois, pour être à même de mener cette politique, la S.N.C.B. doit pouvoir alimenter son fonds de renouvellement à concurrence des montants nécessaires.

III. Promotion des transports urbains et investissement dans les transports en commun.

Dans le cadre de la politique du Département des Communications, divers travaux sont exécutés en vue de la promotion des transports urbains dans les cinq agglomérations de Bruxelles, Anvers, Liège, Charleroi et Gand.

Le montant du crédit prévu au budget extraordinaire, article 81.28, est de 4.291 millions.

Suite à une décision antérieure du C.M.C.E.S., la répartition théorique entre les cinq villes est la suivante : Bruxelles 52 p.c., Anvers 16 p.c., Liège 16 p.c., Charleroi 8 p.c., Gand 8 p.c.

Etant donné l'impossibilité de respecter strictement cette répartition sur chaque exercice, il est convenu qu'un réajustement s'opère sur l'exercice suivant pour rétablir l'équilibre. C'est ainsi que, sur base des crédits réellement attribués à chacune des villes en 1973, les montants réajustés pour 1974 et pour chacune des villes s'établissent comme suit :

Brussel	: 2.254 miljoen	52,5 pct.
Antwerpen	: 692 miljoen	16,4 pct.
Luik	: 596 miljoen	13,8 pct.
Charleroi	: 391 miljoen	9,0 pct.
Gent	: 358 miljoen	8,3 pct.
	4.291 miljoen	100 pct.

Deze verdeling is eventueel voor lichte wijzigingen vatbaar, in functie van de kredieten die op het einde van het dienstjaar 1973 aan die steden werkelijk zouden verleend zijn.

Laten wij achtereenvolgens de toestand van elke stad onderzoeken, zoals deze toestand zich heden voordoet wat het fysisch programma van de in 1973 in uitvoering zijnde werken betreft, de uitvoeringsvooruitzichten in 1974 en de vooropgestelde data voor het in gebruik nemen van bepaalde kunstwerken in 1974-1975.

**

A. BRUSSEL.

In het jaar 1973 hebben wij het voltooien en zelfs het gedeeltelijk afwerken van de werken van burgerlijke bouwkunde meegemaakt op verschillende vakken. Het gaat ondermeer om de assen :

a) *Oost-West* : op de vertakking zuid-oost tussen het Jubelpark en Oudergem waar een depot voor metrobusen in aanbouw is.

b) *Kleine Ring* : tussen de Koningsstraat en het Rogierplein waar de ruwbouw zich voltrekt van een belangrijk verbindingstation met de Noord-Zuid-as.

c) *Noord-Zuid* : het Anneessensplein en het Brouckèreplein (inbegrepen).

d) *Grote Ring* : tussen het Vergote plantsoen en de Baron de Castrostraat via het Montgomery plantsoen waar een belangrijk kompleks metro-wegtunnels wordt afgewerkt.

De voor 1974 aangevraagde kredieten zijn voornamelijk bestemd voor :

a) *Studiewerken* : nieuwe metrowerken op de Oost-West-as, de vertakking naar Anderlecht (Zwarte Vijvers tot het Dapperheidsplein); alsook aan geotechnische en topografische studies.

b) *Werken van Burgerlijke Bouwkunde* :

— vervollediging en afwerking van verschillende bouwwerken die aan de gang zijn op de hierboven vermelde assen;

— begin van de bouwwerken van de stations St.-Katelijne en Demey op de Oost-West-as, gedeeltelijk de metrowerken onder het gebouwencomplex van de Leuvense Universiteit te St.-Lambrechts-Woluwe en Omni-Sport op het grondgebied van de gemeente St.-Gillis.

Bruxelles	: 2.254 millions	52,5 p.c.
Anvers	: 692 millions	16,4 p.c.
Liège	: 596 millions	13,8 p.c.
Charleroi	: 391 millions	9,0 p.c.
Gand	: 358 millions	8,3 p.c.
	4.291 millions	100 p.c.

Cette répartition est éventuellement susceptible d'être modifiée légèrement, en fonction des crédits qui auront réellement été alloués à chacune des villes à la fin de l'exercice 1973.

Examinons successivement la situation dans chacune des villes telle qu'elle se présente actuellement pour ce qui concerne le programme physique des travaux en cours en 1973, les perspectives d'exécution en 1974 et les dates escomptées de mise en service de certains ouvrages en 1974-1975.

**

A. BRUXELLES.

L'année 1973 a vu la poursuite et même l'achèvement partiel des travaux de Génie civil sur de nombreux tronçons. Il s'agit des axes suivants :

a) *Est-Ouest* : dans sa branche sud-est entre le Cinquanteaire et Auderghem, où un dépôt métrobus est en construction.

b) *Petite Ceinture* : entre la rue Royale et la place Rogier, où s'achève le gros œuvre d'une importante gare de correspondance avec l'axe Nord-Sud.

c) *Nord-Sud* : entre et y compris la place De Brouckère et la place Anneessens.

d) *Grande Ceinture* : entre le Square Vergote et la rue Baron de Castro, en passant par le Square Montgomery, où un important complexe métro-tunnels routiers est en voie d'achèvement.

En 1974, le crédit d'engagement sollicité est destiné notamment :

a) *Aux études* : de nouveaux ouvrages métro sur l'axe Est-Ouest, branche vers Anderlecht (Etangs Noirs à la place de la Vaillance), ainsi qu'à des études géotechniques et topographiques.

b) *Aux travaux de Génie civil* :

— poursuite et achèvement des différents chantiers en cours sur les axes précités;

— début des travaux de réalisation des gares Ste-Catherine et Demey sur l'axe Est-Ouest, des parties d'ouvrages métro d'attente sous le complexe de l'Université de Louvain à Woluwe-St-Lambert et sous le complexe Omni-Sports de la Commune de St-Gilles;

— met andere werken zal een aanvang gemaakt worden op de Noord-Zuid-as. Het gaat hier om het metrostation Noord, het metrovak op de Adolf Maxlaan en het vak tussen het Anneessensplein en het Zuidstation.

Deze werken op de Noord-Zuid-as zullen vooruit gefinancierd worden door de Stad Brussel en vallen niet ten laste van de Buitengewone Begroting.

c) *Uitrustings- en voltooiingswerken* van verschillende in 1973 of in het begin van 1974 aan de gang zijnde of voltooide bouwwerken, op de assen Oost-West, de Kleine Ring en de Grote Ring.

d) *Verzekeringskosten* voor de bouwwerken, de kosten van noodzakelijke onteigeningen en de verplaatsing van de diensten van openbaar nut (water, gas, electriciteit).

e) *Leningskosten* die betrekking hebben op de vooruitfinanciering van de werken van burgerlijke bouwkunde op de Noord-Zuid-as.

Rekening gehouden met de vermindering van 25 pct. op het krediet van 1973 en op basis van de voor 1974 toegewezen kredieten, zijn de ingebruiknemingen voor het ogenblik als volgt gepland :

a) *Oost-West* : verlenging van de metrolijn nr. 1, heden in exploitatie tussen het Marktplaatsplein en het Schuman-Rondpunt, tot Oudergem via het Jubelpark en de Tervuursepoort met uitbreiding van het Jubelpark naar het Tombergplein en dit tegen einde 1976. Deze lijn zal reeds als eigenlijke metrolijn geëxploiteerd worden tot het Montgomery-kruispunt en tot Oudergem tegen het midden van het jaar 1976;

b) *Kleine Ring* : verlenging van de metrolijn nr. 2, heden in exploitatie tussen de Naamse Poort en het Frickplantsoen (Madou) tot aan de Markstraat; ingegrepen het station onder het Rogierplein, tegen de maand augustus 1974. Deze lijn zal verbinding geven met de pré-metrolijn van de Noord-Zuid-as naar het Rogierplein;

c) *Grote Ring* : verlenging van de metrolijn nr. 5 tussen het Vergote-plantsoen en de Baron de Castrostraat, via het Montgomery-plantsoen tegen het einde van het jaar 1974.

Deze lijn zal verbinding geven met de metrolijn nr. 1 (Oost-West) ter hoogte van het Montgomery-station;

d) *Noord-Zuid* : de exploitatie van deze lijn nr. 3, onder de vorm van premetro, tussen het Noord- en het Zuidstation, wordt eveneens tegen het einde van het jaar 1976 voorzien.

B. ANTWERPEN.

In 1973 wordt de ruwbouw van het eerste vak van de Oost-West-as tussen het Centraal station en de Groenplaats voortgezet en afgewerkt.

De uitrustingswerken van dit vak, alsook de architectuurwerken van de stations die er deel van uitmaken, werden in 1973 aanbesteed om er tegen het einde van 1973 te kunnen mee aanvangen, zodra dit vak tegen het einde van het jaar 1974 in gebruik zal kunnen genomen worden.

— d'autres travaux seront entamés sur l'axe Nord-Midi. Il s'agit de la gare métro du Nord, du tronçon métro sous le Boulevard Adolphe Max et du tronçon entre la place Anneessens et la gare du Midi.

Ces travaux de l'axe Nord-Midi sont préfinancés par la Ville de Bruxelles et ne sont pas à charge du Budget extraordinaire.

c) *Aux travaux d'équipement et de parachèvement* : des divers chantiers en cours ou achevés en 1973, ou début 1974, sur les axes Est-Ouest, de Petite Ceinture et de Grande Ceinture.

d) *aux frais d'assurance* des chantiers, aux coûts des expropriations nécessaires, et des déplacements des services d'intérêt public (eau, gaz, électricité);

e) *aux charges d'emprunt* afférentes au préfinancement des ouvrages de génie civil de l'axe Nord-Midi.

Compte tenu de la réduction de 25 p.c. du crédit de 1973 et sur base des crédits accordés en 1974, les mises en exploitation sont actuellement programmées comme suit :

a) *Est-Ouest* : prolongement de la ligne de métro n° 1, actuellement en service entre la place du Marché et le Rond-Point Schuman, jusqu'à Auderghem, via le Cinquantenaire et la Porte de Tervuren avec antenne du Cinquantenaire à la place du Tomberg, et ce à fin 1976. Cette ligne sera déjà exploitée en métro pur jusqu'au carrefour Montgomery et jusqu'à Auderghem vers le milieu de 1976;

b) *Petite Ceinture* : prolongement de la ligne de métro n° 2, actuellement en service entre la Porte de Namur et le Square Frick (Madou), jusqu'à la rue du Marché, y compris la gare sous la place Rogier, en août 1974. Cette ligne sera en correspondance avec l'axe de prémetro Nord-Midi à la place Rogier;

c) *Grande Ceinture* : prolongement de la ligne de métro n° 5 entre le Square Vergote et la rue Baron de Castro, via le Square Montgomery fin 1974.

Cette ligne sera en correspondance avec la ligne de métro n° 1 (Est-Ouest) à la gare Montgomery;

d) *Nord-Midi* : exploitation en prémetro de cette ligne n° 3 entre les gares du Nord et du Midi prévue pour la fin de 1976.

B. ANVERS.

En 1973 se poursuivent et s'achèvent les travaux de gros œuvre du premier tronçon de l'axe Est-Ouest, entre la Gare centrale et la Groenplaats.

Les divers équipements de ce tronçon ainsi que les parachèvements architecturaux des gares en faisant partie ont été adjugés en 1973 pour être entamés dès la fin 1973 et déboucher sur la mise en service de ce tronçon fin 1974.

In 1974 is het aangevraagde krediet voornamelijk bestemd voor :

a) *de werken van burgerlijke bouwkunde* van de metro-tunnel Carnot-Drink, alsook voor de voltooiing van de in de loop van 1973 aan de gang zijnde werken (afrekeningen, ...).

Op te merken valt dat de ruwbouwwerken van de tunnel Frankrijklei-Gemeentestraat en de stations Gemeente, Astrid en Carnot in de loop van 1974 zullen aanbesteed worden. Maar, deze werken zullen vooruit gefinancierd worden door de stad Antwerpen krachtens een overeenkomst zoals dit met de stad Brussel het geval is geweest;

b) *de uitrusting* van de in 1973 aan de gang zijnde bouw- werken (escalatoren voor de stations Diamant en Plantijn — de geluidsisolatie van de pompen voor tunnelstations van de Belgiëlei, enz.);

c) *verzekeringskosten* van de bouwwerken, de kosten voor de noodzakelijke onteigeningen, en de verplaatsing van de installaties van de diensten van openbaar nut;

d) *leningslasten* die voortvloeien uit de hiervoren vermelde vooruitfinanciering van de werken van burgerlijke bouw- kunde.

C. LUIK.

Het was gepland dat de Boulevard de la Sauvenière zou verbonden worden met de Quai de Coronmeuse door een tunnel die onder het centrum van de stad zou liggen met een ondergronds autobussenstation Place Sint-Lambert die er hun eindpunt zullen hebben.

In deze optiek zal nog in 1973 een tunnel van 750 m. beëindigd worden tussen Quai de Maestricht en Quai Sint-Léonard.

De kredieten voor 1973 zijn alleen bestemd voor de vol- tooiing van de aan gang zijnde werken, voor de studies en de onteigeningen in de buurt van de Place Sint-Lambert. Dit werk moet worden aangevuld door andere infrastructuur- werken in het stadscentrum en uitgebreid worden naar de randgemeenten.

Het krediet gevraagd voor 1974 is bestemd voor :

a) *studie* van de tunnel Val Benoît-Coronmeuse en het station onder de Place Saint-Lambert;

b) *de werken van burgerlijke bouwkunde voor dit gedeelte*, rekening houdende met het feit dat een belangrijk gedeelte door de stad Luik zal geprefinancierd worden, uit hoofde van een overeenkomst te vergelijken met deze geslo- ten te Brussel en Antwerpen;

c) *de verzekering van de werven*; de kosten voor onteige- ningen en het verplaatsen van de voorzieningen van de dien- sten van openbaar nut.

D. CHARLEROI.

Aan gang zijnde werken in 1973. de ruwbouw van het centraal station voor trams en autobussen voor het N.M.B.S.-station van Charleroi-Zuid en de viaduct tus-

En 1974 le crédit d'engagement sollicité est destiné notamment :

a) *aux travaux de génie civil* du tunnel métro Carnot-Drink, ainsi qu'à l'achèvement des travaux en cours en 1973 (décomptes...).

A noter que des travaux de gros œuvre du tunnel Frank- rijklei-Gemeentestraat et des gares Gemeente, Astrid et Carnot seront adjugés en 1974, mais seront préfinancés par la ville d'Anvers, en vertu d'une convention similaire à celle conclue avec la ville de Bruxelles;

b) *aux travaux d'équipement* des ouvrages en cours d'exécution en 1973 (escalators pour les stations Diamant et Plantijn — isolation acoustique des tunnels-stations de pompage Belgiëlei, etc.).

c) *aux frais d'assurance* des chantiers, aux coûts des expropriations nécessaires, et au déplacement des installa- tions des services d'intérêt public;

d) *aux charges d'emprunts* afférentes au préfinancement précité des ouvrages de génie civil.

C. LIEGE.

Il était prévu que le site propre du Boulevard de la Sau- venière serait réuni à celui du Quai de Coronmeuse par un tunnel traversant le cœur de la ville avec une gare souter- raine Place St-Lambert pour les autobus qui y ont leur ter- minus.

Dans cet esprit, un tunnel de 750 m de longueur est en voie d'achèvement en 1973 au Quai de Maestricht et au Quai St-Léonard.

Les crédits de 1973 sont uniquement affectés à l'achè- vement des travaux en cours, aux études et aux expropriations à réaliser à la Place St-Lambert et aux abords. Cette pre- mière mise en site indépendant doit être complétée par d'au- tres ouvrages d'infrastructure dans le centre urbain et être étendue aux communes de la périphérie.

En 1974, le crédit d'engagement sollicité est destiné nota- ment :

a) *aux études* du tunnel de la section Val Benoît-Coron- meuse et de la gare sous la place St-Lambert;

b) *aux travaux de génie civil de cette section*, étant entendu qu'une part importante sera préfinancée par la Ville de Liège, en vertu d'une convention similaire à celles conclues à Bruxelles et Anvers;

c) *aux frais d'assurance des chantiers*, aux coûts des expropriations nécessaires et au déplacement des installa- tions des services d'intérêt public.

D. CHARLEROI.

Sont en cours en 1973, les travaux de gros œuvre de la station centrale pour trams et autobus devant la gare S.N.C.B. de Charleroi-Sud et du viaduc entre celle-ci et la

sen dit en het station-West. Eveneens werd de ruwbouw begonnen van het station-Noord, terzelfderijd gerealiseerd met de verbindingswegen met de autoweg voor Brussel, onder beheer van het Wegenfonds.

Bovendien had in 1973 de toewijzing plaats van de uitrustingswerken en de voltooiingswerken van het Zuidstation en de viaduct Zuid-West, waarvan de ingebruikname voorzien is eind 1974.

Intussen werden op het einde van 1973 reeds sommige gedeelten in gebruik genomen, zoals de autobusperrons, de keerlus voor de trams en de voetgangerstunnel.

In 1974 zijn de kredieten bestemd voor :

a) *studies* van de nieuwe baanvakken (tunnel, viaduct, eigen bedding) tussen het station Palais des Beaux-Arts en het Noordstation, tussen het station Palais des Beaux-Arts en de weg naar Bergen, en, tussen het Noordstation en de stelpplaats S.T.I.C. in de richting Gilly;

b) *de werken van burgerlijke bouwkunde* gelegen tussen het station West en Beaux-Arts, evenals de nu aan gang zijnde werken (afrekeningen, prijsherzieningen);

c) *uitrustings- en voltooiingswerken* van het baanvak tussen de stations Zuid en West (elektriciteitsuitrusting), evenals het voortzetten van de aan gang zijnde werken (afrekeningen, prijsherzieningen);

d) *verzekeringskosten* van de werven, het bekostigen van de noodzakelijke onteigeningen en het verplaatsen van de diensten van openbaar nut.

E. GENT.

De studies, evenals de plannen betreffende de werken, die zullen uitgevoerd worden in de Leiebedding, moeten voortgezet worden in 1974.

IV. Wegveiligheid.

1. De problematiek van de wegveiligheid heeft de voortdurende aandacht van mijn diensten.

A. Wat de statistieken van de verkeersongevallen betreft, kon vastgesteld worden dat gedurende de eerste drie maanden van dit jaar het totaal aantal verkeersongevallen met lichamelijke letsels gedaald is met 3 pct. ten opzichte van 1972; nochtans valt op te merken dat het aantal doden en het aantal zwaargewonden gestegen is met respectievelijk 13 pct. en 6,5 pct.

B. Wat betreft de nationale veiligheidscampagnes die dit jaar gehouden werden, dient deze betreffende het dragen van de autogordel onderstreept te worden. Mijn diensten onderzoeken op dit ogenblik het veralgemenen van het dragen van de veiligheidsgordels; in een eerste stadium zouden de zetels vooraan in de voertuigen ermee dienen uitgerust te worden.

Tevens wijs ik er op dat er voor 't ogenblik een campagne plaats grijpt ter bescherming van de kinderen en dat vanaf 15 december een campagne tegen de dronkenschap aan het stuur zal gevoerd worden.

gare de l'Ouest. Sont également entamés des travaux de gros œuvre de la gare du Nord, réalisés conjointement avec les travaux routiers de la bretelle de raccord à l'autoroute de Bruxelles gérés par les Fonds des Routes.

1973 a vu en outre l'adjudication des travaux d'équipement et de parachèvement des ouvrages de la gare du Sud et du viaduc-Ouest, dont la mise en service est prévue fin 1974.

Toutefois, des mises en services partielles ont déjà lieu fin 1973 à la gare du Sud, tels que les quais pour autobus, la boucle ferrée pour les trams, le tunnel piéton.

En 1974, le crédit d'engagement sollicité est destiné :

a) *aux études* de nouveaux tronçons (en tunnel, en viaduc, en site propre) entre la gare du Palais des Beaux-Arts et la gare du Nord, entre ladite gare des Beaux-Arts et la Route de Mons, et entre la gare du Nord et le dépôt S.T.I.C. en direction de Gilly;

b) *aux travaux de génie civil* : des ouvrages compris entre les gares Ouest et Beaux-Arts, ainsi qu'à la poursuite des travaux en cours (décomptes, révisions de prix);

c) *aux travaux d'équipement et parachèvement* du tronçon entre les gares Sud et Ouest (équipements électriques), ainsi qu'à la poursuite des travaux en cours (décomptes, révisions de prix);

d) *aux frais d'assurances* des chantiers, aux coûts des expropriations nécessaires et au déplacement des services d'intérêt public.

E. GAND.

Les études, tant des plans directeurs que des ouvrages souterrains à construire dans le lit désaffecté de la Lys, doivent être poursuivies en 1974.

IV. Sécurité routière.

1. Les problèmes de la sécurité routière retiennent particulièrement l'attention des services de mon Département.

A. En ce qui concerne les statistiques des accidents de roulage, il est à constater qu'au cours des trois premiers mois de cette année, le nombre total des accidents de roulage avec lésions corporelles a diminué de 3 p.c. par rapport à la période correspondante de 1972; il y a lieu toutefois de signaler que le nombre des morts et celui des blessés graves ont augmenté respectivement de 13 p.c. et de 6,5 p.c.

B. Quant aux campagnes de sécurité qui ont été organisées cette année, il faut souligner spécialement celle concernant le port de la ceinture de sécurité. Mes services étudient en ce moment l'obligation du port de la ceinture; en une première phase, les véhicules qui peuvent en être équipés à l'avant seraient visés.

En outre, je me plais à souligner qu'actuellement une campagne pour la protection des enfants est en cours et qu'à partir du 15 décembre une campagne sera lancée en vue de lutter contre l'intoxication alcoolique au volant.

2. Op het vlak van de reglementering dient vermeld dat de vereenvoudigde en herwerkte tekst van het verkeersreglement volgens het ter zake opgestelde programma in de loop van het volgend jaar zal klaar komen. Meerdere maanden zullen vervolgens gewijd worden aan de voorlichting van de bevolking op dit gebied.

3. Een interministeriële werkgroep onderzoekt verder de opportuniteit en de mogelijke uitvoeringsmodaliteiten van een vermindering van het strafbare alcoholgehalte in het bloed.

4. De speciaal samengestelde werkgroep betreffende het veralgemenen van de snelheidsbeperking op bepaalde wegen, zet haar studie in verband met het uniformeren op Europees vlak van de maximum snelheid verder. Ongetwijfeld zullen ook de resultaten onderzocht worden van de verplichte maximum snelheid uit economische redenen.

Leervergunning en rijbewijs.

De reglementering op de rijbewijzen zal gewijzigd worden in die zin dat de bewijzen toebehorende aan de personen die tijdelijk in het buitenland verblijven hun geldigheid zullen behouden. Het wijzigingsbesluit in dit verband zal kortelings gepubliceerd worden.

Het is de leden anderzijds niet onbekend dat de Raad voor Europese Gemeenschappen een voorstel van richtlijn uitgewerkt heeft ertoe strekkende het praktisch examen voor het bekomen van het rijbewijs verplichtend te maken voor alle kandidaat-bestuurders. De reglementering zal dan ook moeten herzien worden.

Een werkgroep werd samengesteld die zich bezighoudt met het bestuderen van dit probleem en de technische aspecten die er uit voortvloeien.

Het examensysteem dient volledig gereorganiseerd. Het praktisch examen wordt ondergeschikt aan het voorafgaandelijk welslagen van een theoretische proef, waarbij de audiovisuele middelen zullen ingeschakeld worden.

Vervolgens dient de weerslag van de nieuwe examenorganisatie op de bestaande instellingen onderzocht te worden (infrastructuur en vorming van het personeel).

Rijscholen.

De rij scholen zullen hierdoor ook sterk beïnvloed worden. Alle, nog bestaande scholen van het B type zullen tot scholen van het A type moeten omgevormd worden; en, gezien het examen verplichtend zal zijn voor alle bestuurders zullen de scholen zich aan de nieuwe toestand dienen aan te passen.

De examenbevoegdheid zal echter uitsluitend voorbehouden worden aan de officiële examen centra.

De reorganisatie van het examensysteem brengt bovendien met zich dat meer rij scholen moeten gecreëerd worden; dit vergt tevens een grote inspanning op het gebied van de promotie van het rijonderricht in 't algemeen. Een ontwerp van koninklijk besluit in dit verband werd uitgewerkt.

2. Sur le plan de la réglementation, il faut noter que le nouveau texte du Code de la route simplifié et revu selon un plan défini, sera prêt dans le courant de l'année 1974. Plusieurs mois seront alors consacrés à l'information du public dans ce domaine.

3. Un groupe de travail interministériel étudie l'opportunité et les possibilités de modalités d'exécution d'une diminution du taux punissable d'alcoolémie.

4. Un groupe de travail spécialement constitué pour examiner une limitation généralisée de la vitesse sur certaines catégories de routes, poursuit ses travaux en portant ce problème sur le plan européen, afin de tendre à l'uniformisation de cette réglementation; les résultats de la limitation de vitesse imposée pour des raisons économiques feront l'objet d'une étude approfondie spéciale.

Licence d'apprentissage et permis de conduire.

La réglementation sur les permis de conduire sera modifiée dans ce sens que les permis appartenant aux personnes qui séjournent temporairement à l'étranger, garderont leur validité. L'arrêté modificatif à ce sujet sera publié incessamment.

D'autre part, les commissaires n'ignorent pas que le Conseil de la Communauté européenne a élaboré un projet de directive en vue de rendre obligatoire l'examen pratique pour tous les candidats-conducteurs. La réglementation devra donc également être revue.

Un groupe de travail constitué étudie ce problème ainsi que les aspects techniques qui en découlent.

Le système d'examen devra être complètement repensé. La présentation à l'épreuve pratique sera subordonnée à la réussite d'une épreuve théorique dans laquelle des moyens audiovisuels seront incorporés.

La répercussion de la nouvelle organisation des examens sur l'organisation existante sera évidemment examinée (infrastructure et formation du personnel).

Ecoles de conduite.

Les écoles de conduite seront dès lors fortement influencées. Toutes les écoles du type B existantes devront être transformées en écoles du type A et, compte tenu de la nature des examens qui seront imposés à tous les conducteurs, les écoles devront être adaptées en conséquence.

Des centres officiels seront seuls compétents pour faire subir les examens.

La réorganisation envisagée du système des examens devra provoquer la création d'écoles supplémentaires, ce qui imposera un gros effort de promotion de l'enseignement de la conduite en général. Un projet d'arrêté royal a été rédigé en ce sens.

Beroepsopleiding voor bestuurders van zware vrachtwagens.

Twee centra van de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening houden zich momenteel bezig met de opleiding van de vrachtwagenbestuurders. Die centra zullen eveneens het attest voor het bekomen van het rijbewijs C afgeven. Het nodige wordt gedaan opdat zij zich ook met het uitreiken van de getuigschriften voor vakbekwaamheid zouden belasten.

Bestuurders met rijverbod.

Bij de rechters manifesteert zich duidelijk de neiging om de vervallenverklaarden meer en meer van de verplichte examens vrij te stellen. Dit is waarschijnlijk te wijten aan het feit dat de magistraten zich ervan bewust zijn dat de reïntegratieprocedure veel tijd in beslag neemt en het verval noodloos verlengt. Dit probleem zal grondig onderzocht worden.

Er wordt onderzocht het automatisch opleggen van de examens af te schaffen, om het aan de uitdrukkelijke appreciatie van de rechter over te laten.

V. Zeescheepvaart.

Wat onze Belgische koopvaardijvloot betreft blijkt uit de jongste statistische gegevens dat 91 schepen onze vlag voeren, waarvan de totale bruto-tonnenmaat 1 miljoen ton ruim overtreft.

Wij beschikken over een moderne en goed gediversifieerde vloot en dat hebben wij in grote mate te danken aan de sinds jaren gevoerde Regeringspolitiek inzake goedkoop krediet voor de bouw van Belgische koopvaardischepen bij voorkeur op Belgische scheepswerven.

Sedert het begin van dit jaar werden reeds kredieten toegestaan voor de bouw van 7 *koopvaardischepen*, alle op Belgische werf. Het betreft hier 2 *carferries*, 4 *bulkcarriers* (vervoer van stortgoederen) en 1 *methaantanker*. Daarvoor werden kredieten toegekend voor ongeveer 6 miljard frank, waarvan 2 *miljard* gefinancierd door N.M.K.N. en 4 ten laste van het Fonds voor het Uitreden en Aanbouwen van Zeeschepen.

Behalve deze toegestane kredietaanvragen, liggen er op dit ogenblik nog 4 dossiers ter studie, die betrekking hebben op de constructie van 6 schepen op Belgische werf, waarbij een kredietverlening voor in totaal 3 miljard frank betrokken is.

In dit pakket komt de constructie voor van 2 koelschepen voor het vervoer van Zuiderse vruchten, 1 petroleumtanker, 2 *carferries* en 1 *bulkcarrier*.

Sprekende van koopvaardij moet ik ook de problemen van de havenpolitiek aansnijden die sinds kort opnieuw tot mijn bevoegdheden en verantwoordelijkheid behoren. Ik neem mij voor bijzondere inspanningen te leveren om hier in België tot een coherent en doelmatig havenbeleid te komen in een internationaal en vooral Benelux perspectief. Het is U voldoende bekend dat een havenpolitiek in belangrijke mate een investeringspolitiek is en het is om die reden dat ik daaromtrent nauw overleg met mijn kollega van Openbare Werken nastreef.

Formation professionnelle de conducteurs de poids lourds.

Deux centres de l'Office national de l'emploi organisent actuellement des cycles de formation de chauffeurs de poids lourds. Ces centres peuvent délivrer les attestations nécessaires à l'obtention de permis de la catégorie C. Le nécessaire sera fait pour permettre à ces centres la délivrance de certificats de compétence professionnelle.

Conducteurs déchu du droit de conduire.

Une tendance à exempter les déchu du droit de conduire des examens qui peuvent être imposés se manifeste de plus en plus parmi les magistrats. Ceci est vraisemblablement dû au fait que ces magistrats constatent que la procédure desdits examens est trop longue et qu'elle a pour effet de prolonger inutilement la période de déchéance. Ce problème sera examiné avec attention.

Le système, qui prévoit qu'automatiquement, en l'absence de décision du juge, les examens sont imposés, serait revu de façon à ce que la volonté du magistrat soit explicitement définie.

V. Navigation maritime.

En ce qui concerne notre flotte marchande, il ressort de récentes statistiques que 91 navires battent notre pavillon et représentent un tonnage brut dépassant largement le million de tonnes.

Grâce à la politique gouvernementale suivie depuis de nombreuses années en matière de crédit bon marché pour la construction, de préférence sur chantiers belges, de navires marchands belges, nous possédons une flotte moderne et très diversifiée.

Depuis le début de cette année, des crédits ont déjà été consentis pour la construction de 7 *navires marchands*, tous sur chantiers belges. Il s'agit ici de 2 *carferries*, de 4 *bulkcarriers* (transporteurs de marchandises en vrac) et 1 *methanier*. A cet effet des crédits pour une valeur d'environ 6 milliards de francs ont été alloués, dont 2 *milliards* financés par la S.N.C.I. et 4 *milliards* à charge du Fonds de l'Armement et des constructions maritimes.

En dehors de ces demandes de crédits, 4 dossiers ayant pour objet la construction de 6 navires sur chantiers belges, sont actuellement à l'étude, pour lesquels l'octroi de crédits pour un montant global de 3 milliards devrait intervenir.

Ces dossiers comprennent la construction de 2 navires frigorifiques destinés au transport de fruits exotiques, de 1 pétrolier, de 2 *carferries* et de 1 *bulkcarrier*.

En parlant de marine marchande, je me dois d'entamer également les problèmes de politique portuaire, qui depuis peu ressortissent à nouveau à ma compétence. Je m'appliquerai spécialement à parvenir en Belgique à une politique portuaire cohérente et efficace dans une perspective internationale mais surtout beneluxienne. Etant donné qu'il vous est suffisamment connu qu'une politique portuaire est dans une grande mesure une politique d'investissement, je rechercherai dans ce but une collaboration étroite avec mon collègue des Travaux publics.

Qua investeringen is er evenwel één aspect van de havenpolitiek die volledig tot mijn bevoegdheden behoort, namelijk de radarisatie van de Schelde. Op heden betwist niemand meer de noodzaak van een dergelijke uitrusting voor gans de loop van de Zeeschelde, eventueel later met een aftakking naar het kanaal van Gent naar Terneuzen. Persoonlijk sta ik daar heel positief tegenover.

Maar vermits zowel de Zeeschelde als het kanaal van Terneuzen gedeeltelijk op Nederlands grondgebied liggen, is daaromtrent overleg met onze Noorderbuur vereist. Dit overleg, weliswaar zeer tijdrovend, geschiedt in de beste verstandhouding. Zo werd reeds enkele jaren terug de Nederlandse toestemming bekomen voor de constructie van twee automatische radarstations op Nederlands grondgebied, bedoeld om de reikwijdte van het Belgisch Schelderadarnet uit te breiden tot iets bezuiden Hansweert. Wegens ontoereikende kredieten in 1973, moest de aanbesteding van de bouw en uitrusting van de twee torens uitgesteld worden, maar dit zal begin 1974 kunnen gebeuren vermits op de begroting van toekomend jaar 280 miljoen frank met dit doel werden ingeschreven. Verwacht wordt dat beide stations zullen operatief zijn begin 1976.

De volgende fase van de radarisatie van de Schelde behelst de verdere uitrusting van het Nederlands gedeelte ervan tot aan zee. De onderhandelingen daaromtrent met de Nederlandse Regering zijn aan de gang en verwacht wordt dat zeer binnenkort met de voorbereidende studies zal worden gestart.

In dit maritiem hoofdstuk wens ik ook nog een woordje te zeggen over het aandeel van ons land in het internationaal overleg inzake voorkoming van verontreiniging van de zee. Het is U bekend dat het hier niet alleen om oliebezoedeling gaat maar ook over het storten van afvalstoffen, hoofdzakelijk voortkomende van de industrie. Waar voor het probleem der olieverontreiniging reeds internationaal overeengekomen maatregelen van kracht werden die trouwens weldra nog zullen worden uitgebreid, werd de eerste stap tot het voorkomen van zeeverontreiniging door afvalstoffen, gezet door het Verdrag van Oslo van 1972. Het betreft hier een regionaal verdrag waaraan 12 oeverstaten van de Noordzee en van het Noord-Oostelijk gedeelte van de Atlantische Oceaan hebben medegewerkt.

Dit verdrag van Oslo 1972 heeft tot basis gediend voor een gelijknamig doch *universeel* verdrag dat ook met de medewerking van België tot stand kwam en op 29 december 1972 te Londen werd ondertekend. Wegens zijn uitwerking op wereldvlak zal de toepassing van dit verdrag nog wel enkele jaren aanslepen. Om die reden is het zeer belangrijk dat het regionaal verdrag van Oslo ten spoedigste door ons land wordt genotificeerd en in uitvoering gebracht.

Zeër binnenkort wordt een ontwerp van bekrachtigingswet aan het advies van het Ministerieel Comité voor het Leefmilieu onderworpen. Ik hoop dat de parlementaire behandeling ervan zeer kort zal volgen op de reeds aan de gang zijnde bespreking van het wetsontwerp betreffende de vernietiging van de giftige afval op het Belgisch grondgebied.

En matière d'investissements, il existe un aspect de la politique portuaire qui dépend entièrement de ma compétence; il s'agit de la radarisation de l'Escaut. Personne ne peut, pour l'instant contester la nécessité d'un pareil équipement sur tout le cours de l'Escaut, avec éventuellement plus tard un embranchement vers le canal de Gand à Terneuzen. Mon attitude personnelle est positive à cet égard.

Mais étant donné que l'Escaut maritime ainsi que le canal de Terneuzen se trouvent en partie en territoire néerlandais, des négociations avec nos voisins du Nord s'imposent. Ces négociations, bien qu'elles prennent beaucoup de temps, ont lieu dans un bon esprit de compréhension. Ainsi avons-nous, voici quelques années, déjà obtenu l'autorisation des Pays-Bas pour la construction de deux postes-radar automatiques sur le territoire néerlandais, destinés à étendre la portée de la chaîne-radar belge jusqu'au sud de Hansweert. Par suite d'insuffisance de crédits en 1973, la construction et l'équipement des deux tours-radars ont dû être reportés. Mais les travaux pourront démarrer au début de 1974 puisque le budget de 1974 prévoit 280 millions à cette fin. Il est prévu que les deux stations-relais pourront être opérationnelles au début de 1976.

La phase suivante de la radarisation de l'Escaut comprend l'équipement-radar de l'entièreté de l'Escaut maritime en territoire néerlandais jusqu'à la mer. A cet effet, des négociations sont en cours avec le Gouvernement des Pays-Bas et l'on peut s'attendre à ce que des études préliminaires débutent très prochainement.

Dans le cadre de cette partie maritime de mon exposé, je tiens à dire quelques mots au sujet de la part de notre pays dans la concertation internationale traitant de la prévention de la pollution des mers. Vous n'ignorez certainement pas qu'il ne s'agit dans ce domaine pas uniquement de pollution par les hydrocarbures, mais également du déversement de déchets provenant pour la plus grande part des industries. S'il existe pour le problème de la prévention de la pollution marine par les hydrocarbures déjà des mesures pratiques convenues sur le plan international, qui seront d'ailleurs élargies prochainement, le premier pas en matière de prévention de la pollution des mers par les déchets industriels a été fait par la Convention d'Oslo de 1972. Il s'agit en l'occurrence d'une convention régionale à laquelle ont participé 12 pays riverains de la Mer du Nord et de la partie Nord-Est de l'Océan Atlantique.

Cette Convention d'Oslo de 1972 a servi de base à une convention similaire mais *universelle*, réalisée également avec la participation de la Belgique et signée à Londres le 29 décembre 1972. Son application devant se faire sur un plan mondial, il se passera certainement quelques années avant que les mesures d'exécution pratique soient prises. Pour cette raison, il est très important que la convention régionale d'Oslo soit ratifiée et mise en application au plus tôt.

Très prochainement un projet de loi de ratification sera soumis à l'avis du Comité ministériel de l'Environnement. J'espère que l'examen parlementaire de ce projet suivra de près les discussions, déjà en cours, du projet de loi concernant la destruction des produits nocifs sur le territoire belge.

Voor de modernisering van onze Belgische vissersvloot wordt ook ruim gebruik gemaakt van de faciliteiten van de wet van 23 augustus 1948 op het scheepskrediet. Deze vloot telt trouwens op dit ogenblik 278 eenheden. Buiten de voordelen verbonden aan het scheepskrediet, worden in de zeevisserij ook premies voor het slopen van verouderde schepen toegekend. In dit verband wil ik aanstippen dat zeer onlangs bij koninklijk besluit voorzien werd in de uitkering van uitzonderlijke slooppremies zonder verplichting tot nieuwbouw, waarvan de toekenningsmodaliteiten veel soepeler worden gesteld dan in het vroeger systeem het geval was.

Ik wil dit maritiem hoofdstuk besluiten met enkele toelichtingen te verstrekken over het beleid en de resultaten bij de Regie voor Maritiem Transport. Deze Regie, die in nauwe samenwerking met de maritieme diensten van de Britse Spoorwegen het vervoer van personen, begeleidde personenwagens en vrachtovervoer tussen Oostende enerzijds en Dover en Folkestone anderzijds, verzekert, zal het jaar 1973 wellicht kunnen afsluiten met een gunstige balans, tenminste wat de bereikte vervoersresultaten betreft. Ik zeg wellicht, omdat nu nog niet kan uitgemaakt worden welke weerslag de huidige energiekrisis op het gemotoriseerd vervoer naar en van Engeland zal hebben. Bovendien is men nu reeds verplicht maatregelen te nemen en in het vooruitzicht te stellen, om het brandstofverbruik van de schepen zelf te beperken. Daarbij wordt vanzelfsprekend rekening gehouden met de commerciële belangen van de Regie en met de noodzaak de werkgelegenheid in dit voor de kuststreek zeer belangrijk bedrijf niet in het gedrang te brengen.

Zoals bij andere bedrijven die maritieme diensten over het kanaal verzekeren, wordt er ook bij de Regie voor Maritiem Transport tot belangrijke investeringen overgegaan met het oog op de modernisering van de vloot. Beoogd wordt geleidelijk over te gaan tot de definitieve uitschakeling van de typische pakketboten en later ook van de kleine carferries die men thans kent, en een vloot samen te stellen van grote polyvalente schepen die al de bestaande trafieken kunnen verwerken: reizigers, personenwagens en vrachtwagens.

Een eerste dergelijk schip — de « Prins Philippe » — kwam in juli van dit jaar in de vaart. Een tweede — de « Prince Laurent » — zal half juli 1974 in bedrijf worden genomen. Bovendien werd reeds overgegaan tot de bestelling van twee bijkomende gelijkaardige schepen die in de loop van 1975 zullen worden geleverd.

Om de behandeling van dergelijke schepen te kunnen verzekeren diende ook de infrastructuur te Oostende grondig aangepast. Enkele weken geleden is men trouwens begonnen met de constructie van een derde landingsbrug voor carferries te Oostende, die nog vóór het hoogseizoen van 1974 zal worden in gebruik genomen.

De Regie voor Maritiem Transport volgt in haar beleid dezelfde politiek als deze die door de andere transkanaallijnen wordt toegepast. Dit is trouwens de enige te volgen weg om haar bestaan te blijven verzekeren.

Pour la modernisation de notre flotte de pêche, il est fait également un large usage des facilités de la loi du 23 août 1948 sur les crédits maritimes. Cette flotte compte actuellement 278 unités. En dehors des avantages que présente le crédit maritime, la pêche maritime jouit également d'un système de primes à la démolition qui vise l'encouragement du retrait de bateaux vétustes. A cet égard, il me semble utile de mettre l'accent sur le fait que tout récemment un arrêté royal a réinstauré l'octroi de primes exceptionnelles à la démolition, sans obligation de construction nouvelle, dont les modalités d'application ont été largement assouplies vis-à-vis du système antérieur.

En conclusion de ce chapitre maritime, je crois bien faire en vous exposant en grandes lignes la politique suivie en matière de gestion de la Régie des Transports maritimes et les derniers résultats d'exploitation. Cette régie qui assure, en collaboration étroite avec les services maritimes des Chemins de Fer britanniques, le transport de personnes, de voitures accompagnées et de fret entre Ostende d'une part et Douvres/Folkestone d'autre part, pourra probablement clôturer l'année 1973 par un bilan favorable, tout au moins en ce qui concerne les résultats en volume de transports. Je dis probablement, parce qu'il est en ce moment impossible de prévoir la répercussion que pourrait avoir la crise d'énergie actuelle sur les transports motorisés vers et de l'Angleterre. Actuellement, on est d'ailleurs déjà contraint de prendre des mesures et d'en envisager d'autres, en vue de limiter la consommation en carburant des navires. A cet égard, je tiens à préciser que pareilles mesures sont ou seront prises compte tenu des intérêts commerciaux de la Régie et de la nécessité de préserver le plein-emploi dans cette entreprise qui est très importante dans la région de la côte.

Suivant de près la tendance générale des autres entreprises qui assurent les services maritimes transmanche, la Régie des Transports maritimes consacre d'importants investissements à la modernisation de sa flotte. L'objectif principal en cette matière est de procéder progressivement à l'élimination définitive des paquebots typiques et des petits carferries que l'on connaît et de mettre sur pied une flotte de grands navires polyvalents qui pourront assurer un trafic combiné de passagers, voitures et camions.

Un premier navire de ce nouveau type — le « Prins Philippe » — a été mis en service en juillet de cette année. Un second — le « Prince Laurent » — suivra mi-juillet 1974. De plus, on a déjà procédé à la commande de deux navires similaires supplémentaires qui seront livrés dans le courant de l'année 1975.

Pour pouvoir accepter de tels navires à Ostende, il a été nécessaire d'adapter profondément l'infrastructure de la partie du port réservée à la Régie. On a d'ailleurs commencé, il y a quelques semaines, la construction à Ostende d'un troisième pont d'embarquement pour carferries, qui devra être mis en service au début de la haute saison 1974.

La Régie des Transports maritimes doit nécessairement adapter sa politique de gestion à celle appliquée par les autres lignes qui assurent le même trafic maritime. C'est en fait le seul moyen de préserver son existence.

VI. Luchtwegen.

1. Regie der Luchtwegen.

De voortdurende toeneming van het luchtvervoer, heeft de laatste jaren een bestendige aanpassing gevergd van de nationale luchthaven.

In mei 1973 werd een nieuwe satelliet opgesteld. Deze zal gevolgd worden door de bouw van twee andere satellieten waarvan de werken tijdens het jaar 1974 zullen worden aan-gevangen. Inmiddels zal eveneens het passagiersstation aan-gepast worden ten einde de passagiersstroom te verwerken.

Wat het vrachtvervoer betreft, kan gezegd worden dat dit veel sneller expandeert dan het passagiersvervoer. Ten einde hieraan het hoofd te kunnen bieden, heeft de Regie reeds een aanvang gemaakt met het gereed maken van terreinen in het noorden van de luchthaven.

In 1972 en 1973 geschieden een eerste reeks onteigeningen.

Om aan de economische behoeften van de gewesten te kunnen voldoen, en hier bedoel ik vooral de luchthavens Antwerpen, Charleroi en Luik, werden, op aanbevelingen van de Nationale Commissie voor luchtvaartinfrastructuur, belangrijke kredieten ingeschreven in de programma's van 1973. In het opgezette programma voor 1974 komen de kredieten voorzien voor de regionale luchthavens onverminderd aan bod.

Daarenboven zijn er contacten met het departement van Streekeconomie met het oog op het verlengen van de landingsbaan van de luchthaven Oostende. Hetgeen het verkeer met de grootste transporttoestellen zal toelaten. Een plaatselijke luchtvaartmaatschappij zal er zich definitief kunnen vestigen en er zelfs een revisiebedrijf oprichten waardoor de tewerkstelling zal bevorderd worden.

Op het vlak van de exploitatie der luchthavens dient er op gewezen dat de Regie der Luchtwegen sinds 1967 geen staatsussonkomsten meer vraagt in haar exploitatierekening.

Er werd dan ook voor gezorgd om het evenwicht, dat in 1974 gevaar liep, in stand te houden.

De Sociale programmatie 1974-1975 voor het overheids-personeel, die ook op het personeel van de Regie van toe-passing is, heeft mijn achtbare voorganger verplicht naar bijkomende ontvangsten uit te zien opdat de Regie deze uit-gaven zelf zou kunnen dragen.

2. Sabena.

Voor het jaar 1973 wordt voorzien dat de totale inkomsten 10.885 miljoen zullen bedragen, hetgeen, in vergelijking met 1972, een verhoging van 10,9 pct. betekent.

De voorziene uitgaven voor 1973 zullen in totaal 11.738 miljoen belopen, dus een verhoging van 3,97 pct. in verge-lijking met 1972.

In totaal zal Sabena voor het jaar 1973 een verlies boeken van 853 miljoen, terwijl voor 1972 dit verlies 1.244 miljoen beliep.

VI. Voies aériennes.

1. Régie des voies aériennes.

L'accroissement constant des transports aériens a exigé ces dernières années une adaptation permanente de l'Aéroport national.

En mai 1973, un nouveau satellite a été mis en service. Celui-ci sera suivi par la construction de deux autres satellites dont les travaux débiteront dans le courant de l'année 1974. Entre-temps, l'aérogare sera également adaptée afin d'écouler le flot des passagers.

En ce qui concerne les transports de marchandises, on peut dire que celui-ci connaît une expansion beaucoup plus rapide que les transports de passagers. Afin de pouvoir y faire face, la Régie a commencé l'aménagement des terrains situés au nord de l'aéroport.

En 1972 et 1973, une première série d'expropriations a été effectuée.

Afin de pouvoir satisfaire les besoins économiques régionaux, et ici je vise surtout les aéroports d'Anvers, de Charleroi et de Liège, d'importants crédits ont été inscrits, sur recommandation de la Commission nationale de l'Infrastructure Aéronautique, aux programmes de 1973. Dans le programme pour l'année 1974, les crédits prévus pour les aéroports régionaux ne sont pas moins importants.

De plus, des contacts ont été établis avec le Département de l'Economie régionale en vue d'allonger la piste d'atterris-sage de l'aéroport d'Ostende, ce qui permettra la circulation des plus grands appareils de transport. Une compagnie locale pourra s'y installer définitivement et même y implanter une entreprise de revision créant ainsi de nouveaux emplois.

Sur le plan de l'exploitation des aéroports, il y a lieu de remarquer que, depuis 1967, la Régie des Voies aériennes ne demande plus à l'Etat d'intervenir pour son compte d'exploitation.

Aussi, le nécessaire a été fait pour maintenir l'équilibre qui, pour 1974, était compromis.

La programmation sociale 1974-1975 en faveur du person-nel de l'Etat, qui est également appliquée au personnel de la Régie, a obligé mon honorable prédécesseur à trouver des recettes supplémentaires afin que la Régie puisse suppor-ter elle-même ces charges.

2. Sabena.

Pour l'année 1973, il est prévu que les recettes totales s'élèveront à 10.885 millions, ce qui, comparativement à l'année 1972, représente une augmentation de 10,9 p.c.

Les prévisions des dépenses totales en 1973 seront de l'ordre de 11.738 millions, soit une augmentation de 3,97 p.c. en comparaison avec l'année 1972.

Au total, en 1973, la Sabena enregistrera une perte de 853 millions, alors qu'en 1972 cette perte se chiffrait à 1.244 millions.

Deze degelijke verbetering, ten bedrage van 391 miljoen, werd geboekt ondanks een staking van vier dagen die een verlies van 75 miljoen veroorzaakte. Er dient evenwel opgemerkt dat voor de acht eerste maanden van het jaar de effectieve verbetering 511 miljoen belooft.

Nu, moet ook rekening gehouden worden met de invloed die de huidige gebeurtenissen in het Midden-Oosten op onze vooruitzichten zal hebben.

De vooruitzichten voor het jaar 1974 zullen gekenmerkt worden, op het gebied van de exploitatie, door een belangrijke toeneming van het percentage van de vracht : ongeveer 22 pct.

Het in lijn brengen van twee DC 10-vliegtuigen alsmede van zes B 737-vliegtuigen zal aan de beoogde toeneming sterk bijdragen.

Een eerste raming laat mij toe de toeneming van de inkomsten te schatten naar mate van 13,6 pct. voor de passagiers en 22,5 pct. voor de vracht.

De verhuur-inkomsten zullen tot 20 pct. verhogen.

Daarenboven werd de toeneming van de productie, ongeveer 7,4 pct., verwezenlijkt door het personeelseffectief met 431 eenheden te verminderen, hetzij 4,2 pct.; dit zonder te moeten overgaan tot afdankingsmaatregelen.

De twee voornoemde akties (verbetering van de bezettingscoëfficiënt en herleiding van het personeelseffectief) zijn de voornaamste redenen van de hierboven uiteengezette belangrijke verbetering.

3. *Bestuur der Luchtvaart.*

De taken van het Bestuur der Luchtvaart bestaan niet uitsluitend in het bepalen en het leiden van de algemene politiek van de burgerluchtvaart maar ook in het coördineren van de evenwijdige aktie van de Sabena en de Regie der Luchtwezen.

Op het nationaal vlak, moedigt het departement het sportief en algemeen vliegwezen aan door de uitkering van toelagen voor het zweefvliegen, van beurzen aan piloten, van subsidies aan privé-vliegvelden. De budgettaire beperkingen hebben de laatste jaren echter niet toegelaten het globaal bedrag van deze uitkering te verhogen.

Een bijzondere aandacht wordt gewijd aan het onderwijs. Het is zo dat sedert 1952 de Nationale School voor burgerluchtvaart ondermeer al de piloten van onze nationale maatschappij opleidt.

Thans werden 2.000 trainingsvergunningen, 1.900 vergunningen van privé-piloten, 245 vergunningen van lijnpiloten en 351 vergunningen van beroepspiloten uitgereikt.

Het aantal van bedoelde vergunningen verhoogde ieder jaar met ongeveer 5 pct.

De laatste tien jaren werd het vliegend materieel praktisch verdubbeld. Einde 1972 bedroeg het Belgisch vliegpark 610 vliegtuigen en 190 zweefvliegtuigen, waarvoor tijdens hetzelfde jaar 772 technische onderzoeken werden uitgevoerd.

Cette amélioration substantielle, d'un montant de 391 millions, a été enregistrée malgré une grève de quatre jours qui a provoqué une perte de 75 millions. A noter que pour les huit premiers mois de l'année l'amélioration effectivement réalisée est de 511 millions.

Il y a lieu de tenir compte également de l'influence qu'auront les événements actuels au Moyen-Orient sur nos prévisions.

Les prévisions pour l'année 1974 seront marquées, sur le plan de l'exploitation, par un accroissement important du pourcentage de chargement : environ 22 p.c.

La mise en ligne de deux avions DC 10 ainsi que de six avions B 737 contribuera fortement à l'accroissement visé.

Une première estimation me permet d'estimer l'augmentation des recettes à 13,6 p.c. pour les passagers et à 22,5 p.c. pour le fret.

Les recettes d'affrètements augmenteront jusqu'à concurrence de 20 p.c.

D'autre part, l'accroissement de production d'environ 7,4 p.c. s'est fait en diminuant l'effectif du personnel de 431 unités, soit 4,2 p.c., sans devoir recourir à des mesures de licenciement.

Les deux actions précitées (amélioration du coefficient d'occupation et réduction des effectifs) sont les principaux facteurs de l'importante amélioration dont question ci-avant.

3. *Administration de l'Aéronautique.*

Les tâches de l'Administration de l'Aéronautique ne consistent pas seulement à définir et à mener la politique générale de l'aviation civile mais également à coordonner l'action tant de la Sabena que de la Régie des Voies aériennes avec cette même politique.

Sur le plan national, le Département poursuit une politique d'encouragement à l'aviation sportive et générale par l'octroi de subventions au vol à voile, de bourses de pilotage, de subsides aux terrains privés. Les restrictions budgétaires n'ont cependant pas permis d'accroître le montant global des aides accordées au cours de ces dernières années.

Une attention toute particulière est consacrée à l'enseignement. C'est ainsi que depuis 1952 l'Ecole nationale d'aviation civile forme la totalité des pilotes de notre compagnie nationale.

Actuellement 2.000 licences d'entraînement, 1.900 licences de pilotes privés, 245 licences de pilotes de lignes et 351 licences de pilotes professionnels ont été délivrées.

Le nombre de ces licences a augmenté d'environ 5 p.c. l'an.

Le parc aérien belge a pratiquement doublé au cours des dix dernières années. Il comportait à la fin de 1972, 610 avions et 190 planeurs, pour lesquels il a été procédé au cours de cette année à 772 expertises techniques.

De Belgische commerciële luchtvaart is in volle expansie. Naast de Sabena, die hoofdzakelijk de geregelde lijnen bedient, moet thans rekening gehouden worden met de vlotten van de verschillende maatschappijen die gespecialiseerd zijn in niet-geregelde vluchten, de « charters » genoemd.

De grote toeneming van deze vlotten heeft inzake veiligheid van het luchtverkeer ingewikkelde problemen gesteld, zoals het onderhoud van de vliegtuigen, de voorbereiding en de uitvoering van de vluchten en de kwalificatie van het vliegend personeel.

De Nationale Commissie voor de Luchtvaartinfrastructuur, opgericht in 1972, heeft de essentiële opdracht een advies uit te brengen in verband met de uitrusting van de nationale luchthaven en de regionale luchthavens, de keuze van eventuele nieuwe terreinen in functie van de noden van een of meerdere steden en hun hinterland, de weg- en spoorwegverbindingen, het commercieel beheer van de luchthavens en de problemen van het leefmilieu.

Daarnaast dient zij de op lange termijn te voeren politiek grondig te onderzoeken.

De werken van de Commissie hebben een dubbel perspectief : de verzadiging van de nationale luchthaven vermijden en de regionale luchtvaartactiviteiten aanwakkeren.

De bescherming van het leefmilieu vertegenwoordigt een essentieel aspect waarmee zij rekening moet houden.

Het Bestuur der Luchtvaart poogt in overleg met de Regie der Luchtwegen en rekening gehouden met de luchtveiligheid de hinder van het lawaai veroorzaakt door de opstijgende en de landende vliegtuigen, zoveel mogelijk te beperken.

De organisatie van de luchtruimte is eveneens één van de voornaamste bezorgdheden van het departement.

De samengesteldheid van de onderste luchtruimte stelt ingewikkelde coördinatieproblemen van het burgerlijk en militair verkeer. De oplossing van deze problemen vergt een globale studie van herstructurering van de luchtruimte alsmede van de diensten van het Belgisch luchtverkeer.

Ingevolge de verwarde internationale toestand op gebied van de burgerluchtvaart werd door de Regering een Nationaal Comité voor luchtvaartveiligheid opgericht dat belast wordt met de organisatie van de voorbehoedingsmaatregelen op de nationale luchthaven en met de coördinatie van de voornaamste ministeries en organismen die erbij betrokken zijn. Op voorstel van dit Comité heeft de Ministerraad de toelating verleend dadelijk over te gaan tot het instellen van een betere bewaking en controle van passagiers en installaties alsmede tot de verhoging van de effectieven van het veiligheidspersoneel.

Het spreekt vanzelf dat het behoud en de uitbreiding van onze regelmatige commerciële lijnen de grootste aandacht van het departement weerhouden.

Het Bestuur der Luchtvaart, in samenwerking met het Ministerie van Buitenlandse Zaken en de Sabena, spant zich voortdurend in om nieuwe vluchtrechten te bekomen met al de moeilijkheden die eraan verbonden zijn en die niet alleen afhangen van commerciële overwegingen maar ook van allerhande factoren die de luchtmarkt het meest beschermend maken op gebied van vervoer.

L'aviation commerciale belge est en pleine expansion. A côté de la Sabena, qui dessert essentiellement les lignes régulières, il faut actuellement tenir compte des flottes des diverses compagnies spécialisées dans les vols non réguliers communément appelés « charters ».

L'accroissement de ces flottes a, en ce qui concerne la sécurité, posé des problèmes complexes tels que la maintenance des avions, la préparation et l'exécution des vols, la qualification du personnel navigant.

La Commission nationale de l'Infrastructure aéroportuaire, créée en 1972, a comme mission essentielle de donner un avis en ce qui concerne l'infrastructure de l'aéroport national et des aéroports régionaux, le choix éventuel des nouveaux sites en fonction des besoins de plusieurs villes et de leur hinterland, les liaisons routières et ferroviaires, la gestion commerciale des aéroports, les problèmes d'environnement.

D'autre part elle doit examiner d'une manière approfondie la politique à long terme.

Les travaux de la Commission se déroulent dans une double perspective : éviter la saturation de l'aéroport national et stimuler les activités aéronautiques régionales.

La protection de l'environnement représente un aspect essentiel dont elle doit tenir compte.

D'accord avec la Régie des Voies aériennes, et compte tenu des règles de sécurité, l'Administration de l'Aéronautique s'efforce de réduire le plus possible l'inconvénient causé par le bruit des avions qui décollent et atterrissent.

L'organisation de l'espace aérien est également une des principales préoccupations du Département.

La complexité de l'espace aérien inférieur belge pose de sérieux problèmes de coordination des trafics civils et militaires. La solution de ces problèmes requiert une étude globale de réorganisation de la structure de l'espace aérien ainsi que des services de la circulation aérienne en Belgique.

Suite à la situation internationale troublée en matière d'aviation civile, le Gouvernement a créé un Comité national de sûreté de l'aviation civile, qui est chargé de l'organisation des mesures de prévention sur les aéroports nationaux et qui coordonne l'action des principaux ministères et organismes concernés. Sur la suggestion de ce Comité, le Conseil des Ministres a autorisé la mise en place immédiate d'un meilleur système de surveillance et de contrôle des passagers et des installations ainsi que l'augmentation des effectifs du personnel de sécurité.

Il va de soi que le maintien et le développement de nos lignes commerciales régulières retiennent toute l'attention du Département.

L'Administration de l'Aéronautique, en collaboration avec le Ministère des Affaires étrangères et la Sabena, s'efforce d'obtenir sans cesse de nouveaux droits de trafic avec toutes les difficultés que cela comporte et qui tiennent non seulement à des considérations d'ordre commercial mais aussi à d'autres facteurs qui font que le marché aérien est le plus protectionniste qui se puisse imaginer en matière de transports.

Ondanks deze toestand werd het aantal bekomen wederzijdse overeenkomsten ten gunste van Sabena van 39, voor 1961, tot 72, voor 1973, gebracht.

Er bestaan evenwel nog altijd aanzienlijke moeilijkheden voor het bekomen van een tweede commerciële landingsplaats in de Verenigde Staten van Amerika alsmede van een landingsplaats te Rio de Janeiro.

Daarenboven worden grote inspanningen geleverd om de regelmatige diensten uit te breiden tussen de Europese steden.

De internationale luchtvaartpolitiek hangt af van het aanzienlijk werk van de internationale organismen waaraan ons land zeer bedrijvig medewerkt.

Het betreft hoofdzakelijk de Internationale organisatie voor burgerluchtvaart (O.A.C.I.), de Europese commissie voor burgerluchtvaart (C.E.A.C.) en de Eurocontrol-organisatie.

In 1973 heeft de O.A.C.I. voornamelijk de nadruk gelegd op :

- de te treffen technische maatregelen ten einde de veiligheid van het vliegwezen en de bescherming van het leefmilieu te versterken;

- de vooruitgang die dient verwezenlijkt te worden op het gebied van de vergemakkelijking van het luchtvervoer van passagiers en vracht;

- de noodzakelijke medewerking van de Staten om de luchtkapers te bestrijden zowel op het juridisch als op het technisch vlak;

- de problemen van de diensten en de installaties voor de luchtvaart boven de Noord-Atlantische oceaan;

- de bepaling van de principes inzake heffingen opgelegd aan de luchtvervoerders voor het gebruik van de luchthavens, de installaties en de « en route »-diensten uitgekeerd door de Staten om de controle van de luchtvaart te verzekeren.

De C.E.A.C. heeft zich vooral beziggehouden met de economische aspecten van het luchtvervoer met het oog op een rationele ontwikkeling van het ongeregeld luchtvervoer om zodoende een evenwicht te vinden tussen de belangen van de regelmatige en de ongeregelde vervoerders.

De Eurocontrol-organisatie heeft als hoofdzakelijk doel het bovenste luchtverkeer te organiseren van België, Groothertogdom Luxemburg, Frankrijk, Ierland, Nederland, West-Duitsland en Groot-Brittannië. Sedert 1972 wordt de controle van het Belgische bovenste luchtverkeer uitgeoefend in het internationaal centrum te Maastricht. Bedoeld centrum werd bedacht om eveneens de controle van het luchtverkeer van de bovenste luchtruimte van Nederland en van het Noorden van West-Duitsland over te nemen. Andere centra worden thans afgewerkt.

Daarenboven beschikt de organisatie over een experimenteel centrum te Brétigny (Frankrijk) en te Luxemburg over een instituut voor de opleiding van het personeel van de controle-centra.

Sedert 1 november 1971, heeft de Organisatie voor de rekening van 11 Staten, waarvan 7 leden en 4 vennoten

Nonobstant cela, le nombre d'accords bilatéraux qui ont pu être conclus en faveur de la Sabena est passé de 39 en 1961 à 72 en 1973.

Il subsiste cependant encore de grandes difficultés pour l'obtention d'une seconde escale commerciale aux Etats-Unis ainsi que pour l'obtention d'une escale à Rio de Janeiro.

Par ailleurs, de gros efforts sont consentis pour développer les services réguliers entre les villes européennes.

La politique aéronautique internationale dépend dans une mesure appréciable des travaux d'organismes internationaux auxquels notre pays participe activement.

Il s'agit essentiellement de l'Organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.), de la Commission européenne de l'aviation civile (C.E.A.C.) et de l'Organisation Eurocontrol.

En 1973, l'action de l'O.A.C.I. a porté en premier lieu sur :

- les mesures techniques à prendre pour renforcer la sécurité de l'aviation et la protection de l'environnement;

- les progrès à réaliser en vue de faciliter le transport aérien de passagers et de fret;

- la coopération indispensable entre les Etats pour combattre la piraterie aérienne, tant sur le plan juridique que sur le plan technique;

- les problèmes des services et installations pour la navigation au-dessus de l'Atlantique Nord;

- la détermination des principes relatifs aux redevances à payer par les transporteurs aériens pour l'usage des aéroports et des installations et services de route fournis par les Etats pour assurer le contrôle de la navigation aérienne.

La C.E.A.C. s'est occupée plus spécialement des aspects économiques du transport aérien dans le but de parvenir à un développement rationnel du transport aérien non régulier et de trouver ainsi un équilibre entre les intérêts des transporteurs réguliers et non réguliers.

L'Organisation Eurocontrol a pour but principal d'organiser la circulation aérienne dans l'espace supérieur de la Belgique, du Grand-Duché de Luxembourg, de la France, de l'Irlande, des Pays-Bas, de la République Fédérale d'Allemagne et du Royaume-Uni. Depuis 1972, le contrôle de la circulation aérienne supérieure belge est exercé à partir du centre international de Maastricht. Ledit centre est conçu pour reprendre également le contrôle de la circulation aérienne supérieure des Pays-Bas et de la région Nord de la République Fédérale d'Allemagne. D'autres centres sont en voie d'achèvement.

En plus de ces centres, l'Organisation dispose d'un centre expérimental à Brétigny (France) et à Luxembourg d'un institut pour la formation du personnel des centres de contrôle.

Depuis le 1^{er} novembre 1971, l'Organisation perçoit pour le compte de 11 Etats, dont les 7 pays membres et 4 pays

(Oostenrijk, Spanje, Portugal, Zwitserland) « en route »-bijdragen welke in 1974, 30 pct zullen bedragen van de totale kosten voor de aan de luchtvervoerders verschaft diensten.

België neemt ook deel aan de harmonisatiewerken van de navigatiewetboeken van de Europese landen. Deze werken hebben als doel, op het Europees vlak, de technische hindernissen uit te schakelen bij de invoer en de uitvoer van vliegtuigen, alsmede de multinationale vliegtuigontwerpen te vergemakkelijken.

Een gemeenschappelijk navigatie-wetboek zou voor de jaren 1974-1975 kunnen op punt gesteld worden.

Coöperatie-overeenkomsten werden ondertekend door Europese besturen in het kader van de technische medewerking tussen de nationale maatschappijen welke de « Atlas-groep » vormen (Air France, Alitalia, Lufthansa, Iberia, Sabena). Deze overeenkomsten hebben betrekking op het onderhoud der vliegtuigen en de veiligheid van de operaties. Bedoelde besturen streven naar een harmonisering van de nationale reglementeringen ten einde de goede werking van de pool te verzekeren.

VII. Internationaal vervoerbeleid.

A. Europese Gemeenschappen.

Op 22 november jongstleden kwam in het kader van de Europese Gemeenschap de Raad van Ministers van Vervoer voor de eerste maal bijeen met negen. De balans der eerste elf maanden van deze verruimde gemeenschap kan ons misschien onbevredigd laten, doch we mogen niet uit het oog verliezen dat het Nieuwe Europa van het Vervoer zijn nieuw evenwicht dient te zoeken.

Niettemin werd tijdens deze eerste maanden op initiatief van de Belgische Regering de reglementering inzake het controleapparaat aangepast ten einde de mogelijkheid te scheppen de nationaal gehomologeerde tachygraaf op de voertuigen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen te kunnen gebruiken tijdens een voldoende lange overgangsperiode.

Ook werden de onderhandelingen met Zwitserland geopend inzake de invoering van een reglementering betreffende de tijdelijke oplegging van schepen. Gezien het vlotte verloop van deze onderhandelingen mag de ondertekening van een akkoord met Zwitserland in de loop van 1974 verwacht worden.

De eerste becommernis van de Raad van 22 november bestond er dan ook in de doelstellingen van de gemeenschappelijke vervoerpolitiek opnieuw te bepalen met inachtneming van de nieuwe toestand geschapen door de uitbreiding van de Gemeenschappelijke Markt.

Met het oog hierop heeft de Raad een ruime gedachtenwisseling gehad over een Mededeling van de Commissie inzake de ontwikkeling van de gemeenschappelijke vervoerpolitiek.

Dit open gesprek heeft mij in staat gesteld enkele problemen te benadrukken zoals :

associés (Autriche, Espagne, Portugal, Suisse), des redevances de route qui représenteront, en 1974, 30 p.c. du coût total des services fournis aux transporteurs aériens.

La Belgique participe également aux travaux d'harmonisation des codes de navigabilité des pays européens. Ces travaux ont pour objet d'éliminer les entraves techniques à l'importation et à l'exportation des avions dans le cadre européen, ainsi que de faciliter des projets multinationaux d'avions.

Un code commun de navigabilité pourrait être mis au point pour les années 1974-1975.

Des accords de coopération ont été souscrits par les administrations européennes intéressées dans le cadre des accords de la collaboration technique entre les compagnies nationales formant le groupe Atlas (Air France, Alitalia, Lufthansa, Iberia, Sabena). Ces accords couvrent la surveillance de la maintenance des avions et la sécurité des opérations. Les administrations concernées poursuivent une harmonisation des réglementations nationales de manière à assurer le bon fonctionnement du pool.

VII. Politique internationale des transports.

A. Communautés européennes.

Le 22 novembre dernier, le Conseil des Ministres des Transports des Neuf s'est réuni pour la première fois dans le cadre de la Communauté européenne. Le bilan des onze premiers mois de la communauté élargie ne nous satisfait pas entièrement, mais il ne faut pas perdre de vue que la nouvelle Europe doit chercher son point d'équilibre.

Néanmoins, au cours de ces premiers mois, à l'initiative du Gouvernement belge, une réglementation relative au tachygraphe a été adaptée afin de permettre l'utilisation d'un appareil homologué sur le plan national durant une longue période sur les véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses.

Des négociations avec la Suisse ont été également entamées au sujet de la mise en vigueur d'une réglementation relative à l'immobilisation des bateaux en navigation intérieure. Vu le déroulement aisé des négociations, on peut espérer que la conclusion de cet accord interviendra dans le courant de 1974.

Le premier souci du Conseil lors de sa réunion du 22 novembre a été de redéfinir les buts de la politique communautaire des transports au vu de la situation nouvelle créée par l'élargissement du Marché commun.

A cette fin, le Conseil a largement discuté la Communication de la Commission, relative à l'évolution de la politique commune des transports.

Ces échanges de vues m'ont permis d'approfondir quelques problèmes, notamment :

— de incidentie van de bouw van de Kanaaltunnel op de verkeersinfrastructuur van Europa en op de lucht- en zeevaartverbindingen;

— de noodzaak zich te beraden over de lucht- en zeevaartpolitiek alsook over de havenpolitiek in de E.E.G., gelet op het feit dat deze essentieel zijn voor de materiële betrekkingen met twee van de negen Lid-Staten;

— de belangrijke rol van het spoor in de vervoereconomie, rekening houdend met de energiecrisis en de toenemende bezorgdheid voor de bescherming van het leefmilieu.

Tevens heb ik niet nagelaten nogmaals aan te dringen op de invoering van een Europees classificatiebewijs voor de technische controle van de binnenschepen en op een concrete toepassing van de tariefreglementering inzake het wegvervoer waarbij het tarief de regel moet blijven en het particulier contract de uitzondering.

In de komende maanden zal de Raad dieper ingaan op de tijdens de bespreking opgeworpen problemen.

Het is de Raad spijtig genoeg niet mogelijk geweest het probleem van de maten en gewichten van de bedrijfsvoertuigen op te lossen, daar de nieuwe partners zich nog steeds verzetten tegen de door de Zes in 1972 bereikte compromisoplossing.

De Raad heeft zich evenwel akkoord verklaard over een verdere liberalisatie van sommige categorieën internationaal goederenvervoer over de weg.

De eerstvolgende zitting van de Raad mag worden verwacht in de lente van 1974.

B. Benelux.

In het kader van Benelux werd grote aandacht besteed om oplossingen te vinden voor de havenproblemen. Hierbij werden de perspectieven en de mogelijkheden van een Europees zeehavenbeleid grondig onderzocht, en werd inzake de verdere samenwerking en de wederzijdse informatie tussen de havens een aantal initiatieven genomen.

C. Europese Conferentie van Ministers van Transport (E.C.M.T.).

In de E.C.M.T. werd alles in het werk gesteld opdat het multilateraal contingent voor het internationaal goederenvervoer over de weg daadwerkelijk op 1 januari 1974 zou kunnen ingevoerd worden.

Voorts zal onder meer een verdere liberalisatie van het internationaal personenvervoer met autocars en autobussen worden doorgevoerd.

BESPREKING.

Op 8 november 1973 drukte de Senaat de wens uit dat de verslagen zo kort mogelijk zouden zijn. In die omstandigheden kan de bespreking als volgt weergegeven worden :

— l'incidence de la construction du tunnel sous la Manche, sur l'infrastructure du réseau routier européen ainsi que sur les communications par air et par mer;

— la nécessité de repenser la politique maritime et aérienne ainsi que la politique portuaire dans la C.E.E. en tenant compte qu'il s'agit d'éléments nouveaux indispensables dans les relations avec deux des Etats membres de la Communauté des Neuf;

— l'importance du rôle des chemins de fer dans l'économie des transports en fonction de la crise de l'énergie et le souci croissant de la protection de l'environnement.

J'ai profité de l'occasion pour insister une fois de plus sur la mise en vigueur d'un certificat européen de contrôle technique pour la navigation intérieure et l'application concrète d'une réglementation tarifaire des transports par route dans laquelle les contrats particuliers ne seraient que l'exception et non plus la règle normale.

Dans les prochains mois, le Conseil approfondira les problèmes posés au cours de ces négociations.

Malheureusement, le Conseil n'a pas eu l'occasion de résoudre le problème des poids et dimensions des véhicules utilitaires, étant donné l'opposition des nouveaux partenaires au compromis conclu en 1972 par les Six.

Le Conseil s'est déclaré d'accord sur une libéralisation plus poussée de certaines catégories de transports internationaux par route.

On peut espérer une prochaine réunion du Conseil au printemps 1974.

B. Benelux.

Dans le cadre du Benelux, on s'est efforcé de résoudre les problèmes portuaires. Les perspectives et les possibilités d'une politique portuaire européenne ont été examinées avec soin et diverses initiatives ont été prises afin d'accentuer la collaboration et l'information réciproque entre les différents ports.

Conférence européenne des Ministres des Transports (C.E.M.T.).

Dans la C.E.M.T. tout a été mis en œuvre pour que les contingents multilatéraux pour le transport international de marchandises par route puissent être effectivement mis en application au 1^{er} janvier 1974.

Ultérieurement on s'efforcera de libérer d'une façon plus large les transports internationaux de personnes par autocars et autobus.

DISCUSSION.

En date du 8 novembre 1973, le Sénat a exprimé le vœu que les rapports soient aussi brefs que possible. Dans ces conditions, la discussion peut se résumer comme suit :

I. N.M.B.S.

1. Waarom voeren de treinen en de autobussen van de N.M.B.S. een onderlinge concurrentie op talrijke lijnen? Waarom bestaan er also bijvoorbeeld drie verbindingen (spoor en bus) tussen Antwerpen en Hasselt?

Op hetzelfde uur vertrekken er vanuit Antwerpen treinen en autobussen naar Gent.

Ligt daarin geen bron van ongewettigde uitgaven die zouden kunnen vermeden worden door een aangewezen rationalisatie?

Waarom vertraagt de trein Antwerpen-Mol-Hasselt tot 40 km per uur vanaf Mol en doet hij also twee uur over het traject, terwijl de bus dezelfde afstand aflegt in anderhalf uur?

Volgens de Minister maken de treinen en de autobussen die langsheen talrijke lijnen van de N.M.B.S. rijden, over het algemeen geen dubbel gebruik uit omdat de autobussen localiteiten bedienen die niet of slecht bediend worden door de treinen.

Het is juist met het doel de exploitatieuitgaven in te krimpen dat er, op talrijke verbindingen, treindiensten werden vervangen door autobusdiensten.

De nominale snelheid van de lijn tussen Antwerpen en Mol is 90 km/h, terwijl zij slechts 70 km/h bedraagt tussen Mol en Hasselt. Also wordt het traject Antwerpen-Mol, 56 km, over het algemeen door de reizigerstreinen afgelegd in 55' en het traject Mol-Hasselt, 44 km, in 50'. Dit stemt ongeveer overeen met een gemiddelde commerciële handels-snelheid van respectievelijk 60 km/h en 50 km/h.

Steeds volgens de Minister laten de begrotingskredieten die ter beschikking gesteld werden van de N.M.B.S., haar niet toe gelijktijdig de infrastructuur van de spoorweg te verbeteren en also snelheidsverbeteringen te verwezenlijken op al de lijnen.

2. Welke is, gedurende de laatste vijf jaren, de evolutie van de km-prijs van de autobussen van de N.M.B.S. en de N.M.V.B.?

Waarom bestaat er een dergelijk verschil tussen beide?

Volgens de Minister volgt de standaardkostprijs vastgesteld door de Contactcommissie « Autobussen » de index voor de berekening van de kostprijs/km van de exploitanten van de N.M.B.S. en de N.M.V.B.

De evolutie ervan, sinds 1 mei 1968 tot 1 september 1973, wordt hierna opgegeven :

1.5.1968 : 15,257 F;
1.1.1969 : 16,040 F;
1.2.1970 : 17,266 F;
1.2.1971 : 18,760 F;
1.2.1972 : 20,480 F;
1.7.1972 : 22,052 F;
1.2.1973 : 22,575 F;
1.3.1973 : 23,444 F;
1.6.1973 : 23,787 F;
1.9.1973 : 24,227 F.

I. S.N.C.B.

1. Pour quelles raisons les trains et les autobus de la S.N.C.B. se font-ils concurrence sur de nombreuses lignes? Ainsi, par exemple, pourquoi y a-t-il trois liaisons (fer et bus) entre Anvers et Hasselt?

A la même heure partent d'Anvers des trains et des bus pour Gand.

N'y a-t-il pas là une source de dépenses injustifiées qu'une certaine rationalisation ferait disparaître?

Pourquoi le train Anvers-Mol-Hasselt ralentit-il à partir de Mol au point de rouler à 40 km à l'heure, mettant ainsi deux heures pour effectuer le trajet, tandis que le bus effectue le même trajet en une heure et demie?

Le Ministre répond que les trains et les autobus qui circulent le long de nombreuses lignes de la S.N.C.B. ne font généralement pas double emploi parce que les autobus desservent des localités non ou mal desservies par les trains.

C'est précisément dans le but de réduire les dépenses d'exploitation que, sur de nombreuses relations, des services d'autobus ont été substitués aux services des trains.

La vitesse nominale de la ligne entre Anvers et Mol est de 90 km/h, tandis qu'elle n'est que de 70 km/h entre Mol et Hasselt. De ce fait, le trajet Anvers-Mol, 56 km, est généralement effectué par les trains de voyageurs en 55' et le trajet Mol-Hasselt, 44 km, en 50'. Ceci correspond à une vitesse commerciale moyenne respective d'environ 60 km/h et 50 km/h.

Le Ministre tient à souligner que les crédits budgétaires mis à la disposition de la S.N.C.B. ne lui permettent pas d'améliorer simultanément sur toutes les lignes l'infrastructure ferroviaire et, partant, la vitesse des convois.

2. Quelle est, pour les cinq dernières années, l'évolution du prix-km des autobus de la S.N.C.B. et de la S.N.C.V.?

Pourquoi y a-t-il une telle différence entre les deux?

D'après le Ministre, le prix de revient standard établi par la Commission de Contact « Autobus » sert d'index au calcul du prix de revient/km des exploitants de la S.N.C.B. et de la S.N.C.V.

Son évolution depuis le 1^{er} mai 1968 jusqu'au 1^{er} septembre 1973 est reprise ci-dessous :

1.5.1968 : 15,257 F;
1.1.1969 : 16,040 F;
1.2.1970 : 17,266 F;
1.2.1971 : 18,760 F;
1.2.1972 : 20,480 F;
1.7.1972 : 22,052 F;
1.2.1973 : 22,575 F;
1.3.1973 : 23,444 F;
1.6.1973 : 23,787 F;
1.9.1973 : 24,227 F.

Het verschil tussen de kostprijs/km van de exploitanten van de N.M.B.S. en de N.M.V.B. wordt hierna verklaard.

Ter gelegenheid van een wijziging aan de « standaard-kostprijs », wordt er als volgt gehandeld :

— De N.M.B.S. die voor ieder van zijn exploitanten een basiskontraakt heeft opgemaakt, past hierop het vermeerderingspercentage toe dat werd vastgesteld door de Contactcommissie van de openbare autobusdiensten.

— Bij de N.M.V.B. worden de verschillende posten van ieder kontraakt, aangepast aan de bijzondere toestanden van de exploitanten, afzonderlijk herberekend.

Het komt de Minister voor dat het verschil bedoeld door het achtbaar lid niet voortvloeit uit de aanpassing van de kostprijzen ten overstaan van de exploitatiekosten, maar wel uit de basiskontrakten die rekening moeten houden met de bijzondere toestanden die inherent zijn aan iedere lijn (b.v. handelssnelheid — reliëf — enz.).

Verder dient verwezen naar punt 19.

3. Welke is, voor de laatste drie jaren, het totaal bedrag van de vergoedingen die door de N.M.B.S. uitbetaald werden voor zijn autobuslijnen ?

Volgens de Minister belooft voor de laatste drie jaren het totaal bedrag der vergoedingen, die door de Maatschappij betaald werden aan de prestatieverleners van de autobusdiensten, 3.747.058.424 frank.

1970 : 1.062.389.242 F

1971 : 1.251.038.052 F

1972 : 1.433.631.130 F

3.747.058.424 F

Verder dient verwezen naar punt 17.

4. Hoeveel bedroeg, voor de jaren 1971, 1972 en 1973 het totaal van de leningen uitgeschreven door de N.M.B.S. ?

Welke zijn de voorzieningen voor 1974 ?

Volgens de Minister schreef de N.M.B.S. volgende leningen uit :

— in 1971 : 3.500 miljoen,
waarvan :

532,0 voor eerste aanleg;
2.139,4 voor de delging van de lening;
828,6 ten laste van de Staat.

— in 1972 : 3.500 miljoen,
waarvan :

507,4 voor eerste aanleg;
2.375,2 voor de delging van de lening;
617,4 ten laste van de Staat.

— in 1973 : 3.000 miljoen,
waarvan :

2.817,8 voor de delging van de lening;
182,2 ten laste van de Staat.

Voorzieningen voor 1974 : 3.200 miljoen.

La différence entre les prix de revient/km des exploitants de la S.N.C.B. et de la S.N.C.V. s'explique comme suit :

Lors d'une modification du prix de revient « standard » il est procédé comme suit :

— La S.N.C.B. qui a établi pour chacun de ses exploitants un contrat de base, applique sur celui-ci le pourcentage d'augmentation retenu par la Commission de Contact des services publics d'autobus.

— A la S.N.C.V., les différents postes de chaque contrat, adaptés aux situations particulières des exploitants, sont recalculés séparément.

Le Ministre estime que la différence dont parle l'honorable membre ne résulte pas de l'adaptation des prix de revient au regard de l'évolution des coûts d'exploitation mais bien des contrats de base qui eux doivent tenir compte des particularités inhérentes à chaque ligne (ex. vitesse commerciale — relief — etc.).

Il y a lieu de renvoyer également au point 19.

3. Quel est le montant total, pour les trois dernières années, des indemnités payées par la S.N.C.B. pour ses lignes d'autobus ?

Le Ministre répond que, pour les trois dernières années, le montant total des indemnités payées par la société aux prestataires des service d'autobus s'élève à : 3.747.058.424 francs.

1970 : 1.062.389.242 F

1971 : 1.251.038.052 F

1972 : 1.433.631.130 F

3.747.058.424 F

Il y a lieu de renvoyer également au point 17.

4. Quel était pour les années 1971, 1972 et 1973 le total des emprunts contractés par la S.N.C.B. ?

Quelles sont les prévisions pour 1974 ?

Le Ministre répond que la S.N.C.B. a émis les emprunts suivants :

— en 1971 : 3.500 millions,
dont :

532,0 de premier établissement;
2.139,4 pour l'amortissement de l'emprunt;
828,6 à la charge de l'Etat.

— en 1972 : 3.500 millions,
dont :

507,4 de premier établissement;
2.375,2 pour l'amortissement de l'emprunt;
617,4 à la charge de l'Etat.

— en 1973 : 3.000 millions,
dont :

2.817,8 pour l'amortissement de l'emprunt;
182,2 à la charge de l'Etat.

Prévisions pour 1974 : 3.200 millions.

5. Wat is er geworden van het verslag van het Benelux-Secretariaat-Generaal met betrekking tot het Benelux-middengebied (verslag van 1970)?

In zijn antwoord wees de Minister op het volgende :

— Het Benelux-middengebied bevindt zich te paard op de Belgisch-Nederlandse grenzen en omvat grosso-modo : in België, de provincies Antwerpen en Limburg; en, in Nederland, de provincies Noord-Brabant en Limburg.

Het onderzoek van de toestand van dit gebied, in de schoot van de Belgisch Luxemburgse Economische Unie, ging over de socio-economische aspecten en over de ruimtelijke ordening (die onder andere het probleem van de infrastructuur van het vervoer aanbelangt).

Studies over dit gebied werden eveneens gepubliceerd door het Vlaams Economisch Verbond (Hasseltse Studiegroep).

— De problemen in verband met de ruimtelijke ordening vallen in de schoot van de B.L.E.U. onder de bevoegdheid van de « Speciale Commissie voor Ruimtelijke Ordening », en dit vanaf haar oprichting in 1969.

Het verslag van 30 december 1969 dat herwerkt werd op 19 januari 1970, werd door de werkgroep « gewestelijk beleid » opgesteld en heeft betrekking op de ontwikkeling van de grensgebieden van Belgisch Limburg, Nederlands Limburg en Luik. Deze gebieden stemmen inderdaad overeen met de bevoegdheden van de Sub-Commissie Oost van de Speciale Commissie voor Ruimtelijke Ordening.

Steeds volgens de Minister vorderen de werkzaamheden in verband met de ruimtelijke ordening, alsook deze betreffende de infrastructuur van het vervoer normaal, niet alleen voor het Midden- en het Oost-gebied, maar insgelijks voor het geheel van de Benelux. Deze werkzaamheden vallen voor het grootste gedeelte onder de bevoegdheid van het Ministerie van Openbare Werken.

6. Een lid meent dat er een gebrek aan samenwerking bestaat tussen de N.M.B.S. en de gemeentelijke- en provinciale administraties ter gelegenheid van het uitvoeren van werken. Er zou, in de schoot van de N.M.B.S., een organisme moeten belast worden met de nodige coördinatie.

Volgens de Minister dient hier een onderscheid gemaakt tussen de onderhoudswerken en de meer belangrijke werken van aanleg of van vernieuwing.

Voor wat de eerste betreft inzonderheid wanneer het kontaktpunten betreft met de gemeentelijke of provinciale wegenis, bestaat de samenwerking op het uitvoeringsniveau en stelt zij geen enkel probleem.

Zodra het echter meer belangrijke werken betreft die tijdelijke of definitieve wijzigingen van de gemeentelijke of provinciale wegenis noodzakelijk, wordt de samenwerking verzekerd hetzij op het vlak van de betrokken gewestelijke directie van de Baan N.M.B.S., hetzij door de uitvoeringsdienst van de Centrale Directie van de Baan.

Wat de werken aangaat die belang vertonen voor Stedebouw of Ruimtelijke Ordening, vloeit de coördinatie in de

5. Qu'est-il advenu du rapport du Secrétariat général du Benelux au sujet du Benelux-Middengebied (rapport de 1970)?

Dans sa réponse le Ministre a attiré l'attention sur les points suivants :

— La région centrale du Benelux est située à cheval sur la frontière belgo-néerlandaise et comprend grosso modo, en Belgique, les provinces d'Anvers et de Limbourg et, aux Pays-Bas, les provinces de Brabant septentrional et de Limbourg.

L'examen de la situation de cette région au sein de l'Union économique belgo-luxembourgeoise a porté sur les aspects socio-économiques et sur l'aménagement du territoire (qui touche entre autres à la question des infrastructures de transport).

Des études sur cette région ont été également publiées par le Vlaams Economisch Verbond (Hasseltse Studiegroep).

— Au sein de l'U.E.B.L. les questions concernant l'aménagement du territoire relèvent depuis sa création en 1969 de la « Commission spéciale pour l'aménagement du territoire ».

Quant au rapport du 30 décembre 1969, révisé le 19 janvier 1970, il a été établi par le groupe de travail « politique régionale » et il concerne le développement des régions frontalières du Limbourg belge, du Limbourg néerlandais et de Liège. Ces régions coïncident en fait avec les compétences de la Sous-Commission Est de la Commission spéciale pour l'Aménagement du Territoire.

Le Ministre ajoute que les travaux relatifs à l'aménagement du territoire, y compris ceux concernant les infrastructures de transport, progressent normalement, non seulement pour la région centrale et pour la région Est, mais également pour l'ensemble du Benelux. Pour la plus grande partie, ces travaux relèvent de la compétence du Ministère des Travaux Publics.

6. Un membre estime qu'il y a manque de collaboration entre la S.N.C.B. et les administrations communales et provinciales lors de l'exécution de travaux. Il faudrait au sein de la S.N.C.B. un organisme chargé d'assurer la coordination nécessaire.

D'après le Ministre, il faut distinguer ici les travaux d'entretien et ceux, plus importants, d'établissement ou de renouvellement.

Pour les premiers, dès qu'il s'agit de points de contact des installations S.N.C.B. avec la voirie communale ou provinciale, la collaboration s'exerce à l'échelon d'exécution et ne présente pas de problème.

Dès qu'il s'agit de travaux plus importants entraînant des modifications temporaires ou définitives de la voirie communale ou provinciale, la collaboration est assurée soit au niveau de la direction régionale S.N.C.B. de la Voie intéressée, soit par le service d'exécution des grands travaux de la direction centrale de la Voie.

Quant aux travaux pouvant intéresser l'Urbanisme ou l'Aménagement du Territoire, la coordination de la colla-

samenwerking automatisch voort uit de kontakten die de betrokken studiediensten van de N.M.B.S. voorafgaand zelf gelegd of doen leggen hebben op het gewestelijk vlak met de betrokken administraties, zulks in het stadium van de definitieve studies.

Samengevat besluit de Minister dat de coördinatie, waarvan sprake, bestaat en dat zij doelmatig werkt op het vlak van de centrale of gewestelijke directie, al naargelang het belang en de grootte van de te behandelen gevallen.

7. Werde het probleem van de keuze tussen houten en betonnen dwarsliggers grondig bestudeerd, niet alleen voor wat betreft de respectieve voordelen o.a. inzake veiligheid, maar ook voor wat de bestellingen aangaat die kunnen opgedragen worden aan de nationale nijverheid ?

Volgens de Minister werd het probleem van de keuze tussen houten en betonnen dwarsliggers bestudeerd zowel uit het oogpunt van de technische als van de economische vereisten, hierbij, wel te verstaan, rekening houdend met de veiligheid.

Wat de beschouwingen betreft die tot de nationale of gewestelijke economie behoren, werd er in al de mate van het mogelijke rekening gehouden met de basisvereisten waarvan hiervoren sprake (zie ook antwoord op punt 12 en punt 22).

8. Hoever staat men met de kwestie van de afschaffing van de overwegen ?

Volgens de Minister wordt de afschaffing van de overwegen tot het maximum van de begrotingsmogelijkheden van de Staat opgedreven. Een gespecialiseerd studie- en coördinatiebureau werd namelijk met dit doel opgericht in de schoot van de Centrale Directie van de Baan.

Om deze afschaffing te verwezenlijken aan het ritme voorzien door het tienjarenplan 1970-1979, zou men jaarlijks kredieten ten belope van 290 miljoen moeten bekomen hebben (waarde 1970). Begrotingsbeperkingen zijn er de oorzaak van dat er gemiddeld slechts 125 miljoen kon aan besteed worden van 1970 tot 1973.

De ondervinding leert ten andere dat de budgettaire beperkingen een zeer grote invloed hebben op het programma tot afschaffing van de overwegen omdat, uiteraard, voorrang gegeven werd aan de aan de gang zijnde electrificatiewerken. Trouwens genoten aanpassingswerken zoals deze van Ath en Roeselare, die hoofdzakelijk verantwoord worden door de noodzaak om de belemmeringen van het baanvervoer op te heffen, een gewettigde voorrang, voorrang die fataal nadelig moet uitvallen voor de afschaffing van de overwegen in andere streken van het land.

Nog steeds volgens de Minister, konden volgende afschaffingen verwezenlijkt worden in het raam van het tienjarenplan :

1970 : 16 overwegen;
1971 : 29 overwegen;
1972 : 16 overwegen.

boration en cours d'exécution découle automatiquement des contacts que les services d'études S.N.C.B. intéressés ont pris eux-même ou ont fait prendre au préalable à l'échelon régional avec les administrations concernées, ceci au stade des études définitives.

En résumé, l'organisme de coordination dont question existe et fonctionne efficacement au niveau des directions centrales ou régionales, d'après l'importance et l'étendue du cas à traiter.

7. Le problème du choix entre les traverses de bois et de béton a-t-il été étudié d'une façon approfondie, non seulement en ce qui concerne les avantages respectifs, notamment en matière de sécurité, mais également en ce qui concerne les commandes à passer à l'industrie nationale ?

D'après le Ministre, le problème du choix entre les traverses de bois et de béton a été étudié tant au point de vue des impératifs techniques que des conditions économiques, et ceci bien entendu compte tenu des questions de sécurité.

Quant aux considérations relevant de l'économie nationale ou régionale, il en a été tenu compte au maximum dans le cadre des impératifs de base signalés ci-dessus (voir également réponse au point 12 et au point 22).

8. Où en est le problème de la suppression des passages à niveau ?

Le Ministre répond que la suppression des passages à niveau est poussée au maximum des possibilités budgétaires de l'Etat. Un bureau d'études spécialisé et de coordination a été notamment créé à cette fin au sein de la Direction centrale de la Voie.

Pour assurer cette suppression au rythme prévu par le plan décennal 1970-1979, il aurait fallu obtenir des crédits s'élevant annuellement à 290 millions (valeur 1970). Des restrictions budgétaires n'ont permis d'y consacrer en moyenne que 125 millions de 1970 à 1973.

L'expérience montre d'ailleurs que les restrictions budgétaires ont une incidence très lourde sur le programme de suppression de passages à niveau parce que la priorité a été donnée forcément aux travaux d'électrification en cours. Par ailleurs, des aménagements tels que ceux d'Ath et de Roulers, qui sont motivés essentiellement par la nécessité de supprimer des entraves au trafic routier, bénéficiaient d'une priorité justifiée qui s'exerce fatalement au détriment de la suppression de passages à niveau dans d'autres régions du pays.

Le Ministre précise que les suppressions suivantes ont pu être réalisées dans le cadre du plan décennal :

1970 : 16 passages à niveau;
1971 : 29 passages à niveau;
1972 : 16 passages à niveau.

9. Waarom wordt het abonnement M.T.B. niet uitgebreid tot andere agglomeraties ?

Volgens de Minister is het onder bescherming van het Ministerie van Verkeerswezen dat de drie maatschappijen, die het gemeenschappelijk vervoer verzekeren in de Brusselse agglomeratie, het abonnement M.T.B. bestudeerd en ingevoerd hebben, dat geldig is op de voertuigen van deze drie maatschappijen.

Het doel hiervan is het gemeenschappelijk vervoer aantrekkelijker te maken, de verplaatsingen van de bevolking uit de grote omgeving van de stad te vergemakkelijken, en, dienvolgens, het bovengronds stedelijk verkeer te verlichten.

Opdat een dergelijke tariefformule doelmatig en rendabel kunne wezen, is het noodzakelijk :

— dat de stedelijke netten van de vervoerondernemingen, zowel de ene als de andere, talrijke opstappunten aanbieden in de zone die gedekt wordt door het gemeenschappelijk tarief, alsook dat er aan de gebruiker werkelijke en veelvuldige mogelijkheden geboden worden om de benutting van de diverse netten te combineren;

— dat men van deze maatregel een voldoende aangroei van de cliënteel van het gemeenschappelijk vervoer mag verwachten om een aantrekkelijk tarief ter beschikking te stellen, tarief dat evenwel geen regelend element mag worden voor belangrijke ontvangstverliezen voor één of voor het geheel van de vervoerondernemingen.

Als dusdanig, dient het M.T.B.-abonnement beschouwd als een test.

Het zou voorbarig zijn te beweren dat de resultaten volledig beantwoorden aan de verwachtingen. De recente prijsvermindering van dit abonnement heeft het nochtans een merkbare stuwkracht gegeven.

Nog steeds volgens de Minister werden, op initiatief van de Minister van Verkeerswezen, contacten gelegd tussen de vervoermaatschappijen van andere belangrijke agglomeraties ten einde uit te maken of de structuur en de organisatie van het vervoer er het toepassen van een tariefformule in de aard van het abonnement M.T.B. kan wettigen.

10. Een lid vroeg gegevens te verschaffen betreffende de rentabiliteit van de N.M.B.S. lijn Turnhout-Herentals sinds haar heropening.

Volgens de Minister heeft de laatste telling gedaan in oktober 1973 op het baanvak Turnhout-Herentals, tijdens de laatste jaren terug in dienst genomen, uitgewezen dat per dag, in de twee richtingen, gemiddeld 1.050 reizigers vervoerd werden. Deze trafiek is zeer gering en laat niet toe de industriële rentabiliteit van de exploitatie te verzekeren. De berekening van de lasten van openbare dienst verbonden aan de exploitatie van dergelijke lijn is zeer ingewikkeld. Deze berekeningen worden momenteel door de N.M.B.S. uitgevoerd voor een aantal bijzondere gevallen en o.a. voor de lijn Turnhout-Herentals. Zij zijn op dit ogenblik echter nog niet ter beschikking.

9. Pourquoi l'abonnement M.T.B. n'est-il pas étendu à d'autres agglomérations ?

Le Ministre répond que c'est sous l'égide du Ministère des Communications que les trois sociétés assurant des transports en commun dans l'agglomération bruxelloise ont étudié et mis en vigueur (16-11-1970) l'abonnement M.T.B., valable sur les véhicules des trois sociétés.

Le but est de rendre les transports en commun plus attrayants, de faciliter les déplacements de la population habitant la grande banlieue et, par voie de conséquence, de décongestionner le trafic urbain de surface.

Pour qu'une telle formule tarifaire soit efficace et rentable, il est nécessaire :

— que les réseaux urbains des entreprises de transport offrent, les uns et les autres, de nombreux points d'embarquement dans la zone couverte par le tarif commun et qu'il y ait des possibilités réelles et fréquentes pour l'usager de combiner l'utilisation de ces divers réseaux;

— que l'on puisse attendre de la mesure un accroissement de la clientèle des transports en commun suffisant pour permettre la mise à sa disposition d'un tarif attractif, mais qui ne soit pas générateur de pertes de recettes importantes pour l'une ou pour l'ensemble des entreprises de transport.

A cet égard, l'abonnement M.T.B. constitue un test.

Il serait prématuré d'affirmer que les résultats correspondent entièrement à ce qui avait été espéré. La récente diminution du prix de cet abonnement lui a toutefois donné une impulsion appréciable.

Le Ministre annonce par ailleurs qu'à l'initiative du Ministère des Communications, des contacts ont été noués entre les sociétés de transport d'autres agglomérations importantes en vue de déterminer si la structure et l'organisation des transports peuvent y justifier l'application d'une formule tarifaire du genre de l'abonnement M.T.B.

10. Un membre a demandé des données quant à la rentabilité de la ligne S.N.C.B. Turnhout-Herentals depuis sa réinstauration.

D'après le Ministre, le dernier recensement effectué en octobre 1973 sur la section Turnhout-Herentals, remise en service dans les dernières années, a fait apparaître que le total des voyageurs transportés dans les deux sens pendant un jour ouvrable est en moyenne de 1.050. Ce trafic est très faible, et ne permet pas d'assurer la rentabilité industrielle de l'exploitation. Le calcul des charges de service public inhérentes à l'exploitation d'une ligne de ce genre est très complexe. Ces calculs sont en cours à la S.N.C.B. pour un certain nombre de cas particuliers, et notamment pour la ligne Turnhout-Herentals. Ils ne sont actuellement pas encore disponibles.

11. Hoever zijn de werkzaamheden gevorderd van de werkgroep belast met de uitwerking van de normalisatie van de rekeningen van de N.M.B.S. ?

Volgens de Minister heeft de werkgroep belast met de studie van de uitvoeringsmaatregelen van de verordeningen van de Raad van de Europese Gemeenschappen, betreffende de normalisatie van de rekeningen van de spoorwegen, de verplichtingen van openbare dienst en de steunmaatregelen inzake vervoer, in mei 1971 een verslag ingediend.

Deze groep heeft al de concrete toestanden onderzocht welke aanleiding kunnen geven tot Staatstussenkomsten ten voordele van de N.M.B.S., op grond van de bepalingen van de voornoemde verordeningen van 26 juni 1969 en 4 juni 1970.

Sedert het jaar 1971 worden de begrotingskredieten betreffende de N.M.B.S. vastgesteld in overeenstemming met deze verordeningen van de Europese Gemeenschappen en rekening houdend met de besluiten van het verslag van de werkgroep.

Een samenvatting van de verscheiden normalisatieposten, compensaties van verplichtingen van openbare dienst en steunmaatregelen verschijnt sindsdien ieder jaar in het verantwoordingsprogramma van de begroting van het departement.

Tenslotte, verwees de Minister naar de tabel betreffende de begroting 1974 die voorkomt in het Senaatsdocument nr. 5 - XIV op p. 71.

12. In aansluiting bij de vraag gesteld over de dwarsliggers, wensten leden te vernemen of hierover studies opge maakt werden bij de zagerijen van de provincie Luxemburg.

Volgens de Minister wordt ieder jaar de aankoop van houten dwarsliggers, herkomstig van de Belgische zagerijen, en bijzonder van de Luxemburgse zagerijen, door de dienst « Aankopen » van de N.M.B.S. op punt gesteld na voorafgaandelijke raadpleging en onderhandelingen met de Nationale Federatie van de Zagerijen, Koninklijkestraat, 109-111 te Brussel.

Zie ook punt 22.

13. Het behoud van de trein « Schuman » of « Grand-Ducal » zou, naar het schijnt, in 't gedrang komen. Zulks zou te wijten zijn aan het feit dat de E.E.G. haar verbintenissen niet zou nageleefd hebben wat betreft de plaatsbezetting van deze trein, alsook aan een gebrek aan publiciteit vanwege de maatschappij. Hoe doet de toestand zich juist voor ?

Volgens de Minister worden de treinen « Schuman » en « Grand-Ducal » welke kortelings werden ingelegd, van dichtbij gevolgd voor wat betreft de evolutie van hun cliënteel.

Momenteel wordt hun bestaan niet in het gedrang gebracht en hun verkeer is vastgesteld tot de zomer 1975.

Anderzijds heeft de N.M.B.S. geen kennis van verbintenissen welke door de E.E.G. werden aangegaan en die betrekking zouden hebben op de plaatsbezetting van deze treinen.

11. Quel est l'état d'avancement des travaux du groupe chargé de la mise au point de la normalisation des comptes de la S.N.C.B. ?

Le Ministre répond que le groupe de travail chargé de l'étude des mesures d'application des règlements du Conseil des Communautés Européennes concernant la normalisation des comptes des chemins de fer, les obligations de service public et les aides en matière de transport, a déposé un rapport en mai 1971.

Ce groupe a examiné toutes les situations concrètes pouvant donner lieu à des interventions de l'Etat en faveur de la S.N.C.B., sur base des dispositions des règlements précités des 26 juin 1969 et 4 juin 1970.

Depuis l'année 1971, les crédits budgétaires concernant la S.N.C.B. sont fixés en conformité avec ces règlements des Communautés Européennes et compte tenu des conclusions du rapport du groupe de travail.

Une récapitulation des divers postes de normalisation, de compensation d'obligations de service public et d'aides, figure depuis lors chaque année au programme justificatif du budget du département.

Le Ministre a également renvoyé au tableau concernant le budget 1974 qui figure au document n° 5-XIV du Sénat à la page 71.

12. En complément à la question posée au sujet des traverses, y a-t-il eu des études qui ont été faites à ce sujet auprès des scieries de la province de Luxembourg ?

Le Ministre répond que, chaque année, la mise au point des acquisitions de traverses en bois, en provenance des scieries belges, et particulièrement des scieries luxembourgeoises, est assurée par le Service des Achats S.N.C.B. après consultation et négociations préalables avec la Fédération Nationale des Scieries, rue Royale 109-111 à Bruxelles.

Voir également point 22.

13. L'existence du train « Schuman » ou « Grand-Ducal » serait, paraît-il, remise en cause. Cela serait dû au fait que la C.E.E. n'aurait pas respecté ses engagements quant à l'occupation des places dans ce train, et également à un défaut de publicité de la part de la Société. Qu'en est-il exactement ?

D'après le Ministre, les trains « Schuman » et « Grand-Ducal » créés récemment font l'objet d'une surveillance attentive de l'évolution de leur clientèle.

Pour le moment, leur existence n'est pas remise en cause et leur circulation est décidée jusqu'à l'été 1975.

D'autre part, la S.N.C.B. n'a aucune connaissance d'engagements qui auraient été pris par la C.E.E. en ce qui concerne l'occupation de ces trains.

Uit publicitair oogpunt werd overgegaan tot :

a) het verstrekken van een communiqué door de Persdienst van de Algemene Directie;

b) de verdeling van 21.000 exemplaren van een vlugschrift met de tekst van dit communiqué. Neergelegd in de belangrijkste treinen van de lijn (bijzonder in de trein nr. 151 die door de « Grand-Ducal » werd vervangen) en in de stations van de lijn, en dit een week vóór het indienst nemen van de nieuwe uurregeling;

c) de inlassing van publiciteit in de Belgische dagbladen tijdens de maand juni.

Bovendien zal, nog steeds volgens de Minister, een aankondiging van groot formaat kortelings in de belangrijkste stations van het net worden opgehangen.

14. Volgens een lid heeft men op de lijn 163 « Libramont-Bastogne-Gouvy » 3 u 43 nodig om dit traject af te leggen; zou het niet mogelijk zijn een betere coördinatie te verwezenlijken tussen de autobussen en de treinen ?

Volgens de Minister wordt het traject Libramont-Gouvy afgelegd in 1 u 10 tot 1 u 20 volgens de treinen. Per autobus vergt het traject Libramont-Bastogne ongeveer 52 minuten. Te Libramont worden de verbindingen tussen deze autobussen en de treinen rijdend op de lijn Namur-Arlon in goede voorwaarden verzekerd.

Nog steeds volgens de Minister is het slechts op de zondagen dat deze diensten worden verminderd en zulks gelet op het klein aantal reizigers dat zich aanbiedt.

15. Het investeringsprogramma van de N.M.B.S. wordt nader omschreven in de wet houdende goedkeuring van de krachtlijnen van het Plan.

Een lid vroeg naar een vergelijking van de verwezenlijkingen 1970-1973 ten overstaan van wat voorzien was.

Wat wordt er voorzien voor de periode 1974-1975 ?

Welke zal de oriëntering zijn voor de periode 1976-1980 ?

In zijn antwoord verstrekte de Minister nadere gegevens over het *investeringsprogramma N.M.B.S.* :

a) Verwezenlijkingen geregistreerd (of voorzien) voor de periode 1970-1973 vergeleken met de voorzieningen van het Plan.

In de veronderstelling dat eenzelfde uitgave, uitgedrukt in frank 1970, zou bestemd geweest zijn voor ieder van de dienstjaren, dan zouden wij jaarlijks hebben moeten beschikken over :

670 miljoen in aanleg met eigen middelen,
5.103 miljoen voor vernieuwing,
2.360 miljoen voor de door het Ministerie van Verkeers-
wezen gesubsidieerde werken.

De uitgaven geregistreerd van 1970 tot 1972 en de voorzieningen voor 1973 geven een gemiddelde van :

685 miljoen voor aanleg van eigen middelen,
4.875 miljoen voor de vernieuwing,
1.290 miljoen voor de door het Ministerie van Verkeers-
wezen gesubsidieerde werken.

Au point de vue publicitaire, il a été procédé :

a) à l'envoi d'un communiqué par le Service de Presse de la Direction générale;

b) à la diffusion de 21.000 exemplaires d'un tract reprenant le texte du communiqué. Déposés dans les trains principaux de la ligne (notamment le train n° 151 que le « Grand-Ducal » remplaçait) et dans les gares de la ligne, la semaine avant la mise en vigueur du nouvel horaire;

c) à l'insertion au mois de juin d'une publicité dans les journaux belges.

Le Ministre signale qu'en outre, une affiche de grand format sera apposée incessamment dans les gares les plus importantes du réseau.

14. Sur la ligne 163 « Libramont-Bastogne-Gouvy » il faut, d'après un membre, 3 h 43' pour effectuer ce trajet; n'y aurait-il pas possibilité d'assurer une meilleure coordination entre les bus et les trains ?

D'après le Ministre, le trajet Libramont-Gouvy se fait en 1 h 10 à 1 h 20 suivant les trains. En autobus, le trajet Libramont-Bastogne prend environ 52 minutes. A Libramont, les correspondances entre ces autobus et les trains circulant sur la ligne Namur-Arlon sont assurées dans de bonnes conditions.

Le Ministre ajoute que ce n'est que le dimanche que ces services sont réduits, eu égard à la très faible clientèle qui se présente.

15. Le programme d'investissements de la S.N.C.B. est précisé dans la loi portant approbation des lignes de force du Plan.

Un membre a demandé une comparaison des réalisations 1970-1973 vis-à-vis de ce qui était prévu.

Qu'est-il prévu pour la période 1974-1975 ?

Quelle sera l'orientation pour la période 1976-1980 ?

Dans sa réponse le Ministre a donné les précisions suivantes concernant le *programme d'investissements de la S.N.C.B.* :

a) Réalisations enregistrées (ou estimées) pour la période 1970-1973 comparées aux prévisions du Plan.

En supposant qu'une dépense identique, exprimée en francs 1970, aurait été affectée à chacun des exercices, nous aurions dû disposer annuellement de :

670 millions pour l'établissement sur fonds propres,
5.103 millions en renouvellement,
2.360 millions pour les travaux subventionnés par le Ministère des Communications.

Les dépenses enregistrées de 1970 à 1972 et les prévisions pour 1973 font apparaître une moyenne de :

685 millions pour l'établissement sur fonds propres,
4.875 millions en renouvellement,
1.290 millions pour les travaux subventionnés par le Ministère des Communications.

Voor de berekening van het percentage van de verwezenlijking met betrekking tot het plan, moet men het jaarlijks gemiddelde voorzien door het plan een verbeteringscoëfficiënt met een waarde van 1,075 geven, rekening houdend met de evolutie van de prijzen, te weten een jaarlijkse verhoging van 5 pct. van de basisprijzen van 1970.

Dientengevolge wordt het percentage van de verwezenlijking als volgt vastgesteld :

$$\text{Aanleg met eigen middelen : } \frac{685}{670 \times 1,075} = 95 \text{ pct.}$$

$$\text{Vernieuwing : } \frac{4.875}{5.103 \times 1,075} = 88,5 \text{ pct.}$$

$$\text{Werken ten laste van het Ministerie van Verkeerswezen : } \frac{1.290}{2.360 \times 1,075} = 50,8 \text{ pct.}$$

Er dient nochtans opgemerkt dat het jaarlijks bedrag van 2.360 miljoen niet integraal door het Ministerie van Verkeerswezen werd aangenomen; de beperkingen die het had opgelegd, brachten zijn tussenkomst terug op 1.990 miljoen en met betrekking tot dit cijfer bereikten de verwezenlijkingen :

$$\frac{1.290}{2.130} = 60,5 \text{ pct.}$$

b) Voorzieningen voor de periode 1974-1975.

Men hoopt een peil van verwezenlijking dat 100 pct. benadert voor de rubrieken « Aanleg met eigen middelen » en « Vernieuwing » te bereiken.

Voor de door het Ministerie van Verkeerswezen gesubsidieerde werken mag men hopen een totaal van 3.800 miljoen voor de twee dienstjaren te bereiken.

c) Voor de periode 1976-1980.

De dotatie voor vernieuwing wordt thans berekend op een *lange* levensduur, aangenomen voor de uitrustingen en instellingen. Zij zal rekening moeten houden met de evolutie van de prijzen die zich zullen voordoen te beginnen met het bedrag van 6.400 miljoen, voorzien voor 1975.

Het is nochtans niet onmogelijk dat de versnelling van de technische evolutie (namelijk ingevolge het beroep op grotere snelheden) de aanpassing zou wettigen van een kleinere levensduur voor zekere uitrustingen.

Voor wat het aangenomen bedrag betreft voor de gesubsidieerde werken, hebben de uitvoering van het tien-jarenplan en de verwezenlijking van enkele bijkomende objectieven die vereist werden sinds het uitwerken van het plan, de N.M.B.S. er toe geleid te vragen dat haar een jaarlijks minimum van 2.500 miljoen per jaar (waarde in francs 1973) zou verzekerd worden om het hoofd te kunnen bieden aan de nieuwe electrificaties, aan het programma tot afschaffing van de overwegingen, aan de vermeerdering van

Pour calculer le pourcentage de réalisation par rapport au plan, il faut affecter la moyenne annuelle prévue au plan d'un coefficient correcteur d'une valeur de 1,075, tenant compte de l'évolution des prix, à savoir une majoration annuelle de 5 p.c. des prix de base de 1970.

Dès lors, le pourcentage de réalisation s'établit comme suit :

$$\text{Etablissement sur fonds propres : } \frac{685}{670 \times 1,075} = 95 \text{ p.c.}$$

$$\text{Renouvellement : } \frac{4.875}{5.103 \times 1,075} = 88,5 \text{ p.c.}$$

$$\text{Travaux à charge du Ministère des Communications : } \frac{1.290}{2.360 \times 1,075} = 50,8 \text{ p.c.}$$

Il faut cependant remarquer que le montant annuel de 2.360 millions n'avait pas été admis intégralement par le Ministère des Communications; les restrictions qu'il avait apportées ramenaient son intervention à 1.990 millions et par rapport à ce chiffre, les réalisations atteignent :

$$\frac{1.290}{2.130} = 60,5 \text{ p.c.}$$

b) Prévisions pour la période 1974-1975.

On espère atteindre un taux de réalisation approchant les 100 p.c. pour les rubriques « Etablissement sur fonds propres » et « Renouvellement ».

Pour les travaux subventionnés par le Ministère des Communications, on peut espérer atteindre un total de 3.800 millions pour les deux exercices.

c) Pour la période 1976-1980.

La dotation de renouvellement est actuellement calculée sur une durée de vie *longue* admise pour les équipements et installations. Elle devra tenir compte de l'évolution des prix se manifestant à partir du montant de 6.400 millions, prévu pour 1975.

Il n'est toutefois pas impossible que l'accélération de l'évolution technologique (notamment le recours à des vitesses plus élevées) justifie l'adoption d'une durée de vie moins longue pour certains équipements.

Quant au montant admis pour les travaux subventionnés, l'exécution du plan décennal et la réalisation de quelques objectifs supplémentaires revendiqués depuis l'élaboration du plan ont conduit la S.N.C.B. à demander qu'il lui soit assuré un minimum annuel de 2.500 millions par an (valeur en francs 1973) pour faire face aux électrifications nouvelles, au programme de suppression de passages à niveau, à l'augmentation de la capacité des lignes desservant les agglomérations et également à l'établissement des grands axes euro-

de capaciteit van de lijnen voor het bedienen van de grote agglomeraties, alsook aan de aanleg van de grote spoorwegen voor grote snelheid. Ons net moet op zijn grondgebied de continuïteit verzekeren van de reizen die als het belangrijkste beschouwd worden voor het vervoer van de toekomst in Europa.

16. Welke zijn de voorzieningen voor het jaar 1975 en de volgende jaren voor de electrificatie van de lijn Gent-Kortrijk ?

Gelet op de budgettaire restricties dienen er, volgens de Minister, keuzen gedaan te worden inzake nieuwe electrificaties. Voor het ogenblik maakt dat het voorwerp uit van beraadslagingen in de schoot van de gewestelijke economische raden, waarvan het resultaat aan de Beheerraad van de N.M.B.S. zal voorgelegd worden, wat zal toelaten een beslissing te nemen rekening houdend met de uitgebrachte adviezen. De huidige budgettaire beperkingen bemoeilijken thans elke gedetailleerde planning van de werken.

17. Inzake de vervangingsautobussen werd gevraagd de ontvangsten mede te delen die verwezenlijkt werden door de spoorweg, eerst globaal en vervolgens verminderd met ontvangsten betreffende de abonnementen.

Volgens de Minister zijn de globale ontvangsten van de vervangingsautobusdiensten van de N.M.B.S. de volgende :

1970 : 535,8 miljoen frank;
1971 : 511,7 miljoen frank;
1972 : 546,5 miljoen frank.

In deze ontvangsten, vertegenwoordigt het deel van de abonnementen het volgende :

1970 : 263 miljoen frank;
1971 : 258,9 miljoen frank;
1972 : 263,6 miljoen frank.

18. Welke is het laatste boekhoudingsplan van de N.M.B.S. alsook de laatste exploitatierekening ?

Onderstaande tabel geeft de verschillende rubrieken van het boekhoudingsplan van de N.M.B.S. evenals de uitslagen van het dienstjaar 1972 :

I. Opbrengsten.

(In miljoenen frank).

1. Reizigers en reisgoed	F	6.415
2. Goederen :		
— volledige wagenladingen		7.263
— stukgoed		2.008
3. Verschillende opbrengsten		1.010
Totaal	F	16.696
4. Compensaties van de Staat	F	6.772
Totale opbrengsten	F	23.468

peens à parcourir à grande vitesse. Notre réseau doit assurer sur son territoire la continuité des itinéraires jugés les plus importants pour les transports de l'avenir en Europe.

16. Quelles sont les prévisions pour 1975 et les années suivantes, en ce qui concerne l'électrification de la ligne Gand-Courtrai ?

Le Ministre répond qu'en raison des restrictions budgétaires, il faudra faire des choix pour ce qui est des électrifications nouvelles. Ces choix font actuellement l'objet de délibérations au sein des Conseils économiques régionaux, dont le résultat sera soumis au Conseil d'administration de la S.N.C.B., ce qui permettra à celui-ci de prendre une décision en tenant compte des avis émis. Les restrictions budgétaires actuelles entravent toute planification détaillée des travaux.

17. En ce qui concerne les services d'autobus de substitution, un commissaire a demandé de communiquer le montant des recettes faites par la S.N.C.B., d'abord globalement et ensuite après déduction des recettes provenant des abonnements.

Le Ministre répond que le montant global des recettes des services d'autobus de substitution de la S.N.C.B. est le suivant :

1970 : 535,8 millions de francs;
1971 : 511,7 millions de francs;
1972 : 546,5 millions de francs.

Dans ces recettes, la part des abonnements se présentait comme suit :

1970 : 263 millions de francs;
1971 : 258,9 millions de francs;
1972 : 263,6 millions de francs.

18. Quel est le dernier plan comptable ainsi que le dernier compte d'exploitation de la S.N.C.B. ?

Le tableau ci-après donne les différentes rubriques du plan comptable de la S.N.C.B. ainsi que les résultats de l'exercice 1972 :

I. Recettes.

(En millions de francs).

1. Voyageurs et bagages	F	6.415
2. Marchandises :		
— wagons complets		7.263
— envois de détail		2.008
3. Recettes diverses		1.010
Total	F	16.696
4. Compensations de l'Etat	F	6.772
Total des recettes	F	23.468

II. Lasten.

1. a) Personeel in actieve dienst F	14.033
b) Bijdrage van de Maatschappij in het Fonds der Sociale Werken	1.260
c) Pensioenen	7.350
2. Energie voor de tractie :	
— brandstoffen	315
— electriciteit	589
3. Andere stoffen	1.492
4. Andere lasten	3.468
5. Dotaties :	
— aan het Fonds voor vernieuwing . . .	5.500
— aan het Verzekeringsfonds	250
6. Netto financiële lasten	1.849
Totaal . . . F	36.106

Af te trekken :

— algemene kosten of andere rekeningen af te schrijven F	855
— compensaties van de Staat voor abnormale kosten	11.723
Totaal van de lasten . . . F	23.528

III. Resultaten :

Overschot van de lasten F	60
-------------------------------------	----

Hierbij vindt men eveneens het ontwerp van begroting voor het jaar 1974 van de N.M.B.S. De definitieve begroting zal, zoals ieder jaar, door de Beheerraad worden vastgesteld.

II. Charges.

1. a) Personnel en service actif F	14.033
b) Contribution de la Société au Fonds des Œuvres sociales	1.260
c) Pensions	7.350
2. Energie de traction :	
— carburants	315
— électricité	589
3. Autres matières	1.492
4. Autres charges	3.468
5. Dotations :	
— au Fonds de renouvellement	5.500
— au Fonds d'assurance	250
6. Charges financières nettes	1.849
Total . . . F	36.106

A déduire :

— frais généraux ou autres comptes à amortir F	855
— compensations de l'Etat pour charges anormales	11.723
Total des charges . . . F	23.528

III. Résultats.

Excédent des charges F	60
----------------------------------	----

L'on trouvera également ci-après le projet de budget de la S.N.C.B. pour l'année 1974. Le budget définitif sera, comme chaque année, arrêté par le Conseil d'administration.

Gewone begroting voor het jaar 1974.

(In miljoen frank).

Budget ordinaire pour l'année 1974.

(En millions de francs).

TEKSTEN	1974 Begrotings- jaar — Année budgétaire	1973 Begrotings- jaar — Année budgétaire	1972 Begrotings- jaar — Année budgétaire	LIBELLÉS
I. — ONTVANGSTEN.				
A. — Tariefontvangsten :				
1. Reizigers en bagage	7.077	6.848	6.415	1. Voyageurs et bagages.
2. Goederen	10.780	10.491	9.271	2. Marchandises.
3. Diverse ontvangsten	1.050	1.030	1.010	3. Recettes diverses.
B. — Staatscompensaties	7.841 (1)	7.505 (2)	6.772	B. — Compensations de l'Etat.
Algemeen totaal der ontvangsten (A + B) . .	26.748	25.874	23.468	Total général des recettes (A + B).
II. — UITGAVEN.				
1.1. Personeel in activiteit	15.865	15.620	14.033	1.1. Personnel en activité.
1.2. Bijdrage aan het Fonds van de Sociale Werken	1.426	1.372	1.260	1.2. Contribution au Fonds des Œuvres Sociales.
1.3 Pensioenen	7.828	7.826	7.350	1.3. Pensions.
2. Stoffen en energie	2.941	2.705	2.396	2. Matières et énergie.
3. Bijdragen voor het Vernieuwingsfonds en voor het verzekeringsfonds	5.980	5.700	5.750	3. Dotations au Fonds de renouvellement et au Fonds d'assurance.
4. Netto financiële lasten	1.988	1.866	1.849	4. Charges financières nettes.
5. Andere lasten	3.996	3.739	3.468	5. Autres charges.
Af te trekken :				A déduire :
— Algemene onkosten aan te rekenen op andere rekeningen	—960	—931	—855	— Frais généraux imputés à d'autres comptes.
— Staatscompensaties tot dekking van abnormale lasten	—11.396 (1)	—11.946 (2)	—11.771 (3)	— Compensations de l'Etat pour charges anormales.
	27.668	25.951	23.480	
III. — RESULTATEN	— 920	— 77	— 12	III. — RESULTATS.

(1) De compensaties van de Staat voor het begrotingsjaar 1974 bedragen 7.841 miljoen + 11.396 miljoen, hetzij in totaal 19.237 miljoen, en stemmen overeen met het totaal van de kredieten ingeschreven in het begrotingsontwerp van het Ministerie van Verkeerswezen ten titel van compensatie der lasten van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen voortvloeiend uit de verplichtingen van openbare diensten, de normalisatie der rekeningen, de coördinatie van het vervoer en de dienstbaarheden verbonden met het begrip openbare dienst;

	In miljoen frank.
1 ^{ste} deel : artikel 32.01, a), van Titel I, sectie II	14.237
2 ^e deel : artikel 32.11 van Titel II	5.000
hetzij in totaal	19.237

Deze compensaties zijn toegekend in toepassing van de Reglementen van de Europese Economische Gemeenschap, van kracht geworden sedert 1. januari 1971, betreffende :

(1) Les compensations pour l'année budgétaire 1974 s'élèvent à 7.841 millions + 11.396 millions, soit au total 19.237 millions, et correspondent au total des crédits inscrits au projet de budget du Ministère des Communications à titre de compensation des charges de la Société Nationale des Chemins de fer belges résultant des obligations de service public, de la normalisation des comptes, de la coordination des transports et de servitudes inhérentes à la notion de service public;

	En millions de francs.
1 ^{ère} partie : article 32.01, a), du Titre I, section II	14.237
2 ^e partie : article 32.11 du Titre II	5.000
soit au total	19.237

Des compensations sont allouées en application des Règlements de la Communauté Economique Européenne entrés en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1971 et relatifs :

1° de gemeenschappelijke regels voor de normalisatie van de rekeningstelsels van de spoorwegondernemingen (Verordening E.E.G. nr. 1192/69 van de Raad van 26 juni 1969);

2° het optreden van de Lid-Statens ten aanzien van met het begrip openbare dienst verbonden verplichtingen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (Verordening E.E.G. nr. 1191/69 van de Raad van 26 juni 1969);

3° de steunmaatregelen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (Verordening E.E.G. nr. 1107/70 van de Raad van 4 juni 1970).

(Zie verantwoordingsprogramma van artikel 32.01, a), van Titel I, Sectie II van de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen).

(2) De compensaties van de Staat voor het begrotingsjaar 1973 belopen 7.505 miljoen + 11.946 miljoen, hetzij in totaal 19.451 miljoen en stemmen overeen met de volgende kredieten:

	In miljoen frank.
Artikel 32.01, a), van Titel I, Sectie I (inbegrepen 959 miljoen gedekt door het provisioneel krediet ten behoeve van de begroting van het Ministerie van Financiën (index)	14.451
Artikel 32.11 van Titel II	5.000
Totaal	19.451

(3) Inbegrepen 48 miljoen te dekken door het provisioneel krediet, over te schrijven van de begroting van het Ministerie van Financiën (sociale programmatie).

Buitengewone begroting voor 1974.

(in miljoenen frank).

A. Nieuwbouw:

1. Werken N.M.B.S. (1)	699
2. Werken gesubsidieerd door de overheid en derden (2)	2.158

B. Vernieuwing:

1. Werken N.M.B.S. (3)	6.000
2. Modernisering van het rollend materieel (4)	178

(1) Gefinancierd ten belope van 624 miljoen uit een N.M.B.S.-lening in 1974 en ten belope van 75 miljoen door verkoop van onroerende goederen uit de Rijksinbreng.

(2) Gefinancierd ten belope van 1.754 miljoen uit begrotingskredieten (namelijk de ordonnanceringskredieten uitgetrokken op de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1973, Titel II, Hoofdstuk V, artikelen 81.06 tot 81.24 en artikelen 81.26 en 81.27, of 1.974 miljoen waarvan 220 miljoen moet worden afgetrokken voor lasten betreffende installaties die geen deel uitmaken van het vermogen beheerd door de N.M.B.S.) en 404 miljoen door derden.

(3) Gefinancierd ten belope van 5.750 miljoen uit de dotatie in de exploitatierekening, van 50 miljoen uit de verkoop van schroot en van 200 miljoen uit het Vernieuwingsfonds.

(4) Gefinancierd door het Rijk ten einde de industrie voor rollend spoorwagematerieel te doen herleven (overeenkomst van 14 augustus 1967).

1° aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer (Règlement C.E.E. n° 1192/69 du Conseil du 26 juin 1969);

2° à l'action des Etats membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable (Règlement C.E.E. n° 1191/69 du Conseil du 26 juin 1969);

3° aux aides accordées dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable (Règlement C.E.E. n° 1107/70 du Conseil du 4 juin 1970).

(Voir programme justificatif de l'article 32.01, a), du Titre I, Section II du budget du Ministère des Communications).

(2) Les compensations de l'Etat pour l'année budgétaire 1973 s'élèvent à 7.505 millions + 11.946 millions, soit au total 19.451 millions, et correspondent aux crédits suivants:

	En millions de francs.
Article 32.01, a), du Titre I, Section I (y compris 959 millions couverts par le crédit provisionnel à transférer du budget du Ministère des Finances (index)	14.451
Article 32.11 du Titre II	5.000
Total	19.451

(3) En ce compris 48 millions à couvrir par le crédit provisionnel à transférer du budget du Ministère des Finances (programmation sociale).

Budget extraordinaire pour l'année 1974.

(en millions de francs).

A. Etablissement:

1. Travaux S.N.C.B. (1)	699
2. Travaux subventionnés par les pouvoirs publics et les tiers (2)	2.158

B. Renouvellement:

1. Travaux S.N.C.B. (3)	6.000
2. Modernisation du matériel roulant (4)	178

(1) Financé à concurrence de 624 millions par emprunt S.N.C.B. en 1974 et 75 millions par le produit de l'aliénation de biens immeubles de l'apport Etat.

(2) Financé à concurrence de 1.754 millions par des crédits budgétaires (à savoir les crédits d'ordonnancement inscrits au budget du Ministère des Communications pour l'année budgétaire 1973, Titre II, chapitre V, articles 81.06 à 81.24 et articles 81.26 et 81.27, soit 1.974 millions, dont il faut déduire 220 millions se rapportant à des charges concernant les installations qui ne font pas partie du patrimoine géré par la S.N.C.B.) et 404 millions par des tiers.

(3) Financé à concurrence de 5.750 millions par la dotation prévue au compte d'exploitation, de 50 millions par le produit de la vente de mitrailles et 200 millions en provenance des disponibilités du Fonds de renouvellement.

(4) Financé par l'Etat en vue de la relance des activités de l'industrie de la construction du matériel roulant ferroviaire (convention du 14 août 1967).

C. Wederopbouw :

1. Vaste installaties (5) 16

Totaal van de buitengewone uitgaven : 9.051

19. Er werd gevraagd naar een vergelijking van de km-kostprijzen van de autobussen N.M.B.S. en N.M.V.B. Waarom past de N.M.B.S. basiscontracten toe waardoor haar kostprijs hoger ligt dan die van de N.M.V.B. ?

Vroeger, verpachtte, volgens de Minister, de N.M.B.S. een groot aantal autobuslijnen.

De pachter kreeg de ontvangsten en droeg de lasten.

De stijging van de kostprijzen die niet gevolgd werd door een overeenstemmende verhoging van de ontvangsten ten gevolge van de tarifaire verplichtingen, noopte de N.M.B.S. ertoe af te zien van deze wijze van exploitatie, voor dewelke het steeds moeilijker werd om inschrijvers te vinden.

Het is om deze reden dat de N.M.B.S. een formule van vergoeding per km heeft toegepast en de commerciële risico's van de exploitatie ten laste heeft genomen.

Er dient anderzijds genoteerd dat de meeste autobuslijnen van de N.M.B.S. ingelegd werden bij de afschaffing van de treindiensten op lijnen met weinig trafiek.

Het is daarom dat er in het verleden nooit overeenstemming was tussen de tarieven autobus N.M.B.S. en deze van de N.M.V.B.

Voor de autobuslijnen van de N.M.B.S. bleven de spoorwegtarieven van toepassing. Aan de andere kant verkiezen de sociale abonneuten de tariefvoorschriften van de N.M.B.S. wegens de wettelijke voorschriften welke de tussenkomst van de werkgevers in de door de werknemers betaalde prijs voorschrijven.

Nog steeds volgens de Minister, zal het departement een betere harmonisering betrachten inzake tarieven tussen de N.M.B.S. en N.M.V.B., hierbij insgelijks rekening houdend met de tarieven van de maatschappijen voor stedelijk vervoer.

20. De lijn Gent-Adinkerke is deficitair, ingevolge de onvoldoende uurroosters en een tekort in frequentie van de betrokken treinstellen. Hoe kan men aan deze toestand verhelpen ?

Rekening houdend met de kracht van de Diesellocomotieven waarover men beschikt, alsmede met de noodzaak een stilstand van 7 minuten te voorzien te Lichtervelde voor de aansluiting met de treinen van de lijn Brugge-Kortrijk, is het, volgens de Minister, niet mogelijk de rittijden te verkorten.

(5) Gefinancierd uit begrotingskredieten (ordonnanceringskredieten op de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen, Titel II, hoofdstuk V, art. 81.25).

C. Reconstruction :

1. Installations fixes (5) 16

Total des dépenses extraordinaires : 9.051

19. Il a été demandé un aperçu comparatif des prix de revient par kilomètre des autobus de la S.N.C.B. et de la S.N.C.V. Pourquoi la S.N.C.B. applique-t-elle des contrats de base qui ont pour effet que son prix de revient dépasse celui de la S.N.C.V. ?

Le Ministre répond que, précédemment, la S.N.C.B. affermait de nombreuses lignes d'autobus.

L'adjudicataire bénéficiait des recettes et supportait les charges.

La hausse des coûts, qui, en raison des obligations tarifaires, n'a pas été suivie d'une augmentation correspondante des recettes, a contraint la S.N.C.B. à abandonner ce mode d'exploitation, pour lequel les soumissionnaires devenaient de plus en plus difficiles à trouver.

C'est pour ce motif que la S.N.C.B. a instauré une formule de rémunération au kilomètre et pris à sa charge les risques commerciaux d'exploitation.

Il est d'autre part à noter que la plupart des lignes d'autobus de la S.N.C.B. ont été créées pour pallier l'effet de la suppression des trains sur les lignes à faible trafic.

Telle est la raison pour laquelle il n'y a jamais eu dans le passé identité de tarifs entre les autobus de la S.N.C.B. et ceux de la S.N.C.V.

Pour les lignes d'autobus de la S.N.C.B., la tarification ferroviaire est restée applicable. Par ailleurs, les bénéficiaires d'abonnements sociaux préfèrent les tarifs de la S.N.C.B. en raison des dispositions légales prescrivant l'intervention patronale dans le prix payé par les travailleurs.

Toujours d'après le Ministre, le Département s'efforcera de mieux harmoniser les tarifs de la S.N.C.B. et de la S.N.C.V., en prenant également en considération les tarifs des sociétés de transports urbains.

20. La ligne Gand-Adinkerke est en déficit par suite de l'insuffisance des horaires et la fréquence de circulation trop réduite des rames. Comment peut-on remédier à cet état de choses ?

Le Ministre répond que, compte tenu de la puissance des locomotives Diesel disponibles et de la nécessité de prévoir un arrêt de 7 minutes à Lichtervelde pour la correspondance avec les trains de la ligne Bruges-Courtrai, il n'est pas possible de réduire les temps de parcours.

(5) Financé par des crédits budgétaires (crédits d'ordonnement disponibles au budget du Ministère des Communications, Titre II, chapitre V, art. 81.25).

Anderzijds bestaat er geen voldoende cliënteel om het inleggen van directe treinen zonder stilstand te wettigen tussen Adinkerke en Gent.

Nog steeds volgens de Minister, heeft een proef die voor enkele jaren werd gedaan, uitgewezen dat een lijn met een hogere verkeersfrequentie, zelfs mits toekenning van verminderde tarieven tijdens de daluren, praktisch geen bijkomende cliënteel oplevert voor het spoor.

21. De verbindingen in de richting van de grenzen van ons land zijn niet rendabel. Welke oplossing kan men hier aan geven ?

De Minister bevestigde het antwoord dat hij gaf voor de lijn Gent-Adinkerke. Bovendien dient er opgemerkt te worden dat het merendeel van deze lijnen worden bereden door internationale trafiek die zich in de plaats stelt van de lokale trafiek. Wat onze internationale trafiek zelf betreft, deze is in voortdurende uitbreiding.

22. De overeenkomst betreffende de dwarsliggers gaf aanleiding tot een voorafgaande studie bij de N.M.B.S. met het oog op de keuze ervan. Tot welke besluiten is men gekomen ? Welke is het percentage dwarsliggers in hout en in beton ?

In zijn antwoord bepaalde de Minister het beleid op lange termijn inzake bevoorrading van dwarsliggers voor hoofdsporen.

Het net omvat :

— 840 km zeer belaste sporen met drukke exploitatie, waar de vernieuwing van de dwarsliggers moet geschieden, zonder grote toestellen, tussen de treinen en waar de vertragingen zoveel mogelijk moeten vermeden worden (methode « ononderbroken vloer » genaamd).

Voor deze sporen moet men de betonnen dwarsliggers uitsluiten en verkiest men azobé boven eik (of beuk) wegens zijn langere levensduur (men heeft er in het spoor sinds 1925) die toelaat één vernieuwing op twee uit te schakelen (per periode van 40 jaar).

Zulks vergt een gebruik van 35.000 azobé dwarsliggers/jaar, overeenstemmend met een gemiddelde levensduur van 40 jaar, om de vernieuwing van 1,4 miljoen dwarsliggers te verzekeren.

— 1920 km zwaar of gemiddeld zwaar belaste sporen, waar de exploitatie overdagse arbeidsperioden toelaat van twee tot drie uur, alsmede de vertragingen die inherent zijn aan relatief lange vernieuwingswerken.

Voor deze sporen moet men de voorkeur geven aan dwarsliggers in eik (of beuk) van het land, daar de betonnen dwarsliggers te hoge aanlegkosten vergen wegens hun gewicht en hun plaatsingsmodaliteiten ($\pm$ 150 frank meer per dwarsligger).

Zulks vergt een jaarlijks gebruik van 160.000 dwarsliggers in eik (of beuk) met een gemiddelde levensduur van 20 jaar, om de vernieuwing van 3,2 miljoen dwarsliggers te verzekeren.

— 1980 km gemiddeld belaste sporen, waar de exploitatie overdagse arbeidsperioden toelaat van minstens vier tot vijf

D'autre part, il n'existe pas une clientèle suffisante pour justifier la création de trains directs, sans arrêt, entre Adinkerke et Gand.

Le Ministre ajoute qu'une expérience effectuée il y a quelques années sur une ligne à fréquence de circulation plus élevée a démontré que même l'octroi de tarifs réduits aux heures creuses n'amène pratiquement aucune clientèle supplémentaire aux chemins de fer.

21. Les liaisons en direction des frontières de notre pays ne sont pas rentables. Quelle solution peut-on apporter à ce problème ?

Le Ministre rappelle la réponse qu'il a donnée au sujet de la ligne Gand-Adinkerke. En outre, il y a lieu de noter que la plupart de ces lignes servent au trafic international qui se superpose au trafic local. Quant à notre trafic international, il est en expansion constante.

22. L'accord relatif aux traverses donna lieu à une étude préalable de la S.N.C.B. en vue de leur choix. A quelles conclusions est-on arrivé ? Quel est le pourcentage de traverses en bois et en béton ?

Dans sa réponse, le Ministre définit la politique à longue échéance en matière d'approvisionnement en traverses pour voies principales.

Le réseau comporte :

— 840 km de voies très chargées à exploitation dense où le renouvellement des traverses doit se faire, sans grosse mécanisation, entre les trains et où les ralentissements pour travaux sont à éviter au maximum (méthode dite du plancher continu).

Pour ces voies, on doit exclure les traverses en béton et préférer l'azobé au chêne (ou hêtre) pour sa plus grande longévité (il y en a en voie depuis 1925) qui permet d'éliminer un renouvellement sur deux (par période de 40 ans).

Cela signifie un besoin de 35.000 traverses azobé/an, correspondant à une durée de vie moyenne en V.P. de 40 ans, pour assurer le renouvellement de 1,4 millions de traverses.

— 1920 km de voies fortement ou moyennement chargées où l'exploitation peut admettre des planches de travail de jour de deux à trois heures et les ralentissements inhérents à des chantiers de renouvellement relativement longs.

Pour ces voies, on doit donner la préférence aux traverses en chêne (ou hêtre) du pays, car les traverses en béton y sont grevées de frais de pose trop élevés à cause de leur poids et de leurs modalités de placement ($\pm$ 150 francs de plus par traverse).

Cela représente un besoin annuel de 160.000 traverses en chêne (ou hêtre) d'une durée de vie moyenne de 20 ans, pour assurer le renouvellement de 3,2 millions de traverses.

— 1980 km de voies moyennement chargées où l'exploitation peut admettre des planches de travail de jour d'au

uur alsmede de nodige vertragingen voor het stabiliseren van de baan op lange vernieuwingswerven, en waar het tracé evenals de hoedanigheid van de bedding het gebruik van beton toelaat.

Voor deze sporen heeft men de keuze tussen beton en hout tegen een nagenoeg gelijke kostprijs (per periode van 40 jaar).

Rekening houdend met zijn verhoopte levensduur verkiest men beton, dat, behalve voor de toebehoren, aan de exploitatie zou moeten toelaten de vertragingen te vermijden van één vernieuwing op twee.

Dit betekent een jaarlijkse behoefte van 82.500 dwarsliggers in beton, met een verhoopte levensduur van 40 jaar, voor de vernieuwing van 3,3 miljoen dwarsliggers.

— *1120 km weinig belaste sporen*, voor dewelke het leggen zonder zadel op houten dwarsliggers veruit de goedkoopste is, temeer daar de levensduur van de eik er gemiddeld 35 jaar bereikt.

Zulks vertegenwoordigt nog 40.000 eiken dwarsliggers, met 35-jarige gemiddelde ouderdom, voor de jaarlijkse vernieuwing van 1,4 miljoen dwarsliggers.

Samengevat dient men dus, bij een normaal vernieuwingsregime, te rekenen op :

35.000 dwarsliggers in azobé per jaar;

200.000 dwarsliggers in eik (of beuk) van het land per jaar;

82.500 dwarsliggers in beton per jaar.

Aan het huidig ritme van het leggen van de dwarsliggers zal de toestand die overeenstemt met dit normaal regime, bereikt worden binnen ongeveer 30 jaar en, in afwachting, dient te beginnen met 1984 de jaarlijkse aankoop van dwarsliggers in eik en beuk voor hoofdsporen geleidelijk vermindert van 300.000 tot 200.000 dwarsliggers per jaar, en deze van de dwarsliggers in azobé zo snel mogelijk van 45.000 tot 35.000 dwarsliggers per jaar.

Nog steeds volgens de Minister, zal het in orde stellen van onze stocks in Wondelgem nochtans een tijdelijke aankoopbeperking vergen van de dwarsliggers in eik en in beuk gedurende de eerstvolgende jaren.

II. Stedelijk vervoer.

1. Hoever staat de kwestie van het kosteloos ter beschikking stellen van het stedelijk gemeenschappelijk vervoer ten behoeve van de gebruikers ?

Is er een studie in dit verband aan de gang ? In bevestigend geval, welke zijn de resultaten ?

Volgens de Minister werd in België geen enkele grondige studie uitgevoerd in verband met het kosteloos ter beschikking stellen van het stedelijk gemeenschappelijk vervoer.

Op het eerste gezicht zou het kosteloos vervoer een merkelijke verhoging van het verkeer met zich brengen; maar geen enkele proef of theorie laat toe de belangrijkheid ervan te bepalen.

moins quatre à cinq heures et les ralentissements nécessaires à la stabilisation de la voie sur les longs chantiers de renouvellement, et où le tracé ainsi que la qualité de la plateforme autorisent l'emploi du béton.

Pour ces voies, on a le choix entre le béton et le bois à coût total pratiquement égal (par période de 40 ans).

Vu sa longévité espérée, on préfère le béton, qui, sauf pour les accessoires, devrait permettre d'éviter à l'exploitation les retards d'un renouvellement sur deux.

Cela signifie un besoin annuel de 82.500 traverses en béton d'une durée de vie espérée de 40 ans, pour le renouvellement de 3,3 millions de traverses.

— *1120 km de voies peu chargées*, pour lesquelles la pose sans selle sur traverses en bois est de loin la plus économique, d'autant plus que la longévité du chêne y atteint 35 ans de moyenne.

Cela représente encore 40.000 traverses en chêne, à 35 ans d'âge moyen, pour le renouvellement annuel de 1,4 millions de traverses.

En résumé, on doit donc, en régime normal de renouvellement, compter sur :

35.000 traverses en azobé par an;

200.000 traverses en chêne (ou hêtre) du pays par an;

82.500 traverses en béton par an.

A la cadence actuelle de pose, la situation correspondant à ce régime normal sera atteinte dans 30 ans environ et, en attendant, l'achat annuel de traverses en chêne et hêtre pour V.P. devra se réduire progressivement à partir de 1984 environ de 300.000 à 200.000 traverses/an, et celui des traverses en azobé le plus vite possible de 45.000 à 35.000 traverses/an.

Le Ministre ajoute que la régularisation de nos stocks à Wondelgem exige toutefois une limitation temporaire d'achat des traverses en chêne et hêtre pendant les prochaines années.

II. Transports urbains.

1. Où en est le problème de la mise à la disposition gratuite des transports urbains au profit des usagers ?

Y a-t-il eu une étude à ce sujet ? Dans l'affirmative, quelles en sont les conclusions ?

Le Ministre répond qu'aucune étude approfondie n'a été entreprise en Belgique en ce qui concerne la gratuité des transports en commun urbains.

A première vue, il semble que la gratuité entraînerait un accroissement du trafic, mais aucune expérience ou théorie ne permet d'en déterminer l'importance.

Het is meer dan waarschijnlijk dat deze maatregel een vermeerdering van het verkeer op de spitsuren zou meebrengen en problemen betreffende de capaciteit van het vervoer zou stellen.

Er dient aangestipt te worden dat op het 40^e Internationaal Congres van de Internationale Unie van het Openbaar Vervoer (U.I.T.P.) te Den Haag van 6 tot 12 mei 1973, de besluiten van de Internationale Commissie voor Transport-economie in verband met het kosteloos vervoer, de volgende waren :

« De argumenten van het transportbeleid, van het financieel en sociaal beleid ten gunste van de invoering van het kosteloos vervoer of van een tariefsysteem dat er nauw mee verband houdt, worden tegengesproken door de tot op heden opgedane ondervinding. Het kosteloos vervoer houdt trouwens een groot gevaar in nl. dat de toenemende financiële tussenkomst van de openbare besturen om de gewone exploitatiekosten te dekken, in aanzienlijke mate de voorzieningen zullen verminderen welke voorbehouden zijn voor de investeringen die speciaal bestemd zijn om de kwaliteit van de diensten te verhogen. »

Wat ons land betreft dient opgemerkt dat het instellen van het kosteloos gemeenschappelijk vervoer de zes maatschappijen voor stedelijk vervoer een totale bruto ontvangst van ongeveer twee miljard frank zou ontzeggen. De afschaffing van deze ontvangsten zou slechts op een belangrijke wijze de financiële tussenkomst van de Staat verzwaren zonder daartegen een aanzienlijke vermindering van de exploitatiekosten mee te brengen.

Nog steeds volgens de Minister hebben de maatschappijen meer en meer de diensten met één agent veralgemeend en een systeem van automatische ontvangst ingevoerd. Aldus zou het instellen van het gratis vervoer slechts in geringe mate de personeelsuitgaven (loonkosten) verminderen, aangezien deze meer dan 70 pct. van het totaal van de exploitatiekosten vertegenwoordigen.

2. Er was een gebrek aan trams op zondag 18 november te Bergen. Is het niet mogelijk bij de N.M.V.B. tussen beide te komen om aan deze toestand, die de belangen van de zondagarbeiders sterk schaadt, te verhelpen ?

Volgens de Minister was op 18 november de toestand van het autobusverkeer (dat het tramverkeer sedert 3 juni 1973 vervangen heeft) de volgende :

- in de voormiddag werd een verhoging van 30 tot 40 pct. van het aantal reizigers vastgesteld;
- in de namiddag daarentegen waren de autobussen voor 70 tot 90 pct. bezet, hetgeen het inzetten van de reservebussen op enkele spitsuren gerechtvaardigd heeft;
- er stationeerden 3 reserve-autobussen tegenover het station te Bergen;
- hun bestuurders waren bestendig in contact met de controlewagens;
- er werd tweemaal op reservevoertuigen beroep gedaan, te weten voor de lijnen Bergen - Cuesmes en Bergen - Ghlin.

Il est vraisemblable cependant que cette mesure provoquerait une augmentation du trafic de pointe et poserait des problèmes de capacité de transport.

Il convient de noter que lors du 40^e Congrès international de l'Union internationale des Transports publics (U.I.T.P.) tenu à La Haye du 6 au 12 mai 1973, les conclusions de la Commission internationale de l'économie des transports au sujet de la gratuité des transports ont été les suivantes :

« Les arguments de politique de transports, de politique financière et sociale en faveur de l'introduction de la gratuité des transports ou d'un tarif très voisin de ce système sont contredits par les expériences réalisées jusqu'ici. Par ailleurs, la gratuité des transports comporte en elle-même un danger, celui de voir le concours croissant des pouvoirs publics, pour couvrir l'exploitation courante, réduire considérablement les disponibilités réservées aux investissements destinés à améliorer la qualité des services ».

Pour ce qui concerne notre pays, il faut remarquer que l'instauration de la gratuité des transports en commun priverait les six sociétés de transports en commun urbains d'une recette brute globale d'environ deux milliards de francs. Cette suppression de recettes ne ferait qu'alourdir d'une façon considérable l'intervention financière de l'Etat sans apporter en contrepartie un allègement appréciable des dépenses d'exploitation.

Toujours d'après le Ministre, les sociétés ont de plus en plus généralisé le service à un seul agent et introduit un système de perception automatique. De ce fait, l'instauration de la gratuité du transport ne diminuerait que légèrement les dépenses de main-d'œuvre qui représentent plus de 70 p.c. du total des dépenses d'exploitation.

2. La ville de Mons a manqué de trams le dimanche 18 novembre. N'y aurait-il pas moyen d'intervenir auprès de la S.N.C.V. à l'effet de faire cesser cette situation fortement préjudiciable aux intérêts des travailleurs du dimanche ?

Le Ministre répond que, le dimanche 18 novembre, la situation des autobus — qui ont remplacé les trams depuis le 3 juin dernier — était la suivante :

- dans la matinée, il a été constaté une augmentation de 30 à 40 p.c. du nombre de voyageurs;
- par contre, dans l'après-midi, les autobus avaient une occupation variant de 70 à 90 p.c. avec quelques pointes qui ont justifié l'utilisation d'autobus de réserve;
- il y avait trois autobus de réserve en face de la gare de Mons;
- leurs conducteurs étaient en contact permanent avec la voiture de contrôle;
- il a été fait appel deux fois aux véhicules de réserve, à savoir pour les lignes de Mons - Cuesmes et de Mons - Ghlin.

Voor zondagnamiddag, 25 november, worden de volgende ontdubbellingen voorzien :

Bergen - Cuesmes	: alle 30 minuten;
Bergen - Ghlin	: alle 60 minuten;
Bergen - Jemappes	: alle 20 minuten;
Bergen - Casteau	: alle 60 minuten;
Bergen - Maurage	: alle 60 minuten;
Bergen - Binche	: alle 60 minuten;
Bergen - Nimy	: alle 30 minuten.

III. Wegveiligheid.

1. Welke zijn de gevolgen op gebied van de verkeersveiligheid van de snelheidsbeperking van 90 km per uur ?

Volgens de Minister werd een snelheidsbeperking van 90 km per uur op 1 juli 1971 ingevoerd op alle wegen met uitzondering van de autowegen en deze bestaande uit ten minste vier rijstroken, waarvan twee in elke richting.

Een speciale werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van het Bestuur van het Vervoer, de Rijkswacht, de departementen van Binnenlandse Zaken en van Openbare Werken en van het Studiefonds voor Veilig Verkeer werd samengesteld.

Uit de eerste konklusies blijkt dat in een eerste periode van de toepassing van de snelheidsbeperking, het aantal verkeersongevallen daalde met ongeveer 11 pct. Nadien namen de gunstige resultaten stilaan af, niet in het minst door een verslachte controle van de politiediensten.

De vraag wordt voor het ogenblik onderzocht of het niet aangewezen is de limiet van 90 km op 100 km per uur te brengen.

Volgens alle wetenschappelijke verkeersstudies moet de snelheid beperkt worden op de percentieelwaarde 85 d.w.z. de snelheid die in de praktijk slechts door 15 pct. van de bestuurders overschreden wordt. Volgens de metingen in ons land in 1971 uitgevoerd, lag de percentieelwaarde 85 rond 95 km per uur. Anderzijds dient gewezen op het feit dat andere Europese landen reeds de 100 km limiet toepassen.

De Minister voegde er nog aan toe dat deze werkgroep dankbaar gebruik zal maken van de resultaten van de snelheidsbeperking van 80 km en 100 km, die om economische redenen opgelegd werd.

2. Dient het dragen van de veiligheidsgordel niet verplicht gesteld te worden ?

Volgens de Minister heeft de merkwaardige campagne welke in de loop van dit jaar werd gehouden en tot doel had de autobestuurders aan te zetten tot het dragen van autogordels, de publieke opinie op een zeer gunstige wijze beïnvloed.

Voor het ogenblik wordt onderzocht in hoeverre het opportuun is en ook materieel mogelijk, om het dragen van de veiligheidsgordels verplicht te stellen.

Pour le dimanche 25 novembre, les dédoublements suivants ont été prévus pour l'après-midi :

Mons - Cuesmes	: toutes les 30 minutes;
Mons - Ghlin	: toutes les 60 minutes;
Mons - Jemappes	: toutes les 20 minutes;
Mons - Casteau	: toutes les 60 minutes;
Mons - Maurage	: toutes les 60 minutes;
Mons - Binche	: toutes les 60 minutes;
Mons - Nimy	: toutes les 30 minutes.

III. Sécurité routière.

1. Quelles sont les conséquences, au point de vue de la sécurité, de la limitation de la vitesse à 90 km/heure ?

Le Ministre rappelle que la limitation de vitesse à 90 km/heure a été mise en vigueur à partir du 1^{er} juillet 1971 sur toutes les routes autres que les autoroutes ou routes à 4 bandes de circulation dont deux dans chaque sens.

Un groupe de travail composé de représentants de l'Administration des Transports, de la Gendarmerie, des départements de l'Intérieur et des Travaux Publics ainsi que du Fonds d'Etudes pour la sécurité routière a examiné ce problème.

Une des premières conclusions est qu'il apparaît qu'au cours d'une première période d'application de la limitation généralisée de la vitesse le nombre d'accidents de la circulation a diminué de 11 p.c. Par la suite, les résultats favorables obtenus ont décru surtout à la suite d'une diminution des contrôles des services de police.

Actuellement, l'opportunité de porter cette vitesse de 90 à 100 km/heure est examinée.

Il appert d'études scientifiques de la circulation que la vitesse doit être fixée à une valeur « percentile 85 » c'est-à-dire la vitesse qui n'est dépassée en pratique que par 15 p.c. des usagers. Suivant des sondages effectués dans notre pays en 1971, cette valeur « percentile 85 » se situe aux environs de 95 km/heure. Il faut encore noter que dans d'autres pays européens, cette limitation généralisée est fixée à 100 km/heure.

Le Ministre a ajouté que le groupe de travail précité prendra en considération les résultats des limitations de vitesse à 80 et 100 km/heure imposées actuellement pour des raisons économiques.

2. Ne faudrait-il pas imposer le port obligatoire de la ceinture de sécurité ?

Le Ministre répond que la remarquable campagne qui a été organisée cette année dans le but d'engager les conducteurs à porter les ceintures de sécurité a très favorablement sensibilisé l'opinion publique.

Le problème de l'imposition du port de ladite ceinture est examiné afin de déterminer l'opportunité et les possibilités matérielles d'une telle obligation.

Inderdaad, slechts de voertuigen die na 1 april 1971 in het verkeer gebracht werden, zijn uitgerust met veiligheidsgordels. En het is slechts vanaf 15 juni 1968 dat de verankeringen op de voorste zitplaatsen verplicht werden gesteld.

De voertuigen in het verkeer gebracht vóór deze datum hebben geen verplichte voorzieningen voor het aanbrengen van veiligheidsgordels.

Het aantal voertuigen voorzien van ofwel veiligheidsgordels ofwel van verankeringen bedraagt ongeveer 1.500.000. Onderzocht wordt in welke omstandigheden het dragen van veiligheidsgordels eventueel zou kunnen verplicht gesteld worden voor deze 1.500.000 voertuigen, o.a. rekening houdend met de industriële mogelijkheden voor het produceren van dit groot aantal veiligheidsgordels (ongeveer 800.000).

Ten slotte merkte de Minister op dat op Europees vlak tijdens de vergadering van de verkeersministers te 's Gravenhage (juni 1973) een aanbeveling goedgekeurd werd die er toe strekt het dragen van de veiligheidsgordels verplicht te stellen in de C.E.M.T.-landen.

IV. Binnenvaart.

1. Sedert 1970 werden tientallen schepen als schroot ingevoerd, die daarna nochtans werden voortverkocht en in de vaart gehouden. Gaan deze toestanden blijven voortbestaan? Zou men geen stelsel van slooppremies kunnen overwegen, daarbij zorg dragende dat die ingevoerde oude schepen van die regeling worden uitgesloten?

Volgens de Minister bestaan er in België geen statistieken die een nauwkeurig idee geven van de invoer van oude schepen, bestemd of niet om tot schroot verwerkt te worden.

De inlichtingen waarover het departement van Verkeerswezen beschikt, duiden er in ieder geval helemaal niet op, dat sedert 1970 een groot aantal ingevoerde oude schepen in ons land in dienst zouden gesteld zijn.

Men ziet trouwens niet goed in hoe dat mogelijk zou geweest zijn (tenzij het om materieel gaat dat in goede staat van bevaarbaarheid verkeert), aangezien de wet van 30 december 1968 (*Belgisch Staatsblad* van 1 maart 1969), in werking getreden op 1 april 1969, alle binnenlands vervoer in België verbiedt met schepen die geen door een erkend organisme afgegeven classificatiebewijs hebben.

De opportuniteit van het invoeren van slooppremies is reeds enkele tijd in onderzoek. Daarbij dient rekening gehouden met het feit dat het toekennen van dergelijke premies bezwaarlijk kan geschieden zonder het gelijktijdig treffen van bepaalde sociale voorzieningen, waaronder vooral het probleem van de huisvesting aan de wal van de schippersfamilie die zich uit het bedrijf terugtrekt, de aandacht van de Minister opeist.

2. Welke is de huidige evolutie van de duwvaart?

Volgens de Minister is het onweerlegbaar dat de duwvaart in Europa over het algemeen in ontwikkeling is. Deze ver-

En effet, seules les voitures mises en circulation après le 1^{er} avril 1971 sont équipées de ceintures de sécurité, et le placement des ancrages nécessaires pour les sièges avant n'a été imposé qu'aux véhicules mis en service après le 15 juin 1968.

Il appert que les véhicules mis en service antérieurement à cette dernière date ne disposent d'aucun des éléments techniques indispensables pour le placement des ceintures.

Le nombre de véhicules pourvus de ceintures ou d'ancrages permettant leur placement peut être estimé à 1.500.000.

Le problème du port obligatoire de la ceinture dans ces 1.500.000 voitures est activement étudié tout en tenant notamment compte des possibilités de livraison par l'industrie intéressée du relativement grand nombre de ceintures qui devraient être acquises ($\pm$ 800.000).

Le Ministre conclut en faisant remarquer que sur le plan européen, une recommandation tendant à imposer le port de la ceinture de sécurité a été acceptée en ce qui concerne les pays de la C.E.M.T. au cours d'une réunion des Ministres des transports européens à La Haye en juin dernier.

IV. Navigation intérieure.

1. Depuis 1970 on a importé des dizaines de bateaux en tant que ferraille, lesquels ont cependant été revendus et maintenus en activité. Cette situation va-t-elle persister? Ne pourrait-on envisager des primes de démolition, en ayant soin d'exclure les vieux bateaux importés?

Le Ministre signale qu'il n'existe pas de statistique en Belgique permettant d'avoir une idée précise des importations de vieux bateaux, que ceux-ci soient ou non destinés à la ferraille.

Les informations que le département des Communications possède n'indiquent en tout cas nullement que depuis 1970 un grand nombre de vieux bateaux importés auraient été mis en activité dans le pays.

On ne voit d'ailleurs pas comment cela eût été possible (à moins qu'il ne s'agisse de matériel en bon état de navigabilité) puisque la loi du 30 décembre 1968 (*Moniteur belge* du 1^{er} mars 1969), entrée en vigueur le 1^{er} avril 1969, interdit tout transport intérieur en Belgique avec des bateaux qui ne sont pas munis d'un certificat de classification délivré par un organisme agréé.

L'opportunité de l'instauration d'une prime à la démolition est depuis quelque temps déjà à l'étude. De plus, il ne peut être perdu de vue que l'octroi de telles primes ne peut difficilement se concevoir sans prendre, en même temps, certaines mesures d'ordre social, parmi lesquelles le problème du logement à terre des familles de bateliers qui se retirent de la profession, retient l'attention du Ministre.

2. Quelle est l'évolution actuelle de la navigation intérieure par poussage?

Le Ministre répond que la navigation intérieure par poussage se développe incontestablement d'une manière générale en

voerstechiek laat immers een lagere kostprijs toe en is voornamelijk interessant voor regelmatig en massaal vervoer. Zijn toekomstige ontwikkeling wordt, in België namelijk, grotendeels bepaald door de toestand van de infrastructuur.

Omstreeks 1960 omvatte de Rijnvloot geen enkele duwboot of duwbak. Het aantal van deze schepen is sedertdien steeds toegenomen en bedraagt thans 136 duwboden en 579 bakken (ongeveer 1,5 miljoen ton).

Hetzelfde verschijnsel wordt in België waargenomen: onze vloot, die in 1963 slechts 1 duwboot en 2 bakken telde, bezat bij de aanvang van het jaar 1973 19 duwboden en 45 bakken (58.000 ton).

De beschikbare vervoerstatistieken tonen ook aan dat, verre van een teruggang, de duwvaart een opgang kent. Er bestaan ongelukkiglijk op dit ogenblik geen gepubliceerde statistieken die toelaten het belang van de duwvaart voor het geheel van ons waterwegennet te beoordelen. Men kent nochtans de evolutie van het aantal duwkonvoeien die het net van de Dienst der Scheepvaart bevaren hebben; zij ziet er aldus uit:

1968: 828 konvoeien;
1969: 958 konvoeien;
1970: 932 konvoeien;
1971: 1.068 konvoeien;
1972: 1.574 konvoeien.

V. Luchtvaart.

1. Het schijnt dat Sabena zou weigeren in haar werkplaatsen het onderhoud te verzekeren van « charter-vliegtuigen » toebehorende aan de verscheidene maatschappijen gevestigd in België en die naar Ierland zouden moeten gaan om tot bedoeld onderhoud over te gaan. Is dat juist en zo ja, om welke redenen?

Volgens de Minister heeft tot op heden Sabena inderdaad altijd geweigerd haar technische bijstand te verlenen aan de « charter-vliegtuigen » — uitgezonderd aan deze van Sobelair — aangezien bedoelde maatschappijen in feite mededingers waren. Deze politiek zal heel waarschijnlijk gewijzigd worden van zodra het ontwerp Sabena/Sobelair omtrent de inplanting in België (Bierset - Luik) van een onderhoudsbasis zal worden verwezenlijkt.

2. De begroting van de Regie der Luchtwegen wordt in evenwicht gehouden dank zij een toelage van 1.088.000.000 frank, verleend door de Staat. Hoe wordt de voortdurende toename van het bedrag van deze toelage gerechtvaardigd?

Volgens de Minister is het juist dat de begroting van de Regie der Luchtwegen, zoals zij in de bladzijden van 168 tot 172 omtrent het rechtvaardigend programma wordt voorgesteld, een som van 1.088.000.000 frank in haar inkomsten opneemt. Dit bedrag komt voort uit het krediet van hetzelfde bedrag ingeschreven in het artikel 61.01 van de begroting van de buitengewone uitgaven en dit in toepassing van het artikel 15 van het koninklijk besluit van 5 oktober 1970, houdende omvorming van het statuut van deze instelling.

Europe. Cette technique de transport permet en effet un coût de revient d'exploitation moins élevé et est surtout intéressante pour les trafics réguliers et de masse. Son développement ultérieur est en grande partie conditionné, en Belgique notamment, par l'état de l'infrastructure.

Vers 1960, la flotte rhénane ne comprenait aucun pousseur ni barge de poussage. Le nombre de ces bâtiments n'a fait que s'accroître et s'élève aujourd'hui à 136 pousseurs et 579 barges (1,5 million de tonnes, environ).

Le même phénomène s'observe en Belgique: notre flotte qui ne comptait que 1 pousseur et 2 barges en 1963, possédait au début de l'année 1973, 19 pousseurs et 45 barges (58.000 tonnes).

Les statistiques du trafic disponibles indiquent également que, loin de connaître une régression, le poussage se développe. Il n'existe malheureusement pas, à l'heure actuelle, de statistique publiée permettant de dégager, pour l'ensemble de notre réseau de voies navigables, l'importance du poussage. Cependant l'on connaît l'évolution du nombre de convois poussés ayant navigué sur le réseau de l'Office de la navigation; elle se présente comme suit:

1968: 828 convois;
1969: 958 convois;
1970: 932 convois;
1971: 1.068 convois;
1972: 1.574 convois.

V. Navigation aérienne.

1. Il paraît que la Sabena refuserait d'effectuer l'entretien, dans ses ateliers, d'avions charter appartenant aux diverses compagnies établies en Belgique, lesquelles devraient aller jusqu'en Irlande pour procéder à cet entretien. Est-ce exact et si oui pour quelles raisons?

Le Ministre répond que, jusqu'à ce jour, la Sabena a en effet toujours refusé d'apporter son aide technique aux appareils charter, sauf ceux appartenant à la Sobelair, eu égard au fait que ces compagnies étaient en fait des compagnies concurrentes. Cette politique sera très probablement modifiée dès que le projet Sabena/Boeing d'implantation en Belgique (Bierset - Liège) d'une base d'entretien sera réalisé.

2. Le budget de la Régie des Voies Aériennes n'est en équilibre que grâce à la dotation de 1.088.000.000 de francs qui lui est allouée à charge de l'Etat. Comment se justifie l'accroissement constant du montant de cette dotation?

Le Ministre répond qu'il est exact que le budget de la Régie des Voies Aériennes tel qu'il est présenté aux pages 168 à 172 du programme justificatif comprend en recettes une somme de 1.088.000.000 de francs, laquelle provient du crédit du même montant inscrit à l'article 61.01 du Budget des dépenses extraordinaires et ce, en application de l'article 15 de l'arrêté royal du 5 octobre 1970 portant refonte du statut de cet organisme.

Er dient nochtans opgemerkt te worden dat bedoeld krediet uitsluitend bestemd is voor de investeringen van de Regie. Men dient niet uit het oog te verliezen dat op het ogenblik van haar oprichting er een klaarblijkelijk onevenwicht bestond tussen de inkomsten en de uitgaven. Dit onevenwicht was dermate groot dat de inkomsten zelfs de exploitatieuitgaven van de instelling niet dekten. Thans is deze toestand zodanig verbeterd dat men mag beweren dat de exploitatierekening, dus de effectieve bewerkingen met derden, praktisch in evenwicht is (het voorzien theoretisch tekort bedraagt slechts 366.000 frank : bladzijde 180 van het rechtvaardigend programma). Daarenboven, mag nu reeds gezegd worden dat het geheel der overschotten van de exploitatierekening voor de jaren 1972 en 1973 in totaal ongeveer 31 miljoen frank zal belopen. Dit saldo zal de afschrijvings- en hernieuwingsfondsen van bedoelde instelling stijven. Men ziet dus dat wat de eigenlijke exploitatierekening betreft de toestand zich gunstig aanbiedt.

Onderhavige uitgaven zijn evenwel niet voldoende positief om de Regie toe te laten haar investeringsuitgaven zelf te financieren, des te meer daar deze geregeld verhogen gelet op de uit te voeren belangrijke werken. In dit verband moet ook opgemerkt worden dat het ieder jaar de regering is die het totaal bedrag vaststelt van de investeringen die door de Regie mogen gedaan worden en dat voor de jaren 1973 en 1974, dit bedrag op 950 miljoen werd vastgelegd.

Om eindelijk nog de investering van de begroting van de Staat te verklaren dient, nog steeds volgens de Minister, gezegd dat enerzijds, de Regie der Luchtwegen tot op heden nooit de toelating kreeg leningen uit te schrijven en anderzijds, in tegenstelling met de privé-maatschappijen, zij geen kapitaal bezit dat haar zou toelaten haar investeringen zelf te financieren.

De begroting werd aangenomen met 7 tegen 2 stemmen.

Dit verslag werd eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,
M. COUCKE.

De Voorzitter,
L. CLAES.

Il faut cependant remarquer que ce crédit est destiné exclusivement aux dépenses d'investissement de la Régie. Il ne faut pas perdre de vue qu'au moment de sa création, il existait un déséquilibre flagrant entre les recettes et les dépenses : ce déséquilibre était tel que les recettes ne couvraient même pas les dépenses d'exploitation de l'organisme. Actuellement, cette situation s'est améliorée à un point tel que l'on peut dire que le compte d'exploitation proprement dit, c'est-à-dire celui qui concerne les opérations effectuées avec les tiers, sera pratiquement en équilibre. (Le déficit théoriquement prévu n'est que de 366.000 francs : page 180 du programme justificatif). Qui plus est, il est permis de dire d'ores et déjà que l'ensemble des excédents du compte d'exploitation pour 1972 et 1973 s'élèvera pour ces deux années à environ 31 millions de francs. Ce reliquat servira à alimenter le fonds d'amortissement et de renouvellement de l'organisme en cause. On voit donc qu'en ce qui concerne le compte d'exploitation proprement dit, la situation se présente favorablement.

Ces résultats ne sont cependant pas assez positifs pour permettre à la Régie d'autofinancer ses dépenses d'investissement, d'autant plus que celles-ci augmentent périodiquement, eu égard à l'importance des travaux à effectuer. A ce sujet il faut signaler que chaque année c'est le Gouvernement qui fixe le montant total des investissements pouvant être effectués par la Régie, et que ce montant a été fixé à 950 millions pour les années 1973 et 1974.

Le Ministre conclut en soulignant que, pour expliquer encore l'intervention du budget de l'Etat dans ce domaine, il faut signaler que d'une part, jusqu'à ce jour, la Régie des Voies Aériennes n'a jamais été autorisée à contracter des emprunts et que, d'autre part, à l'inverse des sociétés privées, elle n'a pas de capital qui lui permette d'autofinancer ses investissements.

Le budget a été adopté par 7 voix contre 2.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
M. COUCKE.

Le Président,
L. CLAES.

BIJLAGE.

Nagekomen antwoorden.

1. Heeft het departement zich ingelaten met de studie van elektrische voertuigen ?

Tot welke resultaten heeft dit geleid in bevestigend geval ?

ANTWOORD :

Het departement beschikt over geen studie bureau dat zich direct inlaat met de studie van elektrische voertuigen. Wel wordt de evolutie van de prototypen die ter zake worden uitgewerkt van dichtbij gevolgd.

De betrokken administratie van mijn departement heeft het Verkeersreglement aangepast om het mogelijk te maken dat elektrische voertuigen in het verkeer gebracht worden. Alzo werd ingevolge het koninklijk besluit van 27 juli 1973 de bepaling van een rijwiel met hulpmotor aangevuld alsook de bepaling van de motordriewielers en -vierwieler opgenomen onder 10° en 12° van het artikel 2 van het koninklijk besluit van 14 maart 1968, houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, ten einde er de rijwielen met hulpmotor die door een elektrische motor aangedreven worden in op te nemen.

Sindsdien heeft mijn departement een type van rijwiel met elektrische hulpmotor kunnen goedkeuren. De goedkeuring van de andere voertuigen met elektrische motor stelt geen enkel probleem, voor zover de carrosserie gebouwd is in overeenstemming met de voorschriften van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 (technisch reglement) en het Verkeersreglement. Enkele goedkeuringen werden reeds afgeleverd of liggen nog ter studie.

**

2. Tunnel te Boom.

Er zou een gebrek aan samenwerking bestaan tussen de N.M.B.S., de andere vervoermiddelen en de lokale autoriteiten in verband met de uit te voeren werken.

ANTWOORD :

De baan- en spoorwerken te Boom werden in nauwe samenwerking bestudeerd tussen de diensten van openbare werken, de gemeentediensten en deze van de N.M.B.S.

Bij de studie is het gebleken dat een gemeenschappelijke tunnel baan-spoorweg onder de Rupel en het Kanaal van Willebroek praktisch niet te verwezenlijken is.

Er is hieromtrent noch meningsverschil, noch gemis aan coördinatie.

**

ANNEXE.

Réponses arrivées après la rédaction du rapport.

1. Le Département s'est-il préoccupé de l'étude des véhicules mus à l'électricité ?

Dans l'affirmative, quels sont les résultats actuels de ces études ?

REPOSE :

Le Département ne dispose pas d'un bureau qui s'occupe directement de l'étude des véhicules électriques, mais néanmoins de l'évolution de prototypes en la matière.

L'Administration intéressée de mon département a adapté le Code de la route pour que la mise en circulation des véhicules électriques soit possible. Dès lors la définition des cyclomoteurs a été complétée par l'arrêté royal du 27 juillet 1973, ainsi que celles des tricycles et quadricycles à moteur, reprises sous les numéros 10 et 12 de l'article 2 de l'arrêté royal du 14 mars 1968, portant règlement général sur la police de la circulation routière; afin d'y incorporer les cyclomoteurs mus par un moteur électrique.

Depuis lors, mon département a pu agréer un cyclomoteur à moteur électrique. L'agrégation d'autres véhicules à moteur électrique ne pose aucun problème pour autant que la carrosserie soit construite en concordance avec les prescriptions de l'arrêté royal du 15 mars 1968 « règlement technique » et celles du Code de la route. Quelques approbations ont déjà été données ou sont toujours à l'étude.

**

2. Tunnel à Boom.

Il y aurait un manque de coordination entre la S.N.C.B., les autres moyens de transport et les autorités locales par rapport aux travaux à effectuer ?

REPOSE :

Les travaux routiers et ferroviaires à Boom ont été étudiés en coordination étroite entre les services des Travaux publics, les services communaux et la S.N.C.B.

A l'étude il est apparu qu'un tunnel commun route-chemin de fer sous le Rupel et le Canal de Willebroeck, était pratiquement irréalisable.

Il n'y a eu à ce sujet ni divergences de vues ni manque de coordination.

**

3. Komt de Staat op geldelijk gebied tussen in de sector van het goederenvervoer langs de weg?

Is het niet wenselijk een organisme op te richten dat belast wordt elke oneerlijke concurrentie op dit gebied te vermijden?

ANTWOORD :

a) Er is geen rechtstreekse tussenkomst van de Staat op geldelijk gebied in de sector van het goederenvervoer langs de weg.

Het Ministerie van Financiën verleent een vermindering van 10 pct. op de taksen van de bedrijfsvoertuigen, wanneer de onderneming er tenminste 3 aangegeven heeft die voor eigen- of beroepsvervoer gebezigd worden; en, een vermindering van 40 pct. op de taksen van de bedrijfsvoertuigen gebezigd voor rekening van derden (bezoldigd vervoer), waarvan de tarra (de aanhangwagens inbegrepen) 7 ton bereikt. Aan deze laatste vermindering (40 pct.) dient nog de vrijstelling van de toegevoegde deciem (10 pct.) die normaal aan de gemeenten of de provincies moeten betaald worden, te worden toegevoegd.

b) Wat het tweede gedeelte van de vraag betreft, dient te worden aangestipt dat er in sommige landen van de E.E.G. verplichte vorktarieven (min. en max.) van toepassing zijn op het internationaal vervoer langs de weg. De controle daarop wordt uitgevoerd door het Bestuur van het Vervoer.

Nochtans verminderen de talrijke afwijkingsmogelijkheden gedeeltelijk de doelmatigheid van deze tarieven.

Deze tariefovereenkomsten dienen gezien te worden in het kader van een communautaire reglementering; daarom moet vooral op dit vlak tussengekomen worden.

**

4. Ingevolge gemis aan passende infrastructuur, zouden vliegtuigen grote moeilijkheden ondervinden bij het landen op en opstijgen van het vliegveld van Wevelgem.

ANTWOORD :

Het vliegveld van Wevelgem is een privé-vliegveld, dat in geen enkel oogpunt afhangt noch van de Regie van de Luchtwezen, noch van het Bestuur van de Luchtvaart.

Anderzijds, heeft de Nationale Commissie voor Luchthaveninfrastructuur zich nog niet moeten inlaten met enig dossier betreffende genoemd vliegveld.

**

3. L'Etat intervient-il au point de vue pécuniaire pour le secteur du transport routier de marchandises?

N'est-il pas souhaitable de créer un organisme chargé d'empêcher toute concurrence déloyale dans ce domaine?

REPONSE :

a) Il n'y a pas d'intervention directe de l'Etat, du point de vue pécuniaire, pour le secteur du transport routier de marchandises.

Le Ministère des Finances accorde, sur les taxes des véhicules utilitaires, une réduction de 10 p.c. lorsque l'entrepreneur en déclare trois au minimum, qu'il s'agisse de compte propre ou de compte d'autrui, et une réduction de 40 p.c. pour la taxe des véhicules utilitaires utilisés en compte d'autrui (transport rémunéré), dont la tare (y compris les remorques) atteint 7 tonnes; à cette dernière réduction (40 p.c.), il faut ajouter l'exemption du décime additionnel (10 p.c.) normalement dû aux provinces et communes.

b) Pour la seconde partie de la question, il faut signaler qu'il existe, en transport international dans certains pays de la C.E.E., des tarifs obligatoires à fourchette (min. et max.) pour le transport par route; le contrôle est effectué par l'Administration des Transports.

Cependant, de nombreuses possibilités de dérogation enlèvent à ces tarifs une partie de leur efficacité.

Ces dispositions tarifaires s'inscrivent dans le cadre d'une réglementation communautaire; c'est surtout sur ce plan qu'il faudrait agir.

**

4. En raison d'un manque d'infrastructure, les avions éprouveraient de grandes difficultés à décoller ou à atterrir sur l'aérodrome de Wevelgem.

REPONSE :

L'aérodrome de Wevelgem est un aérodrome privé, qui ne dépend en rien de la R.V.A. ni de l'Administration de l'Aéronautique.

Par ailleurs, la Commission nationale de l'Infrastructuur n'a pas encore eu à s'occuper d'un dossier quelconque au sujet de cet aérodrome.

**

5. N.M.B.S. Leningen.

5. Emprunts S.N.C.B.

Jaar van uitgifte	Rentevoet %	Duur van de lening (jaren)	Nominaal bedrag uitgegeven (miljoenen franken)	1973 — (raming) Nog af te lossen saldo (miljoenen franken)	1974 — (raming) Nog af te lossen saldo (miljoenen franken)
—	—	—	—	—	—
<i>Année d'émission</i>	<i>Taux d'intérêt %</i>	<i>Durée de l'emprunt (ans)</i>	<i>Nominal émis (millions de francs)</i>	<i>1973 — (prévisions) Solde restant à rembourser (millions de francs)</i>	<i>1974 — (prévisions) Solde restant à rembourser (millions de francs)</i>
1937	4,—	63	1.000	709	678
1943	4,—	40	1.000	390	322
1955	4,—	20	950	289	237
1957	5,—	15	1.000	—	—
1961	4,50	12	580	—	—
1961	5,25	15	1.000	300	200
1962	5 — 5,25	20	1.550	352	320
	5,50				
1963	5,50	20	1.300	268	244
1964	6,25 — 6,50	10	1.500	299	—
1965	6,25 — 6,50	12	2.000	315	286
1965	6,25	10	50	50	50
1966	6,75 — 7,—	12	2.000	1.112	1.019
1967	6,75 — 7,—	15	3.200	1.463	1.349
1968	6,75	15	2.500	1.933	1.665
1969	6,75	15	2.466	2.183	1.883
1970	8 — 8,25	12	3.500	2.644	2.472
			—549		
1970	8,90	6	450	450	450
1970	8,—	6	300	300	300
1970	8,50	5	225	225	225
1971	7,75	14	3.500	2.590	2.311
			—829		
1972	6,75	12	3.500	2.883	2.739
			—617		
1973	7,25	10	3.000	3.000	2.860
1974	—	—	1.200	1.200	1.200
1974	—	—	—	—	2.000
				22.955	22.790