

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1977-1978

8 MAART 1978

Ontwerp van wet houdende de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1978

Ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1977

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR HET VERKEERSWEZEN EN DE PTT UITGEBRACHT DOOR Mevr. **D'HONDT-VAN OPDENBOSCH**

INHOUD

	Bladz.
Uiteenzetting van de Minister	3
I. Internationaal vervoerbeleid	3
A. Europese Gemeenschappen	3

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren Goemans, voorzitter; Boey, Bogaerts, E. Cuvelier, Daems, Demuyter, De Seranno, Féris, Fiévez, Guillaume, Gerits, Hanin, E. La-croix, Maes, Stassart, Tilquin, Van Canneyt, Vanderborght, Vangronsveld, Van Herreweghe, Vernimmen en Mevr. D'Hondt-Van Opdenbosch, verslaggever.
Plaatsvervangers : de heren Conrotte, Egelmeeers, Mevr. Panneels, de heren Peigneux, Vandenabeele, Van Nevel en Vergeylen.

R. A 10986*Zie :***Gedr. St. van de Senaat :****5-XIV + Bijl.** (1977-1978) N° 1 : Ontwerp van wet.**R. A 10987***Zie :***Gedr. St. van de Senaat :****6-XIV** (1977-1978) N° 1 : Ontwerp van wet.**SENAT DE BELGIQUE**

SESSION DE 1977-1978

8 MARS 1978

Projet de loi contenant le budget du Ministère des Communications de l'année budgétaire 1978

Projet de loi ajustant le budget du Ministère des Communications de l'année budgétaire 1977

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DES COMMUNICATIONS ET DES PTT PAR Mme **D'HONDT-VAN OPDENBOSCH**

SOMMAIRE

	Pages
Exposé du Ministre	3
I. Politique internationale des transports	3
A. Communautés européennes	3

Ont participé aux travaux de la Commission :

Membres effectifs : MM. Goemans, président; Boey, Bogaerts, E. Cuvelier, Daems, Demuyter, De Seranno, Féris, Fiévez, Guillaume, Gerits, Hanin, E. La-croix, Maes, Stassart, Tilquin, Van Canneyt, Vanderborght, Vangronsveld, Van Herreweghe, Vernimmen et Mme D'Hondt-Van Opdenbosch, rapporteur.

Membres suppléants : MM. Conrotte, Egelmeeers, Mme Panneels, MM. Peigneux, Vandenabeele, Van Nevel et Vergeylen.

R. A 10986*Voir :***Document du Sénat :****5-XIV + Ann.** (1977-1978) N° 1 : Projet de loi.**R. A 10987***Voir :***Document du Sénat :****6-XIV** (1977-1978) N° 1 : Projet de loi.

	Bladz.		Pages
	—		—
B. Benelux	8	B. Benelux	8
C. ECMT	9	C. CEMT	9
D. CTI	10	D. CTI	10
E. OESO	11	E. OCDE	11
II. Nationaal vervoerbeleid	12	II. Politique nationale des transports	12
A. De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	12	A. La Société nationale des Chemins de fer belges	12
B. Stedelijk vervoer en streekvervoer	24	B. Transports urbains et régionaux	24
C. Wegvervoer en verkeersveiligheid	31	C. Transports routiers et sécurité routière	31
D. Luchtvaart	37	D. Aéronautique	37
E. Havenbeleid. — Binnenvaart en Zeevaart	47	E. Politique portuaire. — Navigation intérieure et navigation maritime	47
F. De tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer	58	F. Les auxiliaires de transport de marchandises	58
Bespreking	59	Discussion	59
Synthese en stemmingen	133	Synthèse et votes	133
Bijlage: uitvoering van de wet van 18 februari 1969	136	Annexe: exécution de la loi du 18 février 1969	136

UITEENZETTING VAN DE MINISTER

I. — INTERNATIONAAL VERVOERBELEID

A. De Europese Gemeenschappen

Sedert 1 juli 1977 en voor de tweede maal sinds de verruiming van de Gemeenschap, werd het voorzitterschap van de Raad aan België toevertrouwd.

Met het oog hierop, werden reeds vorig jaar enkele prioritaire objectieven aangekondigd zoals o.a. het totstandbrengen van een betere marktorganisatie, welke rekening houdt met de harmonisatie van de concurrentievoorwaarden om het immobilisme in het Europees vervoerbeleid te doorbreken.

Na twee Raden, nl. op 27 oktober en 20/21 december 1977, onder Belgisch voorzitterschap kan de relance van het Europees vervoerbeleid als effectief worden beschouwd.

Deze relance voltrok zich voornamelijk in de sektor van het wegvervoer. Doch even belangrijk moet het op gang brengen van het communautair beleid inzake zeevaart en luchtvaart worden genoemd, twee domeinen die dit jaar voor het eerst concreet werden benaderd.

Aangezien nieuwe maatregelen inzake harmonisatie van de mededingingsvoorwaarden meermaals als een prealabel naar voren werden geschoven om vooruitgang te boeken op het vlak van de liberalisatie van het wegvervoer heeft het Belgisch voorzitterschap alles in het werk gesteld om de sociale harmonisatie een nieuw impuls te geven.

De afschaffing van de 450 km grens voor de met een tachograaf uitgeruste voertuigen, gepaard gaande met nieuwe sociale maatregelen werd reeds sedert enkele jaren in het vooruitzicht gesteld. Tevergeefs werd hierover in december 1976 en in juni laatstleden beraadslaagd.

In oktober werd echter het compromisvoorstel van het Belgisch voorzitterschap aanvaard. Hierdoor werd een ernstige crisis vermeden. Het gevaar was immers niet denkbeeldig dat de meeste, zoniet alle Lid-Staten zich anders genoodzaakt zouden hebben gevoeld de bestaande EEG-reglementering niet meer toe te passen.

Door het goedkeuren van het compromis werden niet alleen wijzigingen en aanvullingen aangebracht aan de sociale verordening 543/69, doch werden eveneens de tachograafverordening en deze om tot het UNO-akkoord over de rij- en rusttijden, het AETR, toe te treden, goedgekeurd.

Konkreet komt dit onder meer neer op :

— De afschaffing voor de met een tachograaf uitgeruste voertuigen van de regel van de « dubbele bemanning » welke geldt voor bepaalde voertuigen die afstanden van meer dan 450 km per dag afleggen;

— De uitbreiding van de wekelijkse rusttijd, met vijf uur; deze wordt zodoende op 29 uur gebracht;

EXPOSE DU MINISTRE

I. — POLITIQUE INTERNATIONALE DES TRANSPORTS

A. Communautés européennes

Depuis le 1^{er} juillet 1977 et pour la deuxième fois depuis l'élargissement de la Communauté, la Belgique s'est vu confier la présidence du Conseil.

C'est dans cette optique que, l'année dernière déjà, un certain nombre d'objectifs prioritaires ont été annoncés, tels que la mise en place d'une meilleure organisation des conditions de concurrence, afin de secouer l'immobilisme ressenti en matière de politique européenne des transports.

Au terme des deux Conseils des 27 octobre et 20/21 décembre 1977, sous la présidence belge, on peut considérer que la relance de la politique européenne des transports s'est concrétisée dans les faits.

Cette relance a surtout été ressentie dans le secteur des transports routiers, mais tout aussi importante s'avère être la réalisation d'une politique communautaire maritime et aéronautique, deux secteurs qui, cette année et pour la première fois, ont été abordés d'une manière concrète.

Comme de nouvelles mesures en vue de l'harmonisation des conditions de concurrence ont maintes fois été prônées comme préalable indispensable à la libéralisation des transports routiers, la présidence belge s'est efforcée au maximum de relancer l'harmonisation sociale.

Il y a quelques années déjà que la suppression de la limite des 450 km pour les véhicules équipés d'un tachygraphe, assortie de nouvelles mesures sociales, a été envisagée. Les débats consacrés à cette question en décembre 1976 et en juin dernier n'avaient pas abouti.

En octobre, la proposition de compromis avancée par la présidence belge connut un meilleur sort et fut acceptée. Une crise grave au sein de la Communauté a ainsi pu être évitée. Il existait en effet un risque évident que la plupart des Etats membres, pour ne pas dire tous, se soient sentis forcés de renoncer à l'application de la réglementation existante de la CEE.

L'approbation du compromis permet non seulement d'amender et de compléter le règlement social 543/69, mais également d'approuver le règlement relatif aux tachygraphes ainsi que celui relatif à l'adhésion à l'accord ONU concernant la durée de conduite et le temps de repos, l'AETR.

Concrètement, ceci revient notamment à :

— Supprimer pour les véhicules équipés d'un tachygraphe, l'obligation de prévoir un « double équipage », qui est de rigueur pour certains véhicules effectuant des distances de plus de 450 km par jour;

— Augmenter de 5 heures la durée de repos hebdomadaire, la portant ainsi à 29 heures;

— Het verbod om bepaalde soorten beloningen te verstrekken waardoor de verkeersveiligheid in gevaar kan worden gebracht;

— De vrijstelling tot 1 juli 1979 in plaats van 1 januari 1978 van het gebruik van de tachograaf voor het goederenvervoer binnen een straal van 50 km of met voertuigen met een gewicht in beladen toestand van niet meer dan 6 ton (voor de voertuigen die geen gevaarlijke goederen vervoeren en ingeschreven zijn vóór 1 januari 1975);

— De mogelijkheid tot invoeren van nationale afwijkingen op bepaalde sociale voorschriften;

— De verbetering van een groot aantal technische bepalingen van de tachograafverordening.

Bovendien werd aanvaard dat de Commissie een Lid-Staat (in de praktijk Ierland en het Verenigd Koninkrijk) de toelating kan geven, om onder streng gecontroleerde voorwaarden, de sociale reglementering progressief toe te passen op het nationale vervoer, gedurende een overgangperiode van drie jaar.

Op het vlak van de technische harmonisatie werden ook dit jaar enkele nieuwe richtlijnen goedgekeurd met betrekking tot de technische voorschriften voor de motorvoertuigen.

Naast de wijziging van de richtlijn betreffende het toegestane geluidsniveau en de uitlaatinrichting van motorvoertuigen werd de harmonisatie onder meer uitgebreid tot de sleepinrichting voor motorvoertuigen, tot de veiligheidsgordels en de bevestigingssystemen, tot het zichtveld van de bestuurder, de ruitenwissers en ruitensproeiers. Een communautaire reglementering werd ingevoerd voor de achtermistlichten, de achteruitrijlichten en de parkeerlichten.

Volledigheidshalve moet ook worden vermeld dat zoals vorig jaar aangekondigd, de technische controle van de bedrijfsvoertuigen uiterlijk op 1 januari 1983 verplicht zal worden in alle Lid-Staten.

Het knelpunt van de technische harmonisatie — de afmetingen en gewichten van de bedrijfsvoertuigen — kon echter nog niet worden opgelost. De Raad heeft evenwel de Commissie verzocht nieuwe voorstellen te formuleren om zo spoedig mogelijk uit de impasse te geraken.

Dank zij de compromisvoorstellen van het voorzitterschap op het vlak van de sociale en fiscale harmonisatie kon op de Raad van december een verhoging met 20 pct. van het communautair contingent voor het goederenvervoer over de weg en een verdere liberalisatie van bepaalde, economische minder belangrijke categorieën wegvervoer bekomen worden. Alhoewel de Raad van december het voorstel van het Voorzitterschap nog niet heeft kunnen aanvaarden is het op basis van dit voorstel dat de Raad zich voor juli 1978 zal uitspreken.

Het voorstel van het voorzitterschap beoogt een soepele aanpassing van de belastingstelsels op de bedrijfsvoertuigen,

— Interdire certaines formes de rémunération susceptibles de compromettre la sécurité routière;

— Exempter jusqu'au 1^{er} juillet 1979 au lieu du 1^{er} octobre 1978 l'utilisation du tachygraphe pour les transports de marchandises effectués à l'intérieur d'un rayon de 50 km ou au moyen de véhicules dont le poids en charge est de maximum 6 tonnes (pour les véhicules qui ne transportent pas de matières dangereuses et qui sont immatriculés avant le 1^{er} janvier 1975);

— Permettre l'introduction de dérogations de portée nationale à certaines dispositions sociales;

— Améliorer de nombreuses dispositions techniques du règlement relatif au tachygraphe.

Au surplus, il a été admis que la Commission peut autoriser un Etat membre (il s'agit concrètement de l'Irlande et du Royaume-Uni) à procéder de manière progressive, mais dans des conditions de contrôle très strict, à l'application de la réglementation sociale dans le secteur national des transports, et ce durant une période transitoire de 3 ans.

Sur le plan de l'harmonisation technique, l'année sous revue a également vu l'approbation de nouvelles directives concernant les prescriptions techniques des véhicules à moteur.

Hormis la modification de la directive relative au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des véhicules à moteur, l'harmonisation a été notamment étendue aux dispositifs de remorquage des véhicules à moteur, aux ceintures de sécurité et aux systèmes de retenue, au champ de vision du conducteur, aux essuie-glaces et aux lave-glaces et une réglementation communautaire a été adoptée à propos des feux-brouillard arrière, des feux de marche arrière et des feux de stationnement.

A titre complémentaire, il y a lieu de signaler que, comme il avait été annoncé l'année précédente, le contrôle technique des véhicules utilitaires sera rendu obligatoire le 1^{er} janvier 1983 au plus tard, dans tous les Etats membres.

Il n'a cependant pas encore été possible de résoudre un des problèmes essentiels de l'harmonisation technique, à savoir celui des poids et dimensions des véhicules utilitaires. Le Conseil a toutefois invité la Commission à formuler de nouvelles propositions en vue de sortir au plus vite de l'impasse.

Grâce aux propositions de compromis de la présidence sur le plan de l'harmonisation sociale et fiscale, une augmentation de 20 p.c. du contingent communautaire des transports de marchandises par route et la libéralisation progressive de certaines catégories de transports routiers économiquement moins importantes ont pu être obtenues au Conseil de décembre. Bien que celui-ci n'ait pas encore pu accepter la proposition de la présidence, c'est sur base de cette proposition que le Conseil se prononcera avant juillet 1978.

La proposition de la présidence vise une adaptation souple du régime de taxation des véhicules professionnels, s'appuyant

steunend op de marginale gebruikskost, waardoor de weg kan geopend worden voor de effectieve toerekening van de infrastructuurkosten, sluitstuk van de harmonisatie voor de mededingingsvoorwaarden.

Op 27 oktober werd voor de eerste maal tijdens een EG-vervoerraad, met gekwalificeerde meerderheid gestemd.

Dank zij dit, voor later te treffen beslissingen, nuttig precedent, kon het voor 1 januari 1978 gevreesde juridisch vacuum inzake de prijsvorming in het goederenvervoer over de weg tussen de Lid-Staten vermeden worden.

Het compromis van het Belgisch voorzitterschap verzoenende de voorstanders van verplichte margetarieven, de verdedigers van de door de Commissie voorgestelde referentietarieven en de tegenstanders van om het even welk tariefstelsel.

Tot 1 januari 1984, zal geëxperimenteerd worden met twee tariefstelsels nl. verplichte tarieven op de relaties tussen de oorspronkelijk zes Lid-Staten, en referentietarieven, op de relaties tussen de Zes en de drie nieuwe Lid-Staten, waarna aan de hand van de opgedane ervaring een uniform communautair systeem zal moeten worden gevonden.

Eveneens op de oktoberraad werd ter vergemakkelijking van de vestiging van personen- en goederenvervoerders uit een Lid-Staat in de andere Lid-Staten, de in 1974 goedgekeurde richtlijnen tot reglementering van de toegang tot het beroep, aangevuld met een richtlijn welke de wederzijdse erkenning mogelijk maakt van de van 1 januari 1978 af verplicht gestelde betrouwbaarheid, financiële draagkracht en vakkbekwaamheid van de vervoerondernemers.

Aan deze voor het wegvervoer, zeer positieve balans moet nog worden toegevoegd de in oktober door de Raad goedgekeurde Verordening tot wijziging van Verordening 517/72 betreffende de invoering van gemeenschappelijke regels voor het geregeld vervoer en de bijzondere vormen van geregeld vervoer met autobussen tussen de Lid-Staten.

Door deze Verordening wordt de in 1972 voorziene mogelijkheid voor het toestaan van afwijkingen welke de exploitatie van bepaalde diensten versoepelt, uitgebreid tot alle geregelde en bijzondere vormen van geregelde autobusdiensten die gebruik maken van ferrydiensten tussen twee Lid-Staten, voor zover de totale afstand over land niet meer dan 100 km bedraagt.

Om zijn inspanningen met betrekking tot het wegvervoer af te ronden, heeft de Raad van december het onderhandelingsmandaat van de Commissie gewijzigd om het tot standbrengen van een akkoord met 10 Europese landen, die lid zijn van de Europese Conferentie van Ministers van Transport mogelijk te maken. Dit akkoord zal moeten leiden tot de invoering van een uniforme regeling in Europa voor het internationaal reizigersvervoer per autocar.

Ook op het vlak van het spoorvervoer kon enige vooruitgang worden geboekt. Bekommerd door de steeds erger wordende financiële toestand van al de Europese spoorwegondernemingen heeft de Raad in december 1976 nogmaals bij de negen nationale spoorwegmaatschappijen aangedron-

sur le coût marginal d'usage, qui pourrait ouvrir la voie à une imputation effective des coûts d'infrastructure, qui est la clé de voûte de tout le système d'harmonisation des conditions de concurrence.

C'est le 27 octobre que, pour la première fois, un Conseil des transports CEE a voté à la majorité qualifiée.

Ce précédent, très encourageant en vue des décisions ultérieures, permit d'éviter le vide juridique que l'on avait craint le 1^{er} janvier 1978 en matière de formation de prix pour les transports de marchandises par route entre les Etats membres.

Le compromis énoncé par la présidence belge a concilié les thèses des partisans des tarifs à fourchettes obligatoires, des défenseurs des tarifs de référence proposés par la Commission et des adversaires d'un quelconque système de tarification.

Jusqu'au 1^{er} janvier 1984, les deux systèmes tarifaires, c'est-à-dire les tarifs obligatoires pour les relations entre les 6 Etats membres initiaux, et les tarifs de référence pour les relations entre les 6 et les 3 nouveaux Etats membres, seront appliqués à titre expérimental, après quoi il sera possible à partir des résultats de l'expérience d'aboutir à un système communautaire uniforme.

Egalement au Conseil d'octobre, il fut décidé, en vue de faciliter l'établissement des transporteurs de voyageurs et de marchandises d'un Etat membre dans un autre Etat membre, de compléter les directives approuvées en 1974 concernant l'accès à la profession par une directive permettant la reconnaissance mutuelle à partir du 1^{er} janvier 1978, des critères d'honorabilité, ainsi que de capacités financière et professionnelle des entrepreneurs de transports.

A ce bilan extrêmement positif pour les transports routiers, il faut encore ajouter l'approbation par le Conseil en octobre dernier, d'un règlement modifiant le règlement 517/72 relatif à l'introduction de règles communes pour les services réguliers et les services réguliers spécialisés effectués par autocars et par autobus entre les Etats membres.

Par ce règlement, la possibilité prévue en 1972 d'accorder des dérogations permettant d'assouplir l'exploitation de certains services, a été étendue à tous les services réguliers d'autobus qui font usage des services de carferry entre deux Etats membres, pour autant que la distance totale par la route ne dépasse pas 100 km.

Pour boucler l'inventaire relatif aux transports routiers, le Conseil de décembre a changé le mandat de négociation de la Commission en vue de la conclusion d'un accord avec 10 pays européens, membres de la Conférence européenne des Ministres des Transports. Cet accord devra aboutir à l'instauration en Europe d'un système uniforme pour le transport international de voyageurs en autocars.

Quant au transport ferroviaire, il a également connu une certaine évolution. Préoccupé par la situation financière de plus en plus précaire que connaît l'ensemble des sociétés ferroviaires européennes, le Conseil avait en décembre 1976 insisté derechef auprès des 9 sociétés ferroviaires nationales

gen op de intensivering van hun samenwerking en dit in afwachting van een initiatief van de Commissie om samen met de Regeringen en de spoorwegen deze samenwerking te concretiseren. Van zijn kant hechtte de Raad in oktober zijn goedkeuring aan een verordening betreffende de noodzakelijke maatregelen om de boekhoudingen en de jaarrekeningen van de spoorwegondernemingen onderling vergelijkbaar te maken.

Deze verordening geeft een uniform kader aan voor de jaarrekeningen (balans en winst-en-verliesrekening) waarin de spoorwegondernemingen hun jaarresultaten moeten omzetten aan de hand van een communautaire nomenclatuur. Deze verordening moet leiden tot een betere doorzichtigheid van de steeds toenemende financiële interventies van de Staten en van de eigen ontvangsten en uitgaven van de spoorwegen. Samen met de invoering van uniforme regels voor de kostprijsberekening, welke naar alle waarschijnlijkheid in 1978 zal kunnen plaatsvinden, is deze verordening noodzakelijk voor het zoeken naar toekomstige saneringsmogelijkheden.

Wat de binnenvaart betreft werd de Raad geconfronteerd met een negatief advies van het Europees Gerechtshof met betrekking tot het in juli 1976 geparafeerde akkoord met Zwitserland betreffende de oprichting van een Europees oplegfonds voor de binnenvaart. Om het Akkoord verenigbaar te maken met het Verdrag heeft de Raad in december het onderhandelingsmandaat dat aan de Commissie was toevertrouwd gewijzigd ten einde een nieuwe overeenkomst te bereiken met Zwitserland. Bij de uitvoering van dit mandaat, dat als prioritair werd gesteld, zal terdege rekening worden gehouden met de Nederlandse beslissing om het niet-Rijnvervoer op Nederlands grondgebied aan het toepassingsveld van het Fonds te onttrekken. Door deze beslissing sluit Nederland zich aan bij de vroeger door België aangenomen houding, geïnspireerd door de wil tot het in standhouden van de beurtrol.

Van zodra de moeilijkheden met betrekking tot de oplegging zullen overbrugd zijn, zal de Raad de andere Commissievoorstellingen voor de binnenvaart, met name de toegang tot het beroep, de sociale harmonisatie en de capaciteitsregeling, kunnen bespreken.

In de komende maanden zal de Raad zich echter bij voorrang moeten buigen over de problemen welke kunnen ontstaan ingevolge de opening in 1985 van het Rijn-Main-Donau kanaal.

Vermeldenswaard is nog de inspanning van de Raad op het vlak van de investeringen in de vervoerinfrastructuur. In december heeft de Raad besloten een procedure voor de coördinatie van de verkeersinfrastructuurwerken van communautair belang te voeren.

Alhoewel de Raad reeds vroeger meermaals het belang van een communautair zeevaartbeleid onderstreepte moest tot de Raad van juni worden gewacht vooraleer een eerste concrete beslissing kon worden genomen. De Raad keurde een procedure goed welk een voorafgaand EEG-overleg voorschrijft voor maritieme problemen die in internationale organisaties worden besproken en de EEG interesseren, als-

pour qu'elles intensifient leur coopération en attendant qu'une initiative soit prise par la Commission pour concrétiser cette coopération de concert avec les gouvernements et les sociétés ferroviaires. Pour sa part, le Conseil d'octobre dernier a approuvé un règlement relatif aux mesures indispensables à prendre pour permettre la comparabilité de la comptabilité et des comptes annuels des sociétés ferroviaires respectives.

Ce règlement détermine un cadre uniforme pour l'établissement des comptes annuels (bilan et compte des pertes et profits), dans lequel les sociétés ferroviaires doivent transposer leurs résultats annuels à l'aide d'une nomenclature communautaire. Ce règlement doit permettre d'avoir un meilleur aperçu des interventions financières de plus en plus importantes accordées par les Etats ainsi que des recettes et dépenses propres des chemins de fer. Conjointement à l'établissement de règles uniformes pour le calcul des coûts, qui, selon toute probabilité, pourra entrer en vigueur en 1978, ce règlement s'avère indispensable en vue de la recherche de nouvelles solutions d'assainissement.

En ce qui concerne la navigation intérieure, le Conseil enregistra l'avis négatif de la Cour européenne à propos de l'accord parafé en 1976 avec la Suisse au sujet de la création d'un Fonds européen d'immobilisation de la navigation intérieure. Pour rendre cet accord conforme aux termes du traité, le Conseil de décembre a changé le mandat de négociation confié à la Commission en vue de la conclusion d'un nouvel accord avec la Suisse. Lors de l'élaboration des termes de ce mandat auquel fut attribué un caractère de priorité, on tiendra en tout cas compte de la décision des Pays-Bas d'exclure du champ d'application du Fonds tout transport par batellerie en territoire néerlandais autre que le transport rhénan. Par cette décision, les Pays-Bas se rallient à la position adoptée à l'époque par la Belgique et inspirée par la volonté de maintenir un système de tour de rôle.

Dès que les difficultés inhérentes au régime d'immobilisation auront été surmontées, le Conseil pourra discuter les autres propositions de la Commission en matière de navigation intérieure, à savoir notamment l'accès à la profession, l'harmonisation sociale et la réglementation de la capacité.

Au cours des prochains mois, le Conseil devra examiner en priorité les problèmes qui peuvent se présenter suite à l'ouverture du canal Rhin-Main-Danube en 1985.

Notons encore l'effort consenti par le Conseil dans le cadre des investissements dans l'infrastructure des transports. En décembre, le Conseil a décidé d'introduire une procédure de coordination des travaux d'infrastructure d'intérêt commun.

Bien que le Conseil ait précédemment déjà souligné à plusieurs reprises l'intérêt d'une politique maritime commune, il a fallu attendre la réunion du Conseil de juin pour qu'une première décision concrète soit prise. Le Conseil approuva une procédure préconisant une consultation préalable au niveau de la CEE sur les problèmes maritimes qui sont à l'ordre du jour des organisations internationales et qui inté-

mede voor *a posteriori* overleg op het gebied van bilaterale akkoorden die de Lid-Staten op zeevaartgebied afsluiten.

Deze eerste concrete beslissing effent ongetwijfeld de weg voor nieuwe beslissingen op dat vlak. In dat opzicht heeft de Raad de Commissie uitgenodigd voorstellen in te dienen voor het treffen van gemeenschappelijke technische en sociale normen om de veiligheid van zeeschepen te bevorderen en heeft de Raad in oktober beslist zo spoedig mogelijk vast te stellen welke prioritaire gemeenschapsacties moeten worden ondernomen om het hoofd te bieden aan de steeds groter wordende concurrentie, die de vervoerders van de Gemeenschap ondervinden vanwege de landen met Staats-handel.

Samen met de maritieme problemen die kunnen voort-spruiten uit de toetreding van Griekenland tot de Gemeenschap acht België de behandeling van dit probleem pri-oritair. Ook het belangrijke probleem van het al dan niet toetreden van de Gemeenschap tot de UNCTAD-conventie inzake de gedragscode voor maritieme lijnvaartconferenties vereist een dringende oplossing. De Commissie heeft hier-omtrent een nieuw voorstel ingediend dat in 1978 zal worden besproken door de Raad.

Op voorstel van het Britse voorzitterschap heeft de Raad van juni een mandaat goedgekeurd ten einde de problemen met betrekking tot het luchtvaartbeleid in de Gemeenschap te kunnen behandelen.

Ingaand op dit mandaat heeft het Belgisch voorzitterschap van oktober af de eerste werkzaamheid ondernomen. Met voldoening heeft de Raad kennis genomen van de goede start van de werkzaamheden op dit gebied en heeft hij gewezen op het grote politieke belang van de behandeling van luchtvaartproblemen in de EEG en over de wenselijk-heid van een communautaire aanpak. De Raad heeft dan ook aangedrongen om hem zo spoedig mogelijk voorstellen voor prioritaire acties voor te leggen.

Het is dezelfde politieke wil, die het heeft mogelijk ge-maakt op 27 oktober een door het Belgisch voorzitterschap voorgestelde resolutie aan te nemen, waarbij de luchtpiraterij en het terrorisme worden veroordeeld.

Aangezien het van kapitaal belang is de Europese burgers rechtstreeks te betrekken bij de ontwikkeling van het Euro-pees vervoerbeleid heeft het voorzitterschap alles in het werk gesteld om vooruitgang te boeken inzake de invoering en een uniforme toepassing van zomertijdperioden in de Gemeenschap en werd het probleem van de invoering van een Europees rijbewijs, dat automatisch geldig zou zijn in alle Lid-Staten en geleidelijk de nationale rijbewijzen zou vervangen op de agenda van de decemberraad geplaatst.

Wat dit laatste betreft heeft de Raad zijn principiële goed-keuring gehecht aan de invoering van een communautair rijbewijs en opdracht gegeven het onderzoek van het pro-bleem op basis van een door het voorzitterschap ingediend compromis verder te zetten.

Wat de werkzaamheden voor de komende jaren betreft, heeft de Raad in december kennis genomen van een mede-

ressent la CEE, ainsi qu'une consultation *a posteriori* dans le domaine des accords bilatéraux conclus par les Etats membres en matière de navigation maritime.

Cette première décision concrète aplanit sans aucun doute la voie en vue de nouvelles décisions sur ce plan. A ce propos, le Conseil a invité la Commission à lui soumettre des propositions en vue de fixer des normes communes sur les plans technique et social afin de promouvoir la sécurité des navires de mer, et le Conseil a décidé en octobre dernier de fixer au plus tôt l'ordre de priorité dans lequel les actions communautaires devraient être entreprises pour faire face à la concurrence de plus en plus âpre que rencontrent les transporteurs maritimes de la Communauté de la part des pays à commerce d'Etat.

La Belgique estime que ce problème mérite d'être traité en priorité conjointement avec les problèmes maritimes qui peuvent résulter de l'adhésion de la Grèce à la Commu-nauté. Il en est de même du problème déterminant que constitue l'adhésion ou la non-adhésion de la Communauté à la Convention de la CNUCED relative au code de conduite des conférences maritimes. La Commission a introduit une nouvelle proposition à ce sujet qui sera discutée au Conseil en 1978.

Sur proposition de la présidence britannique, le Conseil a approuvé en juin dernier un mandat permettant l'étude des problèmes afférents à la politique aéronautique de la Communauté.

Répondant à ce mandat, la présidence belge s'était chargée en octobre dernier de faire débiter les travaux. C'est avec satisfaction que le Conseil a pris connaissance du début des travaux et a souligné l'importance politique que pré-sente le traitement des problèmes aéronautiques au sein de la CEE, et l'opportunité d'une approche communautaire. Aussi le Conseil a-t-il insisté pour qu'on lui soumette au plus tôt des propositions pour des actions prioritaires.

C'est cette même volonté politique qui a permis le 27 octobre 1977 l'adoption d'une résolution de la présidence belge condamnant la piraterie aérienne et le terrorisme.

Comme il est primordial que les citoyens européens soient directement associés au développement de la politique euro-péenne des transports, la présidence a tout mis en œuvre en vue de l'instauration et de l'application uniforme de l'heure d'été dans la Communauté. Le problème de l'instauration d'un permis de conduire européen valable automatiquement dans tous les Etats membres et qui remplacerait progressi-vement les permis de conduire nationaux était inscrit à l'ordre du jour du Conseil de décembre.

En ce qui concerne ce dernier point, le Conseil a marqué son accord de principe sur l'instauration d'un permis de conduire communautaire et a donné le mandat de continuer l'examen du problème sur base d'un compromis introduit par la présidence.

En ce qui concerne les travaux futurs, le Conseil de décembre a pris connaissance d'une communication de la

deling van de Commissie, waarbij zij de prioriteiten voor 1978-1979-1980 heeft aangeduid.

De Raad zal in de mate van het mogelijke hiermede rekening houden. Alhoewel sommigen zouden kunnen betwisten dat de Raad geen werkprogramma heeft goedgekeurd, moet onderstreept worden dat slechts vooruitgang op het vlak van het communautair vervoerbeleid kan worden geboekt door het treffen van concrete beslissingen.

Door dit laatste principe te huldigen en door compromisoplossingen voor te stellen, heeft België tijdens zijn zes maanden voorzitterschap niet minder dan twaalf beslissingen kunnen afdwingen en hiermede de relance van het communautair vervoerbeleid bewerkstelligd.

Wat de toekomst betreft, zal België geen moeite sparen om samen met de andere Lid-Staten het Europees vervoerbeleid verder uit te bouwen.

Dit Europees vervoerbeleid zou in de eerste plaats als objectief moeten hebben de harmonisatie van de concurrentievoorwaarden en de reglementering van de capaciteit van alle vervoertakken, ten einde geleidelijk de financiële overheidsinterventies te kunnen verminderen, zonder daarbij de vereisten op het gebied van de energie, van het leefmilieu, van de kwaliteit van het leven en van de ruimtelijke ordening uit het oog te verliezen.

Terzelfder tijd moet een progressieve politiek van sociale vooruitgang worden gevoerd, in functie van de mogelijkheden geboden door de evolutie van de economische toestand, om zowel de levensvoorwaarden van de werknemers voortdurend te verbeteren als de ondernemers een billijke winst te laten verdienen.

B. Benelux

Wat het Zeehavenoverleg betreft, werd op ambtelijk vlak voortgang gemaakt met de harmonisatie van de havenstatistieken. Aldus werden deze thans zowel voor binnenkomende als voor uitgaande schepen in België en Nederland bijgehouden met gebruikmaking van de in de geharmoniseerde douanedokumenten 20 en 21 voorkomende gegevens.

In de sektor van het intra-Benelux goederenvervoer over de weg werden de in maart 1976 voor de eerste maal opgetrokken Benelux-margetarieven onlangs opnieuw met 15 pct. verhoogd ingevolge de gestegen exploitatiekosten en de evolutie van de marktprijzen. Met het oog op een betere automatische verwerking der gegevens werd een nieuwe vrachtbrief-vervoerdokument voor het bezoldigd goederenvervoer over de weg tussen de Beneluxlanden naar het model van de IRU ingevoerd.

Betreffende het wegverkeer werd aan de veiligheid van bestuurders van tweewielige voertuigen bijzondere aandacht besteed. Gemeenschappelijke voorstellen werden door de Benelux deskundigen uitgewerkt en zullen op korte termijn door de betrokken Ministers, met het oog op hun toepassing worden onderzocht.

Commission par laquelle elle a communiqué les priorités pour 1978, 1979 et 1980.

Le Conseil en tiendra compte dans la mesure du possible. Bien que certains pourraient déplorer que le Conseil n'ait pas approuvé un programme de travail, il convient de souligner que sur le plan communautaire on ne peut progresser qu'en prenant des décisions concrètes.

En suivant ce principe et en présentant des solutions de compromis, la Belgique a, durant ses six mois de présidence, pu faire accepter pas moins de 12 décisions et ainsi relancer la politique commune des transports.

En ce qui concerne l'avenir, la Belgique n'épargnera aucun effort pour élaborer, en collaboration avec les autres Etats membres, la politique européenne des transports.

Cette politique des transports européenne devrait avoir pour premier objectif l'harmonisation des conditions de concurrence et la réglementation de la capacité de tous les modes de transport afin de réduire progressivement les interventions financières des Etats sans négliger pour autant les nécessités en matière d'énergie, d'environnement, de la qualité de la vie et de l'aménagement du territoire.

Dans le même temps, une politique graduelle de progrès social, menée en fonction des possibilités offertes par l'évolution de la situation économique, devra permettre d'améliorer constamment les conditions de vie des travailleurs et de garantir aux employeurs une juste rémunération de leurs efforts.

B. Benelux

Dans le domaine du Benelux, la nécessité de tenir une nouvelle concertation portuaire n'a pas encore été ressentie par les Ministres concernés et les autorités portuaires. L'harmonisation des statistiques portuaires a toutefois connu un développement favorable. Ainsi, ces statistiques sont désormais établies, tant pour les navires entrant dans les ports que pour les navires sortants, en utilisant les données figurant dans les documents douaniers harmonisés 20 et 21.

Dans le secteur du transport routier intra-Benelux de marchandises, les tarifs à fourchettes, qui avaient été majorés une première fois en mars 1976, viennent d'être augmentés une seconde fois, suite à l'augmentation des coûts d'exploitation et à l'évolution des prix du marché. Dans un but d'un meilleur dépouillement mécanique des données, il a été introduit, sur le modèle de l'IRU, une nouvelle lettre de voiture-document de transport pour le transport routier rémunéré de marchandises entre les pays du Benelux.

Concernant la circulation routière, une attention particulière a été accordée à la sécurité des conducteurs de deux roues. Des propositions communes ont été élaborées par les experts des trois pays. En vue de leur mise en application, elles seront étudiées à brève échéance par les Ministres concernés.

Op het vlak van de spoorwegen werd voor de eerste maal overgegaan tot de invoering van een Benelux-railtoerabonement tussen 1 april en 30 september. Het geldt nog slechts een proefneming en de definitieve invoering ervan zal bijgevolg afhangen van de ervaring die daarmee dit jaar wordt opgedaan.

Voorts werd besloten een gemeenschappelijk doorlopend Beneluxtarief voor wagenladingen op te stellen. De desbetreffende werkzaamheden hebben een vlot verloop zodat dat tarief wellicht in het voorjaar van kracht zou kunnen worden.

Ten einde het mogelijk te maken dat een groter aantal treinen de intra-Beneluxgrens zonder oponthoud zouden overschrijden, werd besloten dat firma's die in het bezit zijn van een machtiging « toegelaten afzenden » en/of « toegelaten geadresseerde » die machtiging ook kunnen gebruiken bij vervoer per spoor.

C. Europese Conferentie der Ministers van Transport (ECMT)

Zoals de vorige jaren was de werking van de ECMT te situeren in het kader van het tweejarigenplan waarvan het eerste luik de externe factoren van de vervoersector, met name het leefmilieu en de energie, en de interne factoren, namelijk het economisch onderzoek, beslaat, en het tweede luik de werkzaamheden omvat die verband houden met de algemene vervoerpolitiek.

In dit laatste verband heeft de ECMT de diverse problemen onderzocht eigen aan de vervoermiddelen die binnen het raam van de Conferentie worden behandeld.

Inzake de spoorwegen bleven de normalisatie van de kostenberekening en de verplichtingen van openbare dienst de aandacht gaande houden. Bovendien heeft de Ministerraad van december 1977 zich in het kader van een algemene discussie over de problemen van het spoorvervoer beraden. Tot de gespreksthema's behoorden onder meer de aanpassing van de investeringen aan de behoeften, de commerciële organisatie en de bevordering van het internationaal vervoer.

Op het vlak van het wegvervoer heeft de Ministerraad zich uitgesproken voor het bestendigen van het multilateraal contingent van het internationaal goederenvervoer over de weg. Onder de studieobjecten dienen vermeld: de voortzetting van de studie over de fiscaliteit en de vraagstukken in verband met het regime van het internationaal wegvervoer en de liberalisatie van bepaalde van deze transporten.

Bovendien heeft de ECMT zich eveneens beraden over de problemen eigen aan het verkeer met het Midden-Oosten, waar zekere Lid-Staten direct bij betrokken zijn.

Wat de verkeersveiligheid betreft, dient naast de voortzetting van de eerder gestarte werkzaamheden zeer speciaal de studie te worden vermeld over de verkeersongevallen tijdens de nacht en over de toestand inzake het verplicht dragen van de veiligheids gordel.

Op het gebied van de investeringen onderzoekt de Conferentie de mogelijkheid tot hervorming van de statistische

Dans le domaine des chemins de fer, il a pour la première fois été introduit un abonnement « Tourrail » Benelux du 1^{er} avril au 30 septembre. Il ne s'agit encore que d'un essai et son instauration définitive dépendra par conséquent des résultats obtenus cette année.

Il a par ailleurs été convenu d'établir un tarif commun continu Benelux pour les transports de marchandises par wagons complets. Les travaux y afférents évoluent favorablement, de sorte que ce tarif pourrait entrer en vigueur au printemps prochain.

En vue de permettre à un plus grand nombre de trains de franchir la frontière intra-Benelux sans arrêt prolongé, il a été décidé que les firmes qui sont en possession d'une autorisation « destinataire agréé » et/ou « expéditeur agréé » puissent dorénavant aussi utiliser cette autorisation en transport ferroviaire.

C. Conférence européenne des Ministres des Transports (CEMT)

Tout comme les années précédentes, les activités de la CEMT se sont déployées dans le cadre du programme bisannuel dont les volets couvrent, d'une part, non seulement les éléments externes au secteur transport, à savoir l'environnement, l'énergie, mais aussi les éléments internes, c'est-à-dire la recherche économique, et, d'autre part, les travaux relevant de la politique générale des transports.

C'est sous ce deuxième volet que la CEMT a étudié les divers problèmes inhérents aux différents modes de transport couverts par la Conférence.

Dans le domaine des chemins de fer, la normalisation du calcul des coûts et les obligations de service public ont continué à préoccuper les responsables. D'autre part, au cours de sa session de décembre, le Conseil des Ministres s'est penché, dans le cadre d'un débat général, sur les problèmes se rapportant aux chemins de fer. Parmi les éléments de discussion figuraient : l'adaptation des investissements aux besoins, l'organisation commerciale, la promotion des transports internationaux.

Au point de vue des transports routiers, le Conseil des Ministres s'est prononcé pour la permanisation du contingent multilatéral pour le transport international de marchandises par route. Parmi les problèmes à l'étude, il nous faut citer la continuation de l'étude portant sur la fiscalité, les questions liées au régime des transports routiers internationaux et à la libéralisation de certains d'entre eux.

D'autre part, la CEMT s'est également penchée sur les problèmes posés par le trafic avec le Moyen-Orient, car ils concernent directement certains pays membres.

Dans le cadre de la sécurité routière, en dehors de la continuation des travaux, il nous faut citer tout particulièrement l'étude portant sur les accidents nocturnes ainsi que la présentation d'un rapport sur la situation relative au port obligatoire de la ceinture de sécurité.

Dans le domaine des investissements, la Conférence examine la possibilité de réorganiser les statistiques annuelles

vragenlijsten die de Lid-Staten elk jaar ontvangen, met het doel om enerzijds de inlichtingen te bekomen die het best aansluiten bij de specifieke behoeften en anderzijds om te vermijden dat dezelfde statistische inlichtingen zouden worden verzameld door meerdere internationale organisaties.

Overeenkomstig de beschikkingen genomen door de Raad van juni 1977 stelt de Conferentie een nieuwe vragenlijst op betreffende de uitwisseling van gegevens over de investeringsprojecten in de vervoerinfrastructuur.

De ECMT volgt als waarnemer de werkzaamheden van de Commissie van de Europese Gemeenschappen inzake de voorspelling van het goederenvervoer voor het jaar 2000. Op grond van de Resolutie van de laatste Raad stelt zij tevens een dokument op met als doel de Lid-Staten te helpen bij de bijkomende studies die zij zouden ondernemen over de toekomstige behoeften aan reizigersvervoer tussen de grote agglomeraties, op basis van de resultaten van de Aktie COST 33.

In 1977 heeft de ECMT te Londen haar zevende symposium gehouden over het onderwerp : « De theorie en de praktijk in de vervoereconomie ». De drie behandelde subthema's, nl. de evaluatie van de vraag, de optimalisatie van het gebruik van de netten en de keuze van de investeringsprioriteiten zullen rechtstreeks en op positieve wijze bijdragen tot de werkzaamheden van zekere groepen binnen de Conferentie, alsook op de activiteiten in de schoot van andere internationale instellingen zoals de Europese Gemeenschappen.

Het nieuw programma voor het werkjaar 1978-1979 is essentieel gericht op het voortzetten van de werkzaamheden in de diverse sectoren van de Conferentie.

Hierbij gaat de aandacht vooral uit naar de Ministerraad die onder Belgisch voorzitterschap zal gehouden worden te Brussel van 31 mei tot 2 juni 1978, met als algemeen thema « De toekomstige rol en de bijdrage van de ECMT op het gebied van het vervoer ».

Bij deze gelegenheid zal de XXV^e vergadering van de Conferentie die in 1953 op Belgisch initiatief werd gesticht, gevierd worden.

**D. Het Comité voor het vervoer te land
van de Economische Commissie
voor Europa van de Verenigde Naties (CTI)**

Tijdens zijn 36^{ste} zitting heeft het Comité voor het vervoer te land vertegenwoordigers van 29 landen en 18 internationale organisaties samengebracht. De werkzaamheden ervan, die door de gebruikers van de weg, de spoorweg en de waterweg gekend zijn, geschieden in het licht van de besprekingen gehouden tijdens de 31^{ste} zitting van de Economische Commissie voor Europa en van de beschikkingen van de slotakte van de conferentie voor de veiligheid en de samenwerking in Europa, getekend te Helsinki.

demandées aux Etats afin, d'une part, d'obtenir des renseignements répondant plus idoineement à ses besoins spécifiques et, d'autre part, d'éviter que de mêmes statistiques soient rassemblées par plusieurs organisations internationales.

Par ailleurs, conformément aux dispositions prises par le Conseil en juin, la Conférence élabore un nouveau questionnaire concernant l'échange d'informations sur les projets d'investissements dans les infrastructures de transport.

Dans le cadre des prévisions de transport, la CEMT suit, en tant qu'observatrice, les travaux menés par la Commission des Communautés européennes sur les prévisions de transport de marchandises à l'horizon 2000 et, conformément à la Résolution du dernier Conseil, elle prépare un document destiné à guider les Etats dans les études complémentaires qu'ils entreprendraient sur les besoins futurs de transport de voyageurs entre grandes agglomérations, en se fondant sur les résultats de l'Action COST 33.

Au cours de 1977, la CEMT a organisé à Londres son septième symposium sur le sujet : « La théorie et la politique dans l'économie des transports »; les trois sous-thèmes étudiés, l'évaluation de la demande, l'optimisation de l'utilisation des réseaux et le choix des priorités d'investissement, contribueront positivement et directement aux travaux de certains groupes de la Conférence, ainsi qu'au travaux entrepris dans le cadre d'autres enceintes internationales, dont la Communauté européenne.

En ce qui concerne le nouveau programme de travail pour 1978-1979, on constate qu'il est essentiellement axé sur une continuation des travaux dans les divers secteurs couverts par la Conférence.

Cependant, une attention toute particulière doit être accordée au thème du débat général du Conseil des Ministres qui se tiendra à Bruxelles du 31 mai au 2 juin 1978 : « Le rôle et la contribution futurs de la CEMT dans le domaine des transports ».

L'importance du sujet précité est encore accrue par le fait que c'est au cours de ce Conseil de Bruxelles que l'on fêtera le XXV^e anniversaire de la Conférence créée suite à une initiative belge en 1953.

**D. Comité des transports intérieurs
de la Commission économique
pour l'Europe des Nations Unies (CTI)**

Lors de sa 36^e session, le Comité des transports intérieurs a réuni les représentants de 29 pays et de 18 organisations internationales. Ses travaux, bien connus des utilisateurs de la route, du chemin de fer ou de la voie navigable, se sont déroulés à la lumière des débats de la 31^e session de la Commission économique pour l'Europe et des dispositions de l'acte final de la conférence sur la sécurité et la coopération en Europe signé à Helsinki.

Het CTI volgt aandachtig het internationale personen- en goederenverkeer en vervult een bestendige rol in de verbetering van het internationaal vervoer en de vervoermiddelen, het uitbreiden van de faciliteiten ervan en de vraagstukken van de veiligheid.

In deze optiek heeft het CTI een resolutie nr. 212 (herwerkt) aangenomen, betreffende het vergemakkelijken van de sanitaire- en kwaliteitscontroles aan de grensovergangen bij het goederenvervoer per spoor. Het CTI beijvert zich nu om de faciliteiten geboden door deze resolutie tot de andere vervoertakken uit te breiden.

Inzake het vervoer van gevaarlijke goederen zet het CTI de inspanningen tot harmonisering met alle beschikbare middelen voort, met inbegrip van de studie van de mogelijkheid tot het opstellen van een internationale conventie voor het vervoer van gevaarlijke goederen door alle vervoertakken.

Buiten deze permanente activiteiten ten gunste van de drie transportmiddelen te land heeft het CTI zich ook enkele korte-termijndoelstellingen voorgenomen. Het zal de maatregelen onderzoeken die volgen uit de inwerkingtreding van de resolutie nr. 218 betreffende de wederzijdse erkenning van de gelijkvormigheidsattesten voor de voertuigen gebruikt voor het vervoer van bederfbare voedingswaren. Van nu tot 1980 hoopt het tot een oplossing te komen voor meerdere problemen die zich stellen tengevolge van de eenmaking van de technische voorschriften voor binnenschepen en van de boorddocumenten. Het zal eveneens geharmoniseerde beschikkingen opstellen voor het kustverkeer en de pleziervaart.

Ook dient de samenwerking vermeld tussen het CTI en de Unctad bij het opstellen van een ontwerp-conventie betreffende het internationaal gecombineerd vervoer, alsook de werking in verband met de normen voor de containers die hiertoe worden gebruikt.

In samenwerking met de conferentie van de Europese statistieken zal het CTI de hoofdprincipes onderzoeken van een statistisch systeem van prijzen en hoeveelheden, en van de toepassing van dit systeem in het vervoerwezen.

Tenslotte zullen hier ontwerpen van protocol met het oog op de vervanging van de goudfrank in de CMR-, CVR-, CLN- en CVN- conventies door het speciaal trekkingsrecht van het Internationaal Monetair Fonds, gedurende de 37^{ste} zitting (30 januari-3 februari 1978) ter goedkeuring van het CTI worden voorgelegd.

E. Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO)

In de loop van 1977 heeft België, in samenwerking met de Commissie van de Europese Gemeenschappen, een gevalstudie uitgevoerd betreffende de verkeerspolitiek in de stad Brussel en de verbetering van het stedelijk milieu.

Het samenwerkingsprogramma op het gebied van het wegonderzoek wordt actief voortgezet. Regelmatig verschijnen wetenschappelijke en gedetailleerde rapporten betref-

Le CTI surveille attentivement le mouvement international des personnes et des marchandises et il joue un rôle continu dans l'amélioration du transport international et des équipements de transport, ainsi que dans la facilitation des transports internationaux et dans les questions de sécurité.

Dans cette optique, le CTI a adopté une résolution n° 212 (révisée) concernant la facilitation des contrôles sanitaires et de qualité aux passages des frontières pour les transports de marchandises par chemin de fer. Il s'efforce actuellement d'étendre les facilités de cette résolution aux autres modes de transport.

En matière de transport de marchandises dangereuses, le CTI poursuit son effort d'harmonisation par tous les moyens appropriés, y compris l'étude des possibilités d'élaborer une convention internationale des transports de marchandises dangereuses par tous les modes de transport.

Outre ses activités permanentes en faveur des trois modes de transports intérieurs, le CTI s'est fixé quelques objectifs à court terme. Il examinera les mesures à prendre comme suite à la mise en œuvre d'une résolution n° 218 sur la reconnaissance réciproque des formules d'attestation de conformité pour les engins utilisés pour les transports internationaux de denrées périssables. D'ici à 1980, il compte résoudre plusieurs problèmes posés par l'unification des prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure et des documents de bord. Il élaborera également des dispositions harmonisées concernant la navigation côtière et la navigation de plaisance.

Il convient aussi de citer la collaboration du CTI avec la Cnuccd pour élaborer un projet de convention sur le transport international multimodal ainsi que ses travaux au sujet des normes des conteneurs utilisés dans le transport international multimodal.

En coopération avec la conférence des statisticiens européens, le CTI étudiera les principes directeurs d'un système de statistiques des prix et des quantités, et de l'application de ce système dans le domaine des transports.

Enfin, quatre projets de protocole, visant à remplacer le franc-or mentionné dans les conventions CMR, CVR, CLN et CVN par le droit de tirage spécial du Fonds monétaire international, seront soumis à l'approbation du CTI au cours de sa 37^e session (30 janvier-3 février 1978).

E. Organisation de Coopération et de Développement économiques (OCDE)

En collaboration avec la Commission des Communautés européennes, la Belgique a réalisé et terminé au cours de l'année 1977 une étude de cas sur Bruxelles, relative aux politiques de circulation visant à améliorer l'environnement urbain.

Par ailleurs, le programme de coopération dans le domaine de la recherche routière se poursuit tout aussi activement que par le passé et donne lieu, de façon régulière, à

fende de wegenbouwtechniek, de uitrusting van het wagenpark, de verkeersveiligheid en de regeling van het verkeer zowel van privé- als van gemeenschappelijke vervoermiddelen.

Stippen we tenslotte nog aan dat de studie betreffende de vooruitzichten voor het reizigersvervoer in het jaar 2000 (aktie COST 33) volledig is afgewerkt en dat al de rapporten werden verspreid.

II. — NATIONAAL VERVOERBELEID

A. De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

I. Analyse van het spoorwegverkeer

1. Het verkeer in 1976

In 1976 bedroeg het totale spoorwegverkeer (reizigers per spoor en goederen bij wagenladingen) 14 222,8 miljoen verkeerseenheden, tegen 14 407,2 miljoen in 1975. De vermindering bedraagt 1,3 pct. ten opzichte van het jaar tevoren.

Het aantal reizigers-km met vervangings- en aanvullingsautobussen is vrijwel ongewijzigd gebleven (884 miljoen in 1976, tegen 885 miljoen in 1975).

Het verkeer van stukgoedzendingen is lichtjes verminderd. Het aantal vervoerde zendingen is van 15,597 miljoen eenheden in 1975 gedaald tot 15,479 miljoen eenheden in 1976, wat een vermindering is van 0,8 pct.

Voor het reizigersvervoer per spoor en met vervangingsautobussen, uitgedrukt in reizigers-km, wordt er een daling vastgesteld van 0,8 pct. in 1976 ten opzichte van 1975 (8 190,3 miljoen reizigers-km in 1976 tegen 8 257,5 miljoen in 1975). Die globale vermindering is het resultaat van twee tegengestelde verschijnselen: een verhoging met 1,5 pct. van het verkeer met biljetten en een verlaging met 2,2 pct. van het verkeer met abonnementen.

Het goederenverkeer bij wagenladingen in de commerciële dienst, uitgedrukt in ton-km, is met 1,6 pct. gedaald in 1976 ten opzichte van 1975 (6 648 miljoen ton-km in 1976, tegen 6 757 miljoen in 1975). Die vermindering vloeit voort uit een daling die in het doorvoerkekeer te land en over zee wordt waargenomen (— 13,0 pct.), terwijl er voor het binnenverkeer en het uitvoer- en invoerverkeer een verhoging wordt vastgesteld (met respectievelijk + 4,2 pct. en + 3,8 pct.). De in 1976 vervoerde tonnage is daarentegen toegenomen met 1,4 pct. ten opzichte van 1975 (60,0 miljoen ton in 1976, tegen 59,2 miljoen in 1975).

Het stukgoedverkeer in commerciële dienst (uitgedrukt in aantal zendingen) is in 1976 lichtjes verminderd ten opzichte van 1975. Die achteruitgang is te wijten aan de daling die in internationaal verkeer werd genoteerd (— 5,7 pct.). In binnenverkeer wordt er daarentegen een geringe verhoging geboekt (+ 0,2 pct.).

la diffusion de rapports détaillés et scientifiques concernant les techniques de construction des routes, l'équipement du parc automobile, la sécurité de la circulation et la régulation du trafic tant privé que public.

Signalons enfin que l'étude prévisionnelle des transports de voyageurs à l'horizon 2000 (action COST n° 33) est totalement achevée et que tous les rapports ont été diffusés.

II. — POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS

A. La Société nationale des chemins de fer belges

I. Analyse du trafic ferroviaire

1. Le trafic en 1976

En 1976 le trafic ferroviaire total (voyageurs par rail et marchandises par wagons complets) s'est établi à 14 222,8 millions d'unités de trafic contre 14 407,2 millions en 1975. Il a enregistré une baisse de 1,3 p.c. par rapport à l'année précédente.

Le nombre de voyageurs-km transportés par autobus de substitution et de complément est resté quasi inchangé (884 millions en 1976 contre 885 millions en 1975).

Le trafic des envois de détail a subi une légère régression. Le nombre d'envois transportés est passé de 15,597 millions d'unités en 1975 à 15,479 millions d'unités en 1976, ce qui représente une diminution de 0,8 p.c.

Le transport de voyageurs par rail et autobus de substitution, exprimé en voyageurs-km, a enregistré une baisse de 0,8 p.c. en 1976 par rapport à 1975 (8 190,3 millions de voyageurs-km en 1976, contre 8 257,5 millions en 1975). Cette diminution globale résulte d'une hausse de 1,5 p.c. du trafic avec billets et d'une baisse de 2,2 p.c. du trafic avec abonnements.

Le trafic par wagons complets en service commercial exprimé en tonnes-km a accusé une régression de 1,6 p.c. en 1976 par rapport à 1975 (6 648 millions de tonnes-km en 1976 contre 6 757 en 1975). Cette diminution résulte d'une baisse observée dans le trafic de transit terrestre et maritime (— 13,0 p.c.), alors que le trafic intérieur, le trafic à l'exportation et à l'importation ont enregistré une augmentation (+ 4,2 p.c. et + 3,8 p.c. respectivement). Par contre, le tonnage transporté en 1976 était en augmentation de 1,4 p.c. par rapport à 1975 (60,0 millions de tonnes en 1976 contre 59,2 millions en 1975).

Le trafic des envois en détail en service commercial (exprimé en nombre d'envois) a connu en 1976 une légère diminution par rapport à 1975. Cette régression est due à la baisse observée en service international (— 5,7 p.c.). Par contre le trafic intérieur a enregistré une faible augmentation (+ 0,2 p.c.).

2. In 1977 genomen maatregelen

Sedert 22 mei 1977 is de exploitatie van de vervangings- en aanvullingsautobuslijnen aan de NMVB opgedragen. Vanaf 1 juli 1977 zijn de ontvangsten van en de kosten voor exploitatie van die diensten voor de NMVB.

Op 1 augustus 1977 was er een algemene verhoging van de reizigerstarieven met 10 pct. (behalve voor het MTB-abonnement, waarvan de prijs op 1 september 1977 werd verhoogd). Eveneens op die datum werd het grensbedrag van de brutobezoldigingen van de beampten voor het bekomen van een sociaal abonnement van 420 000 frank op 450 000 frank gebracht.

Op 21 juli 1977 was er een algemene verhoging van de goederentarieven « wagenladingen » met ongeveer 10 pct. In internationaal verkeer werden op 1 maart 1977 een Frans-Nederlands tarief voor het goederenverkeer bij wagenlading en op 1 september 1977 een Belgisch-Engels tarief voor het vervoer van wagenladingen met veerbootwagens ingevoerd.

Op 21 juli 1977 werden de tarieven stukgoedzendingen verhoogd met 10 pct. voor de zendingen « ijlgoed » en « expresgoed » en met 7 pct. voor de postcolli. In internationaal verkeer werd het Belgisch aandeel in het Algemeen Internationaal Tarief voor expreszendingen op 1 juli 1977 met 10 pct. verhoogd.

3. Evolutie van het verkeer tijdens de eerste tien maanden van 1977

Tijdens de eerste tien maanden van het jaar 1977 (reizigers per spoor en goederen bij wagenladingen) bedroeg het totale verkeer 11 519 miljoen verkeerseenheden tegenover 11 901 miljoen tijdens de vergelijkbare periode van 1976. De vermindering bedraagt dus 3,2 pct.

3.1. Reizigers

Sinds 1 juli 1977 zijn de ontvangsten en uitgaven voor de vervangings- en aanvullende autobussen voor de NMVB. Tijdens het eerste semester verminderde het aantal reizigers-km met vervangingsautobussen met 1,8 pct. tegenover 1976 terwijl voor de aanvullende autobussen een daling met 4,7 pct. kon worden vastgesteld.

Het totaal aantal reizigers-km per spoor bedroeg tijdens de eerste tien maanden 6 163 miljoen, een vermindering met 2,8 pct. tegenover 1976. Volgende evoluties werden genoteerd in vergelijking met dezelfde periode van 1976 :

- Biljetten tegen volle prijs : — 4,2 pct.;
- Biljetten tegen verminderde prijs : + 0,4 pct.;
- Abonnementen met beperkte reisweg (MTB inbegrepen) : — 4,6 pct.;
- Netabonnementen : + 6 pct.;
- Abonnementen voor 5, 10 en 15 dagen : — 3,1 pct.;
- Schoolabonnementen : — 1,9 pct.;

2. Mesures tarifaires et autres prises en 1977

Depuis le 22 mai 1977, l'exploitation des lignes d'autobus de substitution et de complément est confiée à la SNCV. A partir du 1^{er} juillet 1977, les recettes et les charges relatives à l'exploitation de ces services incombent à la SNCV.

Le 1^{er} août 1977, les tarifs voyageurs ont subi une augmentation générale de 10 p.c. (sauf l'abonnement MTB dont le prix a été relevé le 1^{er} septembre 1977). A cette date également, le plafond des rémunérations brutes des employés pour l'obtention d'un abonnement social a été porté de 420 000 francs à 450 000 francs.

Les tarifs marchandises « wagons complets » ont subi une hausse générale d'environ 10 p.c. au 21 juillet 1977. En service international, un tarif franco-néerlandais pour le transport de marchandises en wagons complets a été instauré le 1^{er} mars 1977 et un tarif belgo-anglais pour le transport par wagons complets ferry-boats le 1^{er} septembre 1977.

Le 21 juillet 1977, les tarifs des envois de détail ont été augmentés de 10 p.c. pour les envois « grande vitesse » et « expresse », et de 7 p.c. pour les colis postaux. En trafic international la part belge dans le Tarif commun international des colis express a été majorée de 10 p.c. au 1^{er} juillet 1977.

3. Evolution du trafic au cours des dix premiers mois de 1977

Le trafic ferroviaire total (voyageurs par rail et marchandises par wagons complets) s'établit pour les dix premiers mois de 1977 à 11 519 millions d'unités de trafic, contre 11 901 millions pour la même période de 1976. Il enregistre ainsi une baisse de 3,2 p.c.

3.1. Voyageurs

Depuis le 1^{er} juillet 1977, les recettes et les charges relatives aux services d'autobus de substitution et de complément incombent à la SNCV. Pour les six premiers mois de l'année 1977, le nombre de voyageurs-km transportés par autobus de substitution présente une diminution de 1,8 p.c. par rapport à la période correspondante de 1976 et le nombre transporté par autobus de complément une diminution de 4,7 p.c.

Le nombre de voyageurs-km transportés par rail au cours des dix premiers mois de 1977 s'est établi à 6 163 millions, ce qui représente une diminution de 2,8 p.c. par rapport à la période correspondante de 1976; les évolutions suivantes ont été enregistrées :

- Billets à prix plein : — 4,2 p.c.;
- Billets à prix réduit : + 0,4 p.c.;
- Abonnements à parcours limité (y compris MTB) : — 4,6 p.c.;
- Abonnements réseau : + 6 p.c.;
- Abonnements 5, 10 et 15 jours : — 3,1 p.c.;
- Abonnements scolaires : — 1,9 p.c.;

- Sociale abonnementen voor 1 maand en 3 maanden : + 1,3 pct.;
- Sociale weekabonnementen : — 9,4 pct.

3.2. Goederen.

Voor het aantal stukgoedzendingen in commerciële dienst wordt er een vermindering met 3 pct. vastgesteld ten opzichte van de eerste tien maanden van 1976 en voor het bevrachte gewicht een daling met 3,3 pct. Net als de vorige jaren is de achteruitgang het sterkst op het stuk van expresgoed. Wat de ontvangsten betreft, wordt er een verhoging vastgesteld met 7 pct. ten opzichte van de overeenstemmende periode van 1976.

Voor het vervoer van goederen bij wagenlading (uitgedrukt in ton-km) in commerciële dienst is er in de loop van de eerste 10 maanden van 1977 een vermindering met 3,6 pct. ten opzichte van de overeenstemmende periode van 1976. Volgende wijzigingen konden worden vastgesteld : in binnenverkeer : (+ 3,4 pct.), invoer over zee : (— 17 pct.), en te land : (— 17,1 pct.), doorvoer te land : (— 10,4 pct.), uitvoer over zee : (+ 12,1 pct.), doorvoer over zee : (+ 21,1 pct.).

De ongunstige evolutie van het verkeer komt vooral voor bij ertsen (— 21 pct.), steengroefprodukten (— 10,2 pct.). Daarentegen is het vervoer van landbouwprodukten en minerale oliën toegenomen met respectievelijk 13,4 pct. en 31,8 pct. Wat de ontvangsten uit het vervoer bij wagenlading betreft, daarvoor wordt er een verhoging vastgesteld met 6,8 pct. ten opzichte van de eerste 10 maanden van 1976.

Het vervoer met transcontainers stijgt eveneens (+ 8,6 pct. van het aantal ton-km).

II. Overzicht

van de in het tienjarenplan ingeschreven investeringen

Het tienjarig moderniseringsprogramma 1970-1979 van de NMBS werd herzien en aangevuld overeenkomstig het IVe plan 1976-1980, waarin er voor de spoorwegen aan investeringen een bedrag van 40 647 miljoen frank is voorzien.

De kredieten voor die investeringen worden aan de NMBS toegekend via de kapitaaluitgaven van de begroting van Verkeerswezen. Op de begroting voor 1978 is er een bedrag van 7 059 miljoen frank uitgetrokken, waardoor de begrotingscijfers voor de jaren 1976 en 1977 ruimschoots overtroffen worden.

Ook werden tijdens voorgaande dienstjaren aan de Maatschappij leningscapaciteiten toegestaan voor de financiering van infrastructuurwerken :

- 1 848 miljoen voor werken van eerste aanleg, waarvan 947,4 miljoen in 1978 zal worden besteed;

- 1 000 miljoen voor de vernieuwing van de sporen, wat de vernieuwing van de spoorstaven in hoofdspoor tijdens de jaren 1976 tot 1978 mogelijk maakte.

- Abonnements sociaux 1 et 3 mois : + 1,3 p.c.;

- Abonnements sociaux à la semaine : — 9,4 p.c.

3.2. Marchandises.

Le nombre d'envois de détail en service commercial a enregistré une diminution de 3 p.c. par rapport aux dix premiers mois de 1976 et le poids taxé un fléchissement de 3,3 p.c. Comme les années antérieures, la régression était le plus sensible dans le domaine des envois express. Quant aux recettes, elles ont enregistré une hausse de 7 p.c. par rapport à la période correspondante de 1976.

Le transport de marchandises par wagons complets (exprimé en tonnes-km) en service commercial accuse au cours des 10 premiers mois de 1977 une diminution de 3,6 p.c. par rapport à la période correspondante de 1976. Les évolutions suivantes ont été enregistrées : le trafic intérieur (+ 3,4 p.c.), l'importation maritime (— 17 p.c.) et terrestre (— 17,1 p.c.), le transit terrestre (— 10,4 p.c.), l'exportation maritime (+ 12,1 p.c.), le transit maritime (+ 21,1 p.c.).

L'évolution défavorable du trafic se manifeste surtout dans le domaine des minerais (— 21 p.c.) et des produits de carrières (— 10,2 p.c.). Par contre le transport de produits agricoles et d'huiles minérales est en augmentation (respectivement de 13,4 p.c. et 31,8 p.c.). Quant aux recettes du transport par wagons complets, elles enregistrent une hausse de 6,8 p.c. par rapport aux 10 premiers mois de 1976.

Le transport par transconteneurs est également en augmentation (+ 8,6 p.c. sur base de tonnes-km).

II. Aperçu

des investissements prévus au plan décennal

Le programme décennal 1970-1979 de modernisation de la SNCB a été revu et complété en rapport avec le IV^e plan 1976-1980, des investissements pour une valeur de 40 647 millions de francs ont été prévus.

Les crédits pour ces investissements sont attribués à la SNCB par la voie des dépenses de capital du budget des Communications. Au budget de 1978 un montant de 7 059 millions de francs est inscrit, dépassant largement les budgets des années 1976 et 1977.

Au cours des exercices précédents, des capacités d'emprunt ont été accordées à la Société pour le financement de travaux d'infrastructure :

- 1 848 millions pour travaux de premier établissement dont 947,4 millions à dépenser en 1978;

- 1 000 millions pour le renouvellement des voies, permettant d'accélérer le renouvellement des rails en voie principale durant les années de 1976 à 1978.

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

— Voor Vlaanderen : (Moeskroen) - Kortrijk - Gent - Sint-Niklaas - Antwerpen - Lier - Aarschot - Hasselt - Tongeren - (Wezet);

— Voor Wallonië : Moeskroen - Doornik - Bergen - Charleroi - Namen - Luik - Wezet.

a) Elektrificatie

1. Na de elektrificatie van lijn 59 (Antwerpen-Gent), die sedert 1974 in gebruik is, zal ook de lijn Gent-Kortrijk-Rijsel worden geëlektrificeerd.

Op die manier zullen tussen Antwerpen en Noord-Frankrijk snelle verbindingen mogelijk worden via belangrijke steden zoals Sint-Niklaas, Gent en Kortrijk.

De moderniseringswerken zullen de afschaffing van meerdere overwegen mogelijk maken. Een bedrag van 909 miljoen werd in de begroting 1978 ingeschreven. De indienststelling van de lijn Gent-Kortrijk is voorzien voor 1979. Een snelheid van 160 km/u zal er mogelijk zijn.

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

Op de begroting voor 1978 is er een bedrag van 120 miljoen vastgelegd voor het verderzetten van de werken.

Dank zij de elektrificatie van de lijn Luik (Guillemins) - Luik (Paleis) - Herstal - Liers - Ans, die de stad ondergronds binnenkomt, wordt sedert mei 1976 het centrum van de stad bediend in aansluiting met het noordelijk en het zuidelijk gedeelte van die agglomeratie. De aanpassingswerken in het station Luik (Paleis) zullen in 1979 voltooid zijn.

3. De elektrificatie van de spoorwegverbindingen tussen Charleroi en Bergen is aan de gang. Op de begroting voor 1978 zijn belangrijke kredieten uitgetrokken voor de voortzetting van de werken op de baanvakken Luttre - Manage - 's-Gravenbrakel en Manage - La Louvière - Bergen.

In 1979 zal een eerste fase van de werken afgesloten worden met de indienststelling van de lijn 's-Gravenbrakel - Luttre, die in 1980 zal gevolgd worden door Manage - Bergen.

Op de begroting voor 1978 is een bedrag van 466 miljoen uitgetrokken met het oog op de modernisering en de elektrificatie van de lijn La Louvière - Piéton - Marchienne-au-Pont, en komt ook 240 miljoen frank voor met het oog op de verhoging van de lijnsnelheid tot 140 km/u.

4. De spoorwegverbinding tussen Hasselt en Genk wordt aangelegd. De infrastructuur- en elektrificatiewerken konden worden aangevat met de op de vorige begrotingen uitgetrokken kredieten. Op de begroting voor 1978 zijn de nodige sommen voor de voortzetting van die werken ingeschreven met het oog op het in-dienst-stellen van de lijn in mei 1979.

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

— Pour la Wallonie : Mouscron - Tournai - Mons - Charleroi — Namur - Liège - Visé;

— Pour la Flandre : (Mouscron) - Courtrai - Gand - Saint-Nicolas - Anvers - Lier - Aarschot - Hasselt - Tongres (Visé).

a) L'électrification

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

Ainsi, Anvers pourra être relié au nord de la France par des trains directs et rapides, passant par des villes importantes telles que Saint-Nicolas, Gand et Courtrai.

Ces travaux de modernisation entraîneront la suppression de plusieurs passages à niveau. Une somme de 909 millions de francs figure au budget de 1978. La mise en exploitation du tronçon Gand-Courtrai est prévue pour la fin de 1979. La vitesse de la ligne sera portée à 160 km/h.

2. L'électrification de la ligne Liège-Namur est à compléter par celle de la liaison Flémalle-Kinkempois.

Le budget de 1978 prévoit un engagement de 120 millions en vue de continuer les travaux.

L'électrification de la ligne Liège (Guillemins) - Liège (Palais) - Herstal - Liers - Ans, qui constitue une pénétration souterraine urbaine, permet depuis mai 1976 d'assurer la desserte du centre de la ville, en liaison avec les parties nord et sud de cette agglomération. L'aménagement de la gare de Liège (Palais) sera achevé en 1979.

3. L'électrification des relations ferroviaires entre Charleroi et Mons est en exécution. Des crédits importants figurent au budget de 1978 et permettront de continuer les travaux sur les tronçons Luttre - Manage - Braine-le-Comte et Manage - La Louvière - Mons.

L'achèvement de la réalisation d'une première étape se situera en 1979 par la mise en service de la relation Braine-le-Comte - Luttre, qui sera suivie en 1980 par celle de Manage-Mons.

Au budget de 1978 les montants suivants sont prévus : 466 millions pour la modernisation et l'électrification de la ligne La Louvière - Piéton - Marchienne-au-Pont, 240 millions de francs en vue d'augmenter la vitesse de la ligne jusqu'à 140 km/h.

4. La liaison ferroviaire entre Hasselt et Genk. Les crédits qui étaient prévus aux budgets précédents ont permis d'entamer les travaux d'infrastructure et d'électrification, dont la continuation est prévue au budget de 1978, avec l'objectif de mettre la ligne en service en mai 1979.

Ook de elektrificatiewerken van de aslijn Antwerpen - Hasselt - Wezet - Montzen werden reeds aangevat. Op het baanvak Antwerpen - Leuven zullen de werken vanaf 1978 intensiever uitgevoerd worden, om het in 1980 in dienst te kunnen stellen.

Er werd eveneens begonnen met de elektrificatiewerken op de Waalse aslijn Charleroi - Piéton - La Louvière - Bergen - Doornik - Moeskroen. Met de kredieten die op de begroting voor 1978 zijn voorzien, zullen genoemde werken intensiever kunnen worden voortgezet.

In de begroting voor 1978 zijn eveneens kredieten opgenomen voor de elektrificatie van de lijnen Brussel-Aat-Doornik, Eupen-Welkenraedt-Montzen, Bressoux-Wezet, Glaaien-Wezet, Brussel-Dendermonde, Denderleeuw-Zottegem en Schellebelle-Mechelen.

5. Op de lijn 57 Dendermonde-Lokeren werd het verkeer van reizigerstreinen voor een periode van 3 jaar onderbroken, naar aanleiding van de indienststelling van de vaste brug voor wegverkeer over de Schelde. Daardoor is het mogelijk die spoorlijn te moderniseren en wordt te Dendermonde en te Lokeren het spoor verhoogd. Er werd een aanvang gemaakt met de eerste werken die de mogelijkheid zullen bieden overwegen bij het binnenkomen van Lokeren af te schaffen en lijn 57 in het station Lokeren te laten aansluiten op lijn 59 (Antwerpen-Gent). Ook te Dendermonde zullen de werken worden aangevat.

b) Verbetering van de bediening van de grote agglomeraties.

1. Zoals vroeger gesteld moet de capaciteit van de baanvakken Brussel-Leuven en Brussel-Ottignies, die ontoereikend is geworden, worden verhoogd om de regelmatigheid van het reizigersverkeer te handhaven en om op de piekuren meer treinen te kunnen verwerken.

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

De werken voor het verlengen van het derde spoor tussen Brussel-Leopoldswijk en Watermaal tot aan Ottignies zijn sedert 1977 aangevat tussen Groenendaal en Genval; ze zullen in 1978 voortgezet worden.

2. Het drukke verkeer in Brussel-Schuman heeft ertoe aangezet in dat station twee bijkomende sporen aan te leggen, waarmee einde 1976 begonnen werd en die vermoedelijk zullen in gebruik genomen worden in mei 1979. Er zal bovendien, tussen dat station en het station Brussel-Leopoldswijk een derde spoor worden aangelegd.

Ten einde het gemeenschappelijk vervoer in het oostelijk deel van de agglomeratie te bevorderen, heeft de NMBS op het baanvak Vilvoorde-Etterbeek van lijn 26 een reizigersdienst ingevoerd en tevens vijf nieuwe stopplaatsen opgericht.

D'autres électrifications, notamment de l'axe Anvers - Hasselt - Visé - Montzen, ont commencé. Les travaux sur le tronçon Anvers - Louvain seront intensifiés à partir de 1978 permettant la mise en service en 1980.

De même, a été mise à exécution l'électrification de la dorsale wallonne Charleroi - Piéton - La Louvière - Mons - Tournai - Mouscron. Les crédits figurant au budget de 1978 permettront d'intensifier ces travaux.

Au budget de 1978 figurent également des crédits pour l'électrification des lignes Bruxelles-Ath-Tournai, Eupen-Welkenraedt-Montzen, Bressoux-Visé, Glons-Visé, Bruxelles-Termonde, Denderleeuw-Zottegem et Schellebelle-Malines.

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

b) Amélioration de la desserte des grandes agglomérations.

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

Une voie supplémentaire sera construite entre Schaerbeek et Louvain. La section Diegem-Zaventem est déjà en service, permettant ainsi une amélioration du service voyageurs entre la capitale et Zaventem. La prolongation de la troisième voie entre Schaerbeek et Diegem et entre Zaventem et Kortenberg est actuellement en cours.

La prolongation de la troisième voie entre Bruxelles-Quartier Léopold et Watermaal jusqu'à Ottignies est entamée depuis 1977 entre Groenendaal et Genval et elle sera poursuivie en 1978.

2. Le trafic important à Bruxelles-Schuman a incité la SNCB à doter cette gare de deux voies supplémentaires dont la construction a déjà débuté. La mise en service est prévue pour mai 1979. En plus, une troisième voie sera construite entre cette gare et la gare de Bruxelles Quartier Léopold.

En vue d'assurer la promotion des transports en commun dans la partie est de l'agglomération, la SNCB a établi un service voyageurs sur la section Vilvoorde-Etterbeek de la ligne 26, allant de pair avec la création de cinq nouveaux

Aan de Delta-stopplaats, nabij de Universiteit van Brussel, zal er een bijkomend aansluitingspunt tussen het spoorwag-net en het stedelijk vervoer komen.

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

In het raam van de uitbreiding van de metro naar het westen van Brussel, werd een programma uitgewerkt voor de aanleg van gemeenschappelijke overstapstations tussen spoorweg en metro in die zone van Brussel. De werken voor de inrichting van het gemeenschappelijk station Brussel-West zullen in 1978 intensief worden voortgezet, met het oog op het in-gebruik-nemen ervan in 1979.

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

In verband daarmee worden de wijkbundels van Schaarbeek gemoderniseerd en uitgebreid.

4. Het is nodig gebleken op korte termijn het spoorweg-verkeer in de agglomeratie Charleroi aan te passen overeenkomstig de herstructurering van de ijzer- en staalnijverheid.

Aldus zal tussen Charleroi en Châtelineau een derde en een vierde spoor worden aangelegd. Het derde spoor zal in 1978 in gebruik worden genomen. Op de begroting voor 1978 is er een bedrag van 536 miljoen uitgetrokken om de uitvoering van dat ontwerp voort te zetten.

5. In de streek van Antwerpen is de elektrificatie van de lijn Antwerpen-Kiel-Boom bezig. Volgens de vooruitzichten kan de lijn tegen 1980 in gebruik worden genomen.

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

c) Overwegen.

1. Met het oog op de afschaffing van een dertigtal overwegen tussen Aat en Marke werd er verder gewerkt aan de plannen om lijn 94 (Brussel-Rijssel) aan de zuidkant om de stad Aat heen te leggen. Door het verleggen van dat baanvak wordt bovendien de ritduur korter tussen de hoofdstad en de streken van Aat, Lessen, Leuze en Doornik. Er werd een openbaar onderzoek gedaan voor de plannen, die ter gelegenheid van de elektrificatie van de lijn Brussel-Doornik zullen uitgevoerd worden.

2. Te Roeselare werden de overwegen afgeschaft en het reizigersstation en het centrum voor wegverkeer gemoderniseerd; de afwerking van het stationsgebouw wordt in het vooruitzicht gesteld voor 1978.

3. In het raam van de elektrificatie van lijn 118 (La Louvière - Bergen) werd het tracé van de sporen in de « triangle de la Paix » verbeterd, zodat de overwegen 15,

points d'arrêt. Un point de jonction supplémentaire entre le réseau ferroviaire et le transport urbain, sera créé à la halte Delta, près de l'Université de Bruxelles.

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

Dans le cadre de l'extension du Métro vers l'ouest de Bruxelles, un programme d'établissement de gares communes de correspondance chemin de fer-métro a été élaboré dans cette zone de Bruxelles. Les travaux d'aménagement de la gare commune de Bruxelles-Ouest seront intensivement poursuivis en 1978 avec l'objectif de la mettre en service en 1979.

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

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

4. Il s'est avéré nécessaire d'adapter, à court terme, le trafic ferroviaire conformément à la restructuration de l'industrie sidérurgique.

Cette situation impose la construction d'une troisième et d'une quatrième voie entre Charleroi et Châtelineau. La troisième voie sera mise en service en 1978. Un montant de 536 millions est prévu au budget de 1978, permettant de continuer la réalisation de ce projet.

5. Pour ce qui concerne la région anversoise, l'électrification de la ligne Anvers-Kiel-Boom est en cours et la mise en service est prévue pour 1980.

Sera également terminée en 1980 l'électrification des lignes Anvers-Aarschot et Anvers-Herentals complétant la desserte électrique suburbaine d'Anvers.

c) Les passages à niveau.

1. Les plans de la réalisation du contournement sud par la ligne 94 (Bruxelles-Lille) de la ville d'Ath, en vue de supprimer une trentaine de passages à niveau entre cette localité et Marq ont été poursuivis. Le déplacement de ce tronçon entraînera au surplus une amélioration des temps de parcours entre la capitale et les régions d'Ath, Lessines, Leuze et Tournai. Les plans ont été soumis à l'enquête publique et seront exécutés à l'occasion de l'électrification de la ligne Bruxelles-Tournai.

2. On a réalisé la suppression des passages de Roulers, allant de pair avec la modernisation de la gare de voyageurs et du centre routier; l'achèvement du bâtiment pour voyageurs est prévu pour 1978.

3. Dans le cadre de l'électrification de la ligne 118 (La Louvière - Mons), la rectification du tracé des voies dans le triangle de la Paix permettra la suppression des passages

16, 19 en 21 te La Louvière kunnen afgeschaft worden. In 1977 had daarover het openbaar onderzoek plaats en de werken zullen in 1978 worden aanbesteed.

4. In 1977 werden reeds hoge bedragen vastgelegd voor de afschaffing van overwegen te :

Deinze : OW nrs. 29, 31, 31*b* en 32 op lijn 75 (Gent - Kortrijk) en OW nrs. 76, 77 en 78 op lijn 73 (Deinze - Adinkerke); Eke : OW nrs. 84 en 85; Blaton : OW nr. 20; Harelbeke : OW nrs. 74, 75, 76, 78, 80, 81, 83 en 84 op lijn 75 en nrs. 128 en 129 op lijn 89 (Denderleeuw - Kortrijk); Argenteau : OW nrs. 20 en 22; Bressoux : OW nr. 16; Boussu : OW nr. 120; Quaregnon-Wasmuel : OW nr. 114; Borgworm : OW nr. 21; Astenet : OW nr. 11; Balen : OW nr. 8; Kortrijk : OW nrs. 85 en 86; Roeselare : OW nrs. 75, 78 en 79; Waregem : OW nrs. 56, 57, 58, 29 en 23; Familleureux : OW nr. 67; Andenne-Seilles : OW nr. 80; Beervelde : OW nrs. 64, 66, 69 en 70; Waasmunster : OW nrs. 43 en 48.

In 1977 werden er in totaal vijftien overwegen door infrastructuurwerken buiten dienst gesteld.

Verder is in de begroting voor 1978 eveneens de afschaffing ingeschreven van volgende overwegen :

Mont-Saint-Guibert : OW nr. 31; Ciney : OW nr. 84; Farciennes : OW nr. 125; Jurbeke : OW nrs. 1 en 2; Beernem (Sint-Joris-ten-Distel) : OW nrs. 43 en 44; Jabbeke : OW nr. 81; Marche-les-Dames : OW nr. 90; Bas-Oha : OW nr. 65/66; Bressoux : OW nr. 5; Molenstede-Diest : OW nr. 87; De Pinte : OW nrs. 3 en 15; Neerwinden : OW nr. 31; Opwijk : OW nrs. 27 en 28; Deurle : OW nr. 17; Sclaigheaux : OW nr. 84*ter*; Quévy : OW nr. 102; Obourg : OW nr. 28; Warchin : OW nrs. 3, 4, 4*bis*, 5; Buzet : OW nr. 22; Bierset : OW nr. 28; Pousset : OW nr. 23; Berloz : OW nr. 16; Grembergen : OW nr. 11; La Croyère : OW nr. 6; Zele : OW nr. 27; Waregem : OW nr. 62; Zulte : OW nr. 52; Oudenburg : OW nrs. 85, 86, 87; Bokrijk : OW nr. 5; Boechout : OW nr. 6.

5. Overwegen waar de belangrijkheid van het verkeer de bouw van kunstwerken niet verantwoordt zullen met een betere seininrichting worden uitgerust (flikkerlichten en eventueel automatisch halve sluitbomen).

Tijdens het jaar 1977 werden 81 overwegen op die wijze uitgerust.

d) *Andere infrastructuurwerken*

1. De aanpassing van de spoorweginstallaties aan de uitbreiding en de ontwikkeling van de havens werd voortgezet.

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

Bovendien worden de installaties van de haven van Gent verder verbeterd. Voor de aanleg van de verbindingsboog van lijn 204 Gent-Zelzate (rechteroever) met lijn 77 (Zelzate-Moerbeke) werden de kredieten vastgelegd met het oog op de uitvoering in 1978.

à niveau 15, 16, 19 et 21 à La Louvière. L'enquête publique a eu lieu en 1977 et les travaux seront adjugés en 1978.

4. Des sommes importantes ont déjà été engagées en 1977 pour supprimer des passages à niveau à :

Deinze : PN n^{os} 29, 31, 31*b* et 32 sur la ligne 75 (Gand - Courtrai), les PN n^{os} 76, 77 et 78 sur la ligne 73 (Deinze - Adinkerke); Eke : PN n^{os} 84, 85; Blaton : PN n^o 20; Harelbeke : PN n^{os} 74, 75, 76, 78, 80, 81, 83, 84 sur la ligne 75 et les PN n^{os} 128 et 129 sur la ligne 89 (Denderleeuw - Courtrai); Argenteau : PN n^{os} 20, 22; Bressoux : PN n^o 16; Boussu : PN n^o 120; Quaregnon-Wasmuel : PN n^o 114; Waremmes : PN n^o 21; Astenet : PN n^o 11; Bale : PN n^o 8; Courtrai : PN n^{os} 85, 86; Roulers : PN n^{os} 75, 78, 79; Waregem : PN n^{os} 56, 57, 58, 29, 23; Familleureux : PN n^o 67; Andenne-Seilles : PN n^o 80; Beervelde : PN n^{os} 64, 66, 69, 70; Waasmunster : PN n^{os} 43, 48.

Au total quinze passages à niveau ont été mis hors service en 1977 par des travaux d'infrastructure.

Le budget 1978 prévoit des crédits en vue de la suppression d'une série d'autres passages à niveau, à savoir :

Mont-Saint-Guibert : PN n^o 31; Ciney : PN n^o 84; Farciennes : PN n^o 125; Jurbise : PN n^{os} 1, 2; Beernem (Sint-Joris-ten-Distel) : PN n^{os} 43, 44; Jabbeke : PN n^o 81; Marche-les-Dames : PN n^o 90; Bas-Oha : PN n^{os} 65, 66; Bressoux : PN n^o 5; Molenstede-Diest : PN n^o 87; De Pinte : PN n^{os} 3, 15; Neerwinden : PN n^o 31; Opwijk : PN n^{os} 27, 28; Deurle : PN n^o 17; Sclaigheaux : PN n^o 84*ter*; Quévy : PN n^o 102; Obourg : PN n^o 28; Warchin : PN n^{os} 3, 4, 4*bis*, 5; Buzet : PN n^o 22; Bierset : PN n^o 28; Pousset : PN n^o 23; Berloz : PN n^o 16; Grembergen : PN n^o 11; La Croyère : PN n^o 6; Zele : PN n^o 27; Waregem : PN n^o 62; Zulte : PN n^o 52; Oudenburg : PN n^{os} 85, 86, 87; Bokrijk : PN n^o 5; Boechout : PN n^o 6.

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

Pendant l'année 1977, 81 passages à niveau ont été équipés de cette manière.

d) *Autres travaux d'infrastructure*

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

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

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

2. Er wordt voortgewerkt aan de modernisering van de *autobusstations* van Marbehan, Ronse, Ninove, Boom en Roeselare.

3. Bovengenoemde infrastructuurwerken worden uitgevoerd in het raam van het beleid van de Regering ter bevordering van het openbaar vervoer in het belang van 's lands economie.

De NMBS zelf zal zich blijven toelagen op de aanpassing en de modernisering van het net, noodzakelijk voor de ontwikkeling van het vervoer, zowel van reizigers als van goederen.

Overeenkomstig de inspanningen gevraagd door de Minister van Verkeerswezen ten einde het openbaar vervoer aangenamer en aantrekkelijker te maken, heeft de Nationale Maatschappij verscheidene nieuwe stationsgebouwen voor reizigers voltooid of ze zijn nu in aanbouw, met name te Boom, Ninove, Sint-Truiden, Zaventem, Ciney, Boortmeerbeek, Luik-Paleis, Manage, Hoei-Noord, Lede, Eeklo, Roeselare, Zolder, Tielt, Brugelette, Trazegnies, Erembodegem, Manage, Quaregnon.

Het programma voor 1978 vermeldt nieuwe stationsgebouwen te: Kortenberg, Waregem, Lillois, Niel, Tilly, Deinze, De Pinte.

De uitrusting van de stations wordt verbeterd door de installatie van roltrappen te Roeselare, Brussel-Leopoldswijk, Luik-Paleis, Brussel (stopplaatsen Meiser en Evere), Brussel-Méroude.

In 1978 zullen er ook roltrappen gemonteerd worden in de stations Bergen (4), Namen (4), Charleroi-Zuid (3).

Het vormingsstation Montzen werd uitgerust met een eerste installatie van railremmen, die het rangeren van wagens vlotter en veiliger doen verlopen.

e) *Rolend materieel.*

1. De kwaliteit van de aan de reizigers geboden dienst, de produktiviteit van het goederenverkeer en de veiligheid van de exploitatie hangen niet enkel af van een goede spoorweginfrastructuur, doch ook van modern rollend materieel dat aan de behoeften van de cliënteel is aangepast.

Ter zake heeft een belangrijke inspanning het mogelijk gemaakt, de dotatie voor het Vernieuwingsfonds de jongste jaren geregeld te verhogen :

1974 : 5 850 miljoen frank;

1975 : 6 300 miljoen frank;

1976 : 7 300 miljoen frank;

1977 : 8 030 miljoen frank;

1978 : 9 000 miljoen frank.

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

De bedragen die sedert de oorlog werden geïnvesteerd om dat materieel te vernieuwen waren ontoereikend zodat, voor-

2. La modernisation des gares d'autobus suivantes est poursuivie : Marbehan, Renaix, Ninove, Boom, Roulers.

3. Les travaux d'infrastructure énumérés ci-dessus s'inscrivent dans la politique générale poursuivie par le Gouvernement en faveur de la promotion des transports publics dans l'intérêt de l'économie du pays.

La SNCB, de son côté, continuera à porter ses efforts sur les adaptations et les modernisations nécessaires au développement des transports, tant des voyageurs que des marchandises.

Conformément aux efforts demandés à la Société nationale par le Ministre des Communications en vue de rendre les transports en commun plus attractifs et plus agréables, de nouveaux bâtiments à voyageurs ont été achevés ou sont actuellement en construction, notamment à Boom, Ninove, Sint-Truiden, Zaventem, Ciney, Boortmeerbeek, Liège-Palais, Manage, Huy Nord, Lede, Eeklo, Roulers, Zolder, Tielt, Brugelette, Trazegnies, Erembodegem, Manage, Quaregnon.

Le programme de 1978 mentionne des crédits pour la réalisation de nouveaux bâtiments à Kortenberg, Waregem, Lillois, Niel, Tilly, Deinze, De Pinte.

L'équipement des gares est amélioré par l'installation, en 1977, d'escalators à Roulers, Bruxelles-Quartier Léopold, Liège-Palais, Bruxelles (haltes Meiser et Evere), Bruxelles-Méroude.

Des escaliers roulants seront également assemblés, en 1978, dans les gares de Mons (4), Namur (4), Charleroi Sud (3).

Le gare de formation de Montzen a été équipée d'une première installation de freins de voie, rendant le triage des wagons plus souple et plus sûr.

e) *Matériel roulant.*

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

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

1974 : 5 850 millions de francs;

1975 : 6 300 millions de francs;

1976 : 7 300 millions de francs;

1977 : 8 030 millions de francs;

1978 : 9 000 millions de francs.

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

Les montants investis depuis la guerre au renouvellement de ce matériel ont été insuffisants, ce qui a causé un retard

namelijk inzake reizigersmaterieel, een belangrijke achterstand werd opgelopen. Meer dan de helft van dit materieel werd tijdens de periode 1933-1939 gebouwd.

De leningscapaciteit aan de NMBS bij de wet van 9 maart 1976 toegestaan, waarvan 7 090 miljoen frank bestemd is voor de vernieuwing van het rollend materieel, heeft de Nationale Maatschappij in staat gesteld bij de Belgische nijverheid het hierna volgend materieel te bestellen, waarvan de bouw thans aan de gang is :

- 125 rytuigen voor binnenverkeer;
- 12 elektrische vierwagemotorstellen;
- 26 klassieke tweewagemotorstellen.

2. Op 1 januari 1977 bedroeg de gemiddelde ouderdom van het goederenwagenpark 16 jaar en 8 maanden.

3. Wat het reizigersvervoer betreft, moet worden aangegeven dat 32 nieuwe, moderne en uiterst comfortabele elektrische vierwagemotorstellen volledig geleverd werden, met in totaal 11 456 zitplaatsen.

Er werd een nieuwe bestelling gedaan van 12 vierwagemotorstellen en 26 tweewagemotorstellen van het klassieke type. De levering zal over het jaar 1979 worden gespreid.

Verder zullen 80 nieuwe Europese rytuigen van het standaardtype en 35 bagagewagens van het internationale type binnenkort geleverd en in internationaal verkeer gebruikt worden.

Er werd onlangs bij de Belgische nijverheid een eerste reeks van 125 rytuigen voor binnenverkeer besteld. De levering ervan zal in 1979 en 1980 plaatsvinden.

4. Verder is de eerste reeks van 15 locomotieven van 7 000 pk volledig geleverd. Een tweede reeks van 10 dergelijke locomotieven wordt thans geleverd.

III. De spoorwegsector en de arbeidsmarkt

De NMBS gebruikt de meest vooruitstrevende technieken voor de modernisering van haar installaties en de modernste arbeidsmethoden voor de exploitatie en het beheer.

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

Op 1 december 1977 bedroeg het personeelseffectief van de NMBS 58 730 personeelsleden, waarvan 55 658 statutairen en 3 072 niet-statutairen. In de loop van het jaar 1977 werden 4 283 personeelsleden aangeworven, waarvan 2 502 voor een statutaire betrekking en 1 781 in tijdelijk verband.

Voor de uitvoering van niet-specifieke spoorwegwerken en voor de levering van haar materialen doet de NMBS herhaaldelijk een beroep op particuliere, in hoofdzaak Belgische ondernemingen, waarvoor enorm veel arbeidskrachten moeten aangewend worden.

Bij die leveringen en werken zijn inzonderheid de werkplaatsen voor de bouw van rollend materieel, het bouwbedrijf en de constructeurs van elektrotechnische toestellen betrokken.

certain, surtout en matière de matériel pour le transport de voyageurs. Plus de la moitié des voitures dont dispose la Société a été construite durant les années 1933-1939.

La capacité d'emprunt octroyée à la SNCB par la loi du 9 mars 1976, dont 7 090 millions de francs seront destinés au renouvellement du matériel roulant, a permis à la Société de commander à l'industrie belge le matériel ci-après, dont la réalisation est en cours :

- 125 voitures pour le service intérieur;
- 12 automotrices électriques quadruples;
- 26 automotrices doubles classiques.

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

3. Pour ce qui concerne le transport des voyageurs, il faut citer la fourniture complète de 32 nouvelles automotrices électriques modernes quadruples à grand confort, comportant au total 11 456 places assises.

Une nouvelle commande de 12 automotrices quadruples et de 26 automotrices électriques doubles du type classique a été passée. La fourniture s'échelonnait sur l'année 1979.

D'autre part, 80 nouvelles voitures européennes du type standard et 35 fourgons du type international seront fournis à bref délai et affectés au service international.

Une commande d'une première série de 125 voitures pour le service intérieur vient d'être passée à l'industrie belge. La fourniture est prévue pour 1979-1980.

4. Par ailleurs, la première série de 15 locomotives de 7 000 chevaux est entièrement livrée. Une deuxième série de 10 locomotives identiques est en cours de fourniture.

III. Le secteur ferroviaire et le marché du travail

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

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

Au 1^{er} décembre 1977, l'effectif de la SNCB s'élevait à 58 730 agents, dont 55 658 statutaires et 3 072 non statutaires. Au cours de l'exercice, la Société a engagé 4 283 personnes, dont 2 502 pour un emploi statutaire et 1 781 pour une occupation temporaire.

Pour l'exécution de travaux non spécifiquement ferroviaires et pour la fourniture de ses matériaux, la SNCB fait fréquemment appel à des entreprises privées, principalement belges, exigeant l'utilisation d'une abondante main-d'œuvre.

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

In de loop van het dienstjaar 1976 heeft de Maatschappij aan de particuliere sector, voor het geheel van de leveringen van prestaties, zowat 20 miljard frank betaald.

IV. *Beginselen van het door de NMBS gevoerde beleid inzake beheer*

Het beleid van de Belgische spoorwegen houdt rekening met volgende richtlijnen :

— De gevolgen van de snelle kostenverhoging remmen, door de produktiviteit van de arbeid en van de exploitatie te verbeteren;

— Energie besparen en een actieve rol spelen in de strijd tegen milieuhinder, inzonderheid door het elektrificeren van nieuwe lijnen en het verbeteren van de bediening van de agglomeraties;

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

— In nauwe samenwerking met de openbare overheid tot een gecoördineerd vervoerbeleid komen dat aan de behoeften van de gemeenschap beantwoordt en de laagste sociale kosten vergt;

— In de daarvoor geschikte sectoren de Europese integratie van de spoorwegen bespoedigen.

De kosteninflatie die in 1977 weliswaar is afgenomen, blijft één der meest zorgwekkende verschijnselen voor de ondernemingen die, zoals de spoorwegen, hun activiteiten in de dienstensector moeten uitoefenen en zeer arbeidsintensief zijn.

In die omstandigheden zal de NMBS er verder moeten naar streven de produktiviteit te verhogen door het gebruik van automatiseringstechnieken, inzonderheid inzake seininrichting, uitrusting van rangeerstations en onderhoud en vernieuwing van het spoor, het gebruik van polyvalente behandelingsstuigen in de overladingscentra voor spoor- en wegverkeer, de modernisering van het gereedschap der grote werkplaatsen, enz.

Inzake *energiebezuiniging en vrijwaring van het milieu* zijn de omstandigheden door de NMBS thans veel gunstiger dan in het verleden. De spoorweg veroorzaakt vrijwel geen milieuvervuiling, is ruimte- en energiebesparend en past in het landschap zonder het te vernietigen.

Inzake energie bieden de spoorwegen een tweevoudig voordeel : een grote bezuiniging in absolute cijfers en een ruime onafhankelijkheid van de elektrische tractie ten opzichte van de verschillende primaire energiebronnen.

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

Het commercieel beleid op middellange en lange termijn is er in hoofdzaak op gericht, de economische en sociale belangen van het land zo goed mogelijk te dienen, door al de positieve aspecten van de spoorwegtechniek oordeelkundig aan te wenden.

Au cours de l'exercice 1976, la Société a payé au secteur privé, pour l'ensemble de ses fournitures et de ses prestations, quelque 20 milliards de francs.

IV. *Principes de la politique de gestion poursuivie sur le plan de la SNCB*

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

— Freiner les conséquences de la hausse rapide des coûts en améliorant la productivité du travail et de l'exploitation;

— Economiser l'énergie et jouer un rôle actif dans la lutte contre les nuisances, notamment par l'électrification de nouvelles lignes et l'amélioration de la desserte des agglomérations;

— Progresser sur le plan de l'équipement technique et sur le front commercial, aux fins d'accroître la sécurité, la commodité, la rapidité et la régularité des services voyageurs et marchandises;

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

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

L'inflation des coûts constitue, malgré le léger recul constaté en 1977, un phénomène des plus préoccupants pour les entreprises vouées, comme le chemin de fer, à des activités de prestation de services, nécessitant un apport important de main-d'œuvre.

Dans ces conditions, la SNCB poursuivra ses efforts afin d'accroître la productivité par des moyens tels : le recours aux techniques d'automatisme (notamment en signalisation, dans l'équipement des gares de triage et pour l'entretien et le renouvellement de la voie), l'emploi d'engins de manutention polyvalents dans les centres de transbordement rail-route, la modernisation de l'outillage des grands ateliers, etc.

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

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

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

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

Inzake het reizigersvervoer zal de NMBS overeenkomstig de ontwikkeling van de geëlektrificeerde infrastructuur haar park van elektrische motorstellen en wagens moderniseren, met de bedoeling de snelheid en het comfort van de treinen, de kwaliteit en de frequentie van het verkeer tussen de steden en naar de voorsteden te verhogen. Een steeds ruimere coördinatie met de andere middelen voor gemeenschappelijk vervoer, zowel op het stuk van dienstregelingen als van gemeenschappelijke installaties, is noodzakelijk geworden.

Ik ben van oordeel dat mijn plan tot reorganisatie van het gemeenschappelijk vervoer die coördinatie ten eerste in de hand zal werken.

Regionale commissies worden opgericht ten einde het openbaar vervoer beter te doen beantwoorden aan de regionale en lokale behoeften en met het oog op een betere coördinatie tussen het stedelijk en interstedelijk gemeenschappelijk vervoer.

Aandacht zal worden gegeven aan de studies welke op regionaal vlak tot een verbetering van het vervoeraanbod moeten leiden.

In de loop der eerstvolgende jaren zal een financiële inspanning worden gedaan om de complementariteit tussen het individueel en het gemeenschappelijk vervoer te bevorderen door ruime parkeergelegenheid te creëren rond de stations die aan de cliënteel een regelmatige en gecadenceerde treindienst kunnen bieden.

Op het stuk van het goederenvervoer heeft de NMBS zich toegelegd op meer verscheidenheid inzake cliënteel, inzonderheid door zich méér naar internationaal verkeer en havenverkeer te richten. Door de ruime modernisering van het park en de aankoop van grootvolumewagens en zelflossers kon het verkeer bij gesloten treinen naar op het net aangesloten en met geschikte behandelingsinstallaties uitgeruste bedrijven een snelle uitbreiding nemen.

Dat type van vervoer biedt de nijverheid een snel en regelmatig transport en maakt het mogelijk de behandelingsmethoden te rationaliseren en de investeringen inzake het voorradenbeheer te beperken.

Bij dat beleid heeft de NMBS kunnen rekenen op de samenwerking met particuliere vennootschappen voor de verhuring van wagens voor de nijverheden die zeer gespecialiseerd materieel nodig hebben.

Door de aanwending van moderne exploitatiemethoden, die reeds de eerste bewijzen van doeltreffendheid geleverd hebben, zoals bijvoorbeeld de toepassingen van het centraal beheer van het goederenverkeer en de stelselmatige aanwending van methoden voor operationeel onderzoek wil men tot optimale beurtregelingen voor het rollend materieel en het personeel en tot optimale vervoerregelingen komen, en wil men het reizigersverkeer op de drukste lijnen gemakkelijker verwerken.

Abstractie gemaakt van conjunctuurschommelingen zijn de spoorwegprestaties nagenoeg gelijkmatig over het reizigersvervoer en het goederenverkeer bij wagenlading verdeeld.

Dans le domaine du transport des voyageurs, la SNCB adaptera son parc d'automotrices et wagons en rapport à l'électrification de son infrastructure avec l'objectif d'augmenter les vitesses et le confort des trains, la qualité et la fréquence des dessertes interurbaines et suburbaines. Une coordination entre les divers modes de transport en commun, tant sur le plan des horaires que des installations communes, s'est avérée indispensable.

J'estime que mon plan de réorganisation favorisera sérieusement cette coordination.

Ainsi, pour mieux répondre aux besoins régionaux et locaux, et afin d'obtenir une meilleure coordination des transports urbains et interurbains, des commissions régionales ont été créées.

Les études visant l'amélioration, sur le plan régional, du service offert à la clientèle seront examinées avec attention.

Pour les années à venir, un effort financier est envisagé afin de promouvoir la complémentarité entre le transport individuel et le transport ferroviaire par la création de vastes parkings aux environs des gares pouvant offrir un service régulier et cadencé à la clientèle.

Dans le domaine du transport des marchandises, la SNCB a diversifié sa clientèle en s'orientant notamment vers les trafics internationaux et portuaires. La modernisation importante du parc et l'acquisition de wagons de grande capacité et à déchargement automatique ont permis également de développer rapidement le trafic par trains complets homogènes entre installations industrielles raccordées et dotées d'installations de manutention adéquates.

L'industrie trouve dans ce type de transport des qualités de rapidité et de régularité, une rationalisation dans les méthodes de manutention et le moyen de limiter l'investissement dans la gestion des stocks.

Cette politique de la SNCB s'est développée en collaboration avec les sociétés privées de location de wagons pour les industries qui ont besoin d'un matériel très spécialisé.

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

Abstraction faite des fluctuations conjoncturelles, les prestations ferroviaires se répartissent sensiblement par moitié entre le transport de voyageurs et le trafic de marchandises par wagons complets.

De haven van Antwerpen is het voornaamste centrum van het goederenverkeer; de streken van Luik, Charleroi en Gent zijn de secundaire polen. Het centrum van het binnenlandse reizigersverkeer, met zijn sterke ochtend- en avondpieken, blijft de Brusselse agglomeratie.

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

Inzake reizigersverkeer wil men, op het stuk van rollend materieel en infrastructuur, over een vervoercapaciteit beschikken waarmee 's morgens en 's avonds het massale verkeer kan verwerkt worden onder voorwaarden van snelheid en comfort die de reiziger voldoening schenken. Verder zijn er ook in een steeds toenemend internationaal zomer- en wintertoerisme enorme seizoenpieken, tijdens welke de commerciële diensten thans reserveringen in de treinen moeten weigeren. Er zijn nog geen redenen die ons toelaten voorop te stellen dat in de komende jaren, door de invoering van de glijdende werktijden in sommige ondernemingen of de propaganda voor vakantiespreiding het algemeen verloop van die evolutie grondig zal worden gewijzigd.

Bij deze structuur van ons spoorwegverkeer kan alleen door aanzienlijke investeringen aan de eisen van een doeltreffend openbaar vervoer worden beantwoord.

Inzake het rollend materieel moet in de loop der eerstvolgende jaren de modernisering van het rijtuigenpark voor het binnenverkeer een van de eerste bekommernissen zijn.

In het raam van het vierde plan 1976-1980 zullen investeringskredieten, inzonderheid voor de werken ter verbetering van de infrastructuur, overeenkomstig de vooropgestelde jaarlijkse groeivoet moeten worden toegekend met het oog op een evenwichtige uitbouw van de modernisering van het spoorwegnet.

Het vooropgestelde investeringsprogramma is de noodzakelijke voorwaarde voor een volledige valorisatie van de voornaamste sociale en economische voordelen van de spoorweg: polyvalentie, veiligheid, milieuvriendelijk, ruimte- en energiebesparend, lage marginale kostprijs.

Verder dient de noodzaak onderstreept te worden van een coördinatie van de investeringen in de vervoersinfrastructuren, met inachtneming, in een bredere sociale context, van de kosten en de voordelen — met inbegrip van de externe gevolgen — der verschillende vervoertakken.

De internationale samenwerking onder de spoorwegen en het Europees richtplan voor de infrastructuur, verdienen een speciale vermelding wegens hun uitzonderlijk belang voor de toekomst van de spoorwegen.

Het spoorwegnet waarop dat plan betrekking heeft, omvat zowat 40 000 km grote Europese hoofdlijnen. Het steunt op nauwkeurige kwaliteitsnormen — inzonderheid betref-

Le trafic de marchandises a le port d'Anvers pour foyer principal et les régions de Liège, Charleroi et Gand pour pôles secondaires. Le service intérieur des voyageurs, avec ses fortes pointes du matin et du soir, reste centré sur l'agglomération bruxelloise.

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

En service voyageurs, l'objectif consiste à disposer d'une capacité de transport en matériel roulant et en infrastructure permettant de faire face aux migrations massives du matin et du soir dans des conditions de vitesse et de confort satisfaisantes pour l'usager. D'autre part, le tourisme international d'été et d'hiver, en progrès continu, présente lui aussi des « surpointes » saisonnières, au cours desquelles les services commerciaux doivent actuellement refuser des réservations dans les trains. Nous ne possédons pas d'indication qui nous permettent de conclure que l'introduction des horaires mobiles dans certaines entreprises, ou la propagande en faveur de l'étalement des vacances, modifieront l'allure générale de cette évolution dans les années à venir.

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

Au nombre des questions de matériel roulant restant à résoudre au cours des prochaines années, celle de la modernisation du parc de voitures du service intérieur viendra à l'avant-plan des préoccupations.

Dans le cadre du quatrième plan 1976-1980, les crédits d'investissement, notamment au profit des travaux visant à améliorer l'infrastructure, devront être accordés en tenant compte du taux d'accroissement qui a été établi en vue d'une modernisation harmonieuse du réseau.

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

Par ailleurs, il y a lieu de mettre en évidence la nécessité d'une coordination des investissements dans les infrastructures de transport en prenant en compte, en termes de bilan social, les coûts et les avantages — y compris les effets externes — des différents modes en présence.

La coopération internationale des chemins de fer ainsi que le plan directeur européen de l'infrastructure méritent une mention spéciale en raison de leur importance exceptionnelle pour l'avenir du rail.

Le réseau de lignes qui représente ce plan se rapporte à quelque 40 000 km de grandes magistrales européennes. Il correspond à des exigences précises de qualité — notam-

fende de duur van de ritten in reizigersverkeer — en capaciteitsnormen, waarbij rekening is gehouden met het globale verkeersvolume dat tegen 1985 mag worden verwacht.

B. Stedelijk vervoer en streekvervoer

I. Financiële toestand en algemeen beleid

De Maatschappijen voor Stedelijk Gemeenschappelijk Vervoer boekten in 1976 een totaal exploitatieverlies van 5 630,26 miljoen frank tegen 4 757,86 miljoen frank in 1975, hetzij een verhoging van 18,34 pct.

Voor het dienstjaar 1977 wordt het verlies op 6 399,9 miljoen frank geraamd, wat een stijging van 13,67 pct. betekent t.o.v. 1976.

De NMVB boekte in 1976 een tekort van 3 078,56 miljoen frank tegen 2 571,93 miljoen frank in 1975, hetzij een verhoging van 19,70 pct.

De vooruitzichten voor 1977 wijzen op een verlies van ongeveer 4 304,9 miljoen frank, hetzij 13,69 pct. meer dan in 1976 indien men abstractie maakt van de overgenomen autobuslijnen van de NMBS, hetzij 39,82 pct. meer dan in 1976 met deze autobuslijnen hierin begrepen.

Bij de bespreking van de begroting voor het jaar 1977 heb ik er op gewezen dat ingevolge een beslissing van de Ministerraad van 19 maart 1976, een plan tot reorganisatie van het regionaal en plaatselijk gemeenschappelijk vervoer op het getouw ging worden gezet. Dit plan voorzag drie punten :

1. Overname van de autobusdiensten van de NMBS door de NMVB;

2. De vervroegde overname door de Staat van de privé-aandelen in het kapitaal van de maatschappijen voor intercommunaal vervoer;

3. De oprichting van 13 regionale commissies ter bevordering en coördinatie van het openbaar vervoer.

Dit plan is nu operationeel :

1. De overdracht van de autobussen van de NMBS naar de NMVB

Deze maatregel werd op 1 juli 1977 doorgevoerd, zodat alle interstedelijk vervoer met autobussen en trams onder het beheer kwam van één enkele maatschappij, nl. de NMVB. Hierdoor kunnen de onderlinge aansluitingen beter gerealiseerd worden en kan dubbel gebruik worden uitgeschakeld, zodat het voertuigenpark op efficiëntere wijze wordt benut en beter kan voldaan worden aan de verplaatsingsbehoeften van de reizigers. Gelijktijdig met deze maatregel werd besloten de kleur van de autobussen uniform te maken, niet alleen als symbolisch teken dat er wat veranderd is in het Belgisch openbaar vervoer, maar vooral als hulp voor de reiziger die voortaan zal weten dat het één maatschappij

ment pour la durée des parcours en service voyageurs — et de capacité, celle-ci compte tenu du volume global de trafic prévisible à l'horizon 1985.

B. Transports urbains et régionaux

I. Situation financière et politique générale

Les sociétés de transports en commun urbains ont enregistré en 1976 un déficit d'exploitation global de 5 630,26 millions de francs contre 4 757,86 millions de francs en 1975, soit une hausse de 18,34 p.c.

Pour l'année 1977, la perte est estimée à 6 399,9 millions de francs, ce qui représente une hausse de 13,67 p.c. par rapport à 1976.

La SNCV a enregistré en 1976 un déficit de 3 078,56 millions, contre 2 571,93 francs en 1975, soit une augmentation de 19,70 p.c.

Les prévisions pour 1977 révèlent une perte d'environ 4 304,9 millions, soit 13,69 p.c. de plus qu'en 1976 si l'on fait abstraction des lignes d'autobus reprises par la SNCV; cela donne une hausse de 39,82 p.c. par rapport à 1976, en y incluant les lignes d'autobus.

Lors de la présentation du budget de l'exercice 1977, j'avais annoncé qu'à la suite d'une décision du Conseil des Ministres en date du 19 mars 1976, un plan de réorganisation des transports en commun régionaux et locaux allait être mis en œuvre. Ce plan comportait trois points :

1. Le transfert des autobus de la Société Nationale des Chemins de fer belges à la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux;

2. La reprise anticipée par l'Etat des parts privées dans le capital des sociétés de transports intercommunaux;

3. La création de 13 commissions régionales chargées de la promotion et de la coordination des transports publics.

Ce plan est devenu opérationnel :

1. Le transfert des autobus de la SNCB à la SNCV

Cette mesure est devenue exécutoire le 1^{er} juillet 1977 de sorte que tout transport interurbain par tram ou autobus est passé sous l'autorité d'une seule et même société, en l'occurrence la SNCV. Cette mesure facilite les correspondances et tend à éviter les doubles emplois : le parc des véhicules est aussi utilisé de manière plus efficace, de façon à mieux satisfaire les besoins des voyageurs. Dans le même ordre d'idées, il a été décidé d'uniformiser la couleur des autobus, non seulement pour marquer le changement intervenu dans les transports publics belges, mais encore pour guider le voyageur qui saura désormais qu'il a affaire à une seule compagnie avec des conditions de transport uni-

is met dezelfde vervoer voorwaarden, en als bevordering van de veiligheid in het verkeer: oranje is beter opvallend overdag en de ivoorkleur valt het best op 's nachts.

Twee maand later, namelijk op 1 september 1977, werd een ware historische stap gezet in het teken van de gelijkheid van de reiziger tegenover het openbaar vervoer. Van één kleur werd het ook één tarief. Het ging namelijk niet op dat voor een zelfde interstedelijke vervoerprestatie met autobussen de reiziger de ene keer het spoortarief NMBS (vervangingsautobussen) betaalt, de andere keer het autobus-tarief NMBS (aanvullende autobussen) en nog een andere keer het buurtspoorwegtarief. Naast deze eenvormigheid qua tarief en verminderingen, besloot ik eveneens tot één enkel abonnement dat volkomen degressief is bij gecombineerd vervoer trein-bus. Dit bevoordeligt de goede klant van het openbaar vervoer alsmede de commerciële snelheid ervan, net zoals het MTB-abonnement dat het jaar voordien werd uitgebreid tot de agglomeraties Antwerpen, Charleroi, Gent en Luik.

2. De vervroegde overname door de Staat van de privé-aandelen in het kapitaal van de maatschappijen voor intercommunaal vervoer:

De privé-sector genoot een reeks voordelen, waaronder vooral de indexatie van het kapitaal, een netto-interest — dus vrij van roerende voorheffing — van 4,5 pct., en 1 pct. op de verkeersontvangsten. Bovendien was het logisch dat dit vervoer onder het beheer kwam van de openbare besturen, vermits de Staat in steeds belangrijker mate financiële tussenkomst moet verlenen en dat het openbaar vervoer een belangrijke sociale rol te vervullen heeft. De vertegenwoordigers van de privé-sector in de raden van beheer zullen dan ook vervangen worden door vertegenwoordigers van de Staat, zodat ook op die wijze een meer gecoördineerde stedelijke vervoerpolitiek kan tot stand komen. Deze terugkoop is goedgekeurd via de jongste programawet. In de begroting 1978 wordt daartoe een eerste derde, namelijk 800 miljoen frank, voorzien. Een koninklijk besluit tot aanpassing van de statuten zal zo vlug mogelijk genomen worden.

3. Oprichting van dertien regionale commissies tot bevordering en coördinatie van het gemeenschappelijk openbaar vervoer: vijf in de grote agglomeraties en acht landelijke.

Dit kon gerealiseerd worden via het koninklijk besluit van 1 december 1976 en de ministeriële besluiten van 17 februari 1977 (vastlegging activiteitszones) en 24 oktober 1977 (aanduiding van de leden).

Hiermede is ons land meteen een voorbeeld van inspraakmogelijkheid voor de gebruiker, namelijk door een perfect paritaire samenwerking tussen de verkeersdeskundigen en de vertegenwoordigers van de reizigers.

De opdracht van deze commissies bestaat erin adviezen te verstrekken aan de Minister van Verkeerswezen over elke aangelegenheid die het gemeenschappelijk vervoer aanbelangt dat in de hun toegewezen activiteitszone gelocaliseerd is.

formisées et également pour améliorer la sécurité de la circulation: l'orange est très tranchant de jour et l'ivoire est le plus visible de nuit.

Deux mois plus tard, le 1^{er} septembre 1977, on peut dire qu'un pas historique a été franchi: le tarif a été unifié pour tous les utilisateurs du transport public. A une seule couleur des véhicules correspond désormais un seul tarif. Par exemple, il n'était pas normal que pour une même prestation de transport interurbain par autobus, le voyageur soit soumis, un jour, au tarif SNCB (autobus de substitution), un autre jour au tarif autobus-SNCB (autobus de complément) et encore, lors d'un voyage similaire, au tarif des chemins de fer vicinaux. En fonction de cette uniformisation des tarifs et des réductions, j'ai décidé d'utiliser un seul et unique abonnement complètement dégressif pour les parcours combinés train-bus. Ceci avantage le client fidèle du transport en commun mais permet aussi d'accélérer la vitesse commerciale de ce transport au même titre que l'abonnement MTB, que j'ai étendu l'année dernière aux agglomérations de Charleroi, Anvers, Gand et Liège.

2. La reprise anticipée par l'Etat des parts privées dans le capital des sociétés de transports intercommunaux:

Le secteur privé jouissait d'une série d'avantages, parmi lesquels surtout l'indexation du capital, un intérêt net — donc exempt de précompte mobilier — de 4,5 p.c. et de 1 p.c. sur les recettes des transports. De plus, il était logique que ce transport soit géré par les administrations publiques, puisque l'Etat devait lui accorder des subsides de plus en plus importants et que le transport en commun a un rôle social de premier plan à jouer. Les représentants du secteur privé dans les conseils d'administration seront également remplacés par des représentants de l'Etat de sorte qu'ici également une politique de transport urbain mieux coordonnée puisse être mise sur pied. Ce rachat des parts privées a été approuvé par la dernière loi-programme. Le budget de 1978 prévoit, à cet effet, un premier tiers, soit 800 millions de francs. Un arrêté royal paraîtra le plus vite possible qui précisera les modifications des statuts.

3. La création de treize commissions régionales de promotion et de coordination du transport public en commun: cinq dans les grandes agglomérations et huit rurales.

Cette organisation est prévue par l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1976 et des arrêtés ministériels des 17 février 1977 (délimitation des zones d'activités) et 24 octobre 1977 (désignation des membres).

On peut donc dire que dans notre pays, l'usager a désormais l'occasion de faire entendre la voix du consommateur. Ceci est une innovation exemplaire puisqu'elle établit une collaboration paritaire parfaite entre les spécialistes des transports et les représentants des voyageurs.

La mission de ces commissions consiste à donner au Ministre des Communications leur avis concernant toute affaire qui a trait au transport en commun dans leur zone d'activité. Ressortissent aussi à leur compétence consultative:

Ressorteren dus onder hun adviserende bevoegdheid : de herstructurering van het net, de oprichting van nieuwe lijnen, de coördinatie van de onderscheiden vervoerdiensten, de eigenlijke exploitatie zoals uurregelingen, frequenties, halten, de oprichting van gelijk- of ondergrondse beddingen en, in het algemeen, de conceptie van het gemeenschappelijk openbaar vervoer. De installatievergaderingen vonden plaats in de maanden december 1977 en januari 1978.

Hierna zal nog de samenstelling en de installatie van het nationaal coördinatiecomité volgen, met als voornaamste rol de algemene conceptie van de netten, het vaststellen van normen voor de oprichting van nieuwe lijnen, de tarievenstructuur, de criteria voor de verdeling van de subsidies, de centralisatie van de onderhouds- en herstellingsproblemen van de voertuigen en de bouw en concentratie van werkplaatsen en loodsen. Zodra de regionale commissies hun vertegenwoordigers zullen aangeduid hebben, zal ook deze installatie kunnen plaatsvinden.

Zoals reeds eerder werd onderlijnd, vormt het openbaar vervoer een zeer doelmatig middel om in de steden de strijd aan te binden tegen de verontreiniging van het milieu, de stijging van het energieverbruik, de bezoedeling door de uitlaatgassen en het lawaai en de verstikking van de centra door de privé-wagens.

De ervaring te Brussel toont duidelijk aan dat het mogelijk is het publiek opnieuw te interesseren voor het openbaar vervoer.

Dank zij de geleverde inspanningen kon de frekwentie op het gemeenschappelijk gedeelte van de twee metro-vertakkingen te Brussel, die aanvankelijk twaalf konvooien per uur beliep, opgevoerd worden tot twintig konvooien. Het aantal reizigers is dan ook op één jaar tijd op de as Oost-West en zijn transitlijnen gestegen met 10,64 pct.

Hoe belangrijk deze inspanningen voor de verbetering van de infrastructuur ook mogen zijn, hun optimale doeltreffendheid kan slechts bereikt worden indien zij gepaard gaan met de nodige inspanningen voor de modernisering van het rollend materieel. Aldus werden in de loop van de laatste acht jaren, 1 085 autobussen en 199 tramrijtuigen aangekocht door de zes maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer en 1 931 autobussen en 2 tramrijtuigen voor de buurtspoorwegen.

Wat de metro betreft, zijn 45 stellen in dienst, waarbij nog eens 35 andere stellen dienen gevoegd, te bestellen bij de nationale nijverheid.

Bijaldien alles in het werk moet worden gesteld om de cliëntele aan te trekken door de verbetering van de vervoercondities mag niettemin een meer economische, meer rationele en meer doelmatige exploitatie niet uit het oog worden verloren. In dit perspectief hebben de maatschappijen nieuwe stelplaatsen en werkhuizen gebouwd of de bestaande inrichtingen gemoderniseerd.

Aldus heeft de MIVB te Brussel een omvangrijk programma op het getouw staan om haar werk- en stelplaatsen te groeperen door nieuwe constructies en de buitendienst-

la restructuration du réseau, la création de nouvelles lignes, la coordination des différents services de transport, l'exploitation proprement dite comme les horaires, les cadences, les arrêts, la création de sites propres en surface ou souterrains et, en général, la conception du transport public en commun. Les séances d'installation ont eu lieu dans le courant des mois de décembre 1977 et de janvier 1978.

On procédera ensuite à la composition et à l'installation du comité national de coordination, lequel assurera un rôle primordial dans la conception générale des réseaux, l'établissement des normes pour l'élaboration de nouvelles lignes, la structure tarifaire, les critères de répartition des subsides, la centralisation des commandes de matériel roulant, la coordination des services d'entretien et de réparation des véhicules, la construction et la concentration des ateliers et remises. Dès que les commissions régionales auront désigné leurs délégués, l'installation de ce comité national pourra également avoir lieu.

Comme cela a déjà été souligné auparavant, le transport en commun représente un moyen très efficace pour lutter dans les villes contre la dégradation de l'environnement, l'augmentation de la consommation de l'énergie, la pollution par les gaz et le bruit, et l'étouffement des centres par les voitures particulières.

L'expérience de Bruxelles démontre clairement qu'il est possible de restimuler l'intérêt du public pour le transport en commun.

Grâce aux efforts fournis, la fréquence qui, sur la partie commune des deux branches du métro à Bruxelles, était au début de 12 convois par heure, est passée actuellement à 20 convois. Le nombre des voyageurs est, de la sorte, augmenté de 10,64 p.c. en un an, sur l'axe est-ouest et ses lignes de transit.

Ces efforts dans l'amélioration des infrastructures, pour importants qu'ils soient, n'aboutiraient cependant pas à leur pleine efficacité s'ils n'étaient complétés par des efforts parallèles dans la modernisation du matériel roulant. C'est ainsi qu'au cours des huit dernières années, 1 085 autobus et 199 tramways ont été acquis par les six sociétés de transports en commun urbains, et 1 931 autobus et 2 tramways par les vicinaux.

En ce qui concerne le métro, 45 rames sont en service auxquelles viendront s'ajouter 35 autres dont la commande va être passée à l'industrie nationale.

Mais s'il faut mettre tout en œuvre pour attirer la clientèle par l'amélioration des conditions de transport, il faut également songer à rendre l'exploitation plus économique, plus rationnelle et plus efficace. Dans cette optique, toutes les sociétés ont construit de nouveaux dépôts et ateliers ou modernisé ceux existants.

A Bruxelles notamment, la STIB a entamé un vaste programme de groupement de ses ateliers et de ses dépôts par de nouvelles constructions et l'abandon de ses anciens ate-

stelling van haar over de stad verspreide werk- en stelplaatsen. Onlangs werd een van de verwezenlijkingen van dit programma ingehuldigd: de werk- en stelplaats voor autobussen te Haren, die overigens slechts een onderdeel vormt van het grote complex dat aldaar gepland is.

Al deze investeringen die elk jaar het voorwerp uitmaken van een door de Regering goedgekeurd programma, moeten vanzelfsprekend gefinancierd worden. Voor wat de maatschappijen voor intercommunaal vervoer aangaat, hecht de Staat zijn waarborg aan de betaling van de interesten en aan de terugbetaling van de afgesloten leningen; hij neemt eveneens een aandeel in de interesten tot een beloop van maximum 3 pct. Het saldo van deze interesten en de delingslasten worden gedragen door de exploitatierekening van de maatschappijen en vertegenwoordigen voor het dienstjaar 1976 nagenoeg 8,55 pct. van de totale uitgaven.

Bij de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen vertegenwoordigde de dotatie voor de vernieuwings- en amortisatiefondsen slechts 4,3 pct. van de uitgaven, wat het jaar 1976 betreft; het verschil in vergelijking met de MIV vloeit hoofdzakelijk voort uit de samenstelling van het wagenpark dat slechts een gering aantal tramrijtuigen omvat.

In weerwil van hun aanzienlijke lasten moeten de maatschappijen voor intercommunaal vervoer gematigde tarieven toepassen uit hoofde van de hun toebedeelde sociale en economische rol. Er mag evenwel niet uit het oog worden verloren dat de gebruiker van zijn kant op een redelijke manier dient tussen te komen in de kostprijs van de hem verleende dienst. Bij de MIV evolueerde de dekking van de uitgaven door de ontvangsten tijdens de voorbije jaren als volgt :

1973 : 44,92 pct.;
1974 : 38,90 pct.;
1975 : 31,46 pct.;
1976 : 29,91 pct.

Voor 1977 wordt verwacht dat dit percentage iets meer zal belopen dan 29 pct.

Een vergelijkbare evolutie kan worden vastgesteld bij de NMVB.

Er kan dus worden gesteld dat een ernstige rem is gezet op de voortschrijdende teruggang van bedoeld percentage dank zij een redelijke aanpassing van de tarieven op 1 juli 1976 en 1 september 1977.

Deze toestand weerspiegelt onze bezorgdheid een evenwicht tot stand te zien brengen tussen de twee wijzen van financiering van de werking van het gemeenschappelijk vervoer, dat wil zeggen de bijdrage van de gemeenschap van de ene kant en die van de gebruikers aan de andere kant.

Belangrijk is tenslotte ook nog dat de MIVB, een aanvang zal maken met een experiment tot gemeenschappelijk vervoer van minder-validen. Met een tiental speciaal uitgeruste minibussen zal reeds gestart worden op 1 mei 1978.

liers et dépôts disséminés à travers la ville. Récemment a été inauguré l'un des plus beaux fleurons de ce programme : l'atelier-dépôt d'autobus à Haren, qui ne constitue d'ailleurs qu'une partie du vaste complexe qui y est prévu.

Tous ces investissements qui, chaque année, font l'objet d'un programme approuvé par le Gouvernement doivent bien entendu être financés. En ce qui concerne les sociétés de transports intercommunaux, l'Etat attache sa garantie au paiement des intérêts et à l'amortissement des emprunts contractés; il prend également une part de la charge des intérêts à concurrence de 3 p.c. maximum. Le solde de cette charge et le service des amortissements sont supportés par le compte d'exploitation des sociétés et représentaient pour l'exercice 1976, 8,55 p.c. des dépenses totales.

A la Société nationale des Chemins de fer vicinaux, la dotation pour les fonds de renouvellement et d'amortissement représentait, en 1976, 4,3 p.c. seulement des dépenses; la différence par rapport aux STI est due essentiellement à la composition du parc de véhicules, qui ne comprend qu'un nombre restreint de tramways.

Malgré l'importance de leurs charges, les sociétés de transports en commun, en raison de leur rôle social et économique, doivent pratiquer des tarifs modérés. Cependant, on ne peut perdre de vue que l'usager, de son côté, doit intervenir d'une façon raisonnable dans le coût du service qui lui est rendu. La couverture des dépenses par les recettes a évolué de la manière suivante au cours des dernières années dans les STI :

1973 : 44,92 p.c.;
1974 : 38,90 p.c.;
1975 : 31,46 p.c.;
1976 : 29,91.

Pour 1977, on prévoit qu'elle sera d'un peu plus de 29 p.c.

Une évolution comparable peut être constatée à la SNCV.

On peut ainsi observer qu'un sérieux frein a été mis à la dégradation progressive de ce pourcentage grâce à une adaptation raisonnable des tarifs, intervenue les 1^{er} juillet 1976 et 1^{er} septembre 1977.

Cette situation reflète notre souci de voir s'équilibrer le rapport entre les deux sources de financement du fonctionnement des transports en commun, à savoir la collectivité d'une part, et les usagers d'autre part.

En fin de compte, il est également important de savoir que la STIB va lancer une expérience de transport en commun pour les personnes handicapées : une dizaine de minibuses spécialement aménagés seront mis en circulation dès le 1^{er} mai 1978.

II. Metro en premetro

1. Overzicht van de activiteiten in 1978

a) Brussel

Na de indienststelling van de eerste metrolijn Sint-Katelijne (stadscentrum) - Tomberg (Sint-Lambrechts-Woluwe) met de Zuid-Oostelijke vertakking Merode-Demey (Oudergem) worden de inspanningen maximaal toegespitst op de verdere uitbreiding van deze belangrijke as.

In Oostelijke richting zal de lijn in een eerste fase (1980) tot aan de Universitaire Campus van de UCL in Sint-Lambrechts-Woluwe worden doorgetrokken, later tot aan het Dumonplein te Stokkel.

De Zuid-Oostelijke vertakking Merode - Demey anderzijds zal doorgetrokken worden tot aan het station Herrmann - Debroux, voorbij de Vorstlaan.

In Westelijke richting wordt eveneens een uitsplitsing in twee takken voorzien: een « Noord-Westelijke » naar het E. Bockstaelplein (1981) en de Heizel (1983) in Laken en een « Zuid-Westelijke » naar het Dapperheidsplein (1980) en het Verdiplein (1981) in Anderlecht.

Men streeft aldus een evenwichtige exploitatie na die op korte termijn belangrijke aantrekkingspolen als de gebouwen van de UCL, de belangrijke handelscentra van Woluwe en Oudergem en de Paleizen van de Heizel kan bedienen evenals de overstapparkings voorzien aan de Woluwelaan en de Heizel.

De hierboven geschetste uitbreiding van de Oost-West-as naar de periferie zal tevens een gunstige invloed hebben op de uitbating van het bovengronds tram- en buslijnnnet door de talrijke overstaphaltes waarin voorzien is.

Er dient hieraan toegevoegd dat benevens de Oost-West-as die voorrang heeft, er uitsplitsingen voorzien zijn op de lijn van de Kleine Ring, te beginnen met de doorgang aan de Louisapoort en het baanvak Rogier - Simonis, op de Noord-Zuid-lijn, onder meer het parcours door het centrum van Sint-Gillis, en op de lijn van de Grote Ring met de verbinding van het Sterreplein - Churchillaan (ontwijking van de Legrandlaan).

De studie voor de doorgang aan de Louisapoort zal in het bijzonder worden bespoedigd om zo vlug mogelijk tot de aanbesteding van de werken van de burgerlijke bouwkunde over te gaan.

Er werd voorzien in 1978 de ruwbouwwerken aan te besteden van het Verdi-station in Anderlecht, het baanvak Ossegem - Simonis en van het Belgica-station te Sint-Jans-Molenbeek en Koekelberg. Aldus zullen in het Westen al de werken aan de gang zijn tot beneden aan de E. Bockstaellaan. Naargelang van de staat van vordering van de studies zal eveneens worden overgegaan tot de aanbesteding van de ruwbouw van een deel van volgende bouwwerken: de werkplaats Teichmann ter vervanging van de verouderde gebouwen van Schaarbeek en van de Haachtsesteenweg, een of twee baanvakken en stations op de lijn naar de Heizel,

II. Métro et prémétro

1. Aperçu des activités en 1978

a) Bruxelles

Après la mise en service de la première ligne de métro Sainte-Catherine (centre ville) - Tomberg (Woluwe-Saint-Lambert) avec l'embranchement Sud-Est Merode - Demey (Auderghem), le maximum d'effort se porte sur l'extension de cet axe important.

Vers l'Est, la ligne sera prolongée, dans une première phase (1980) jusqu'au campus universitaire de l'UCL, à Woluwe-Saint-Lambert, et par la suite jusqu'à la place Dumon, à Stockel.

La branche Sud-Est Mérode - Demey, d'autre part, sera prolongée jusqu'à la station Herrmann - Debroux, au-delà du boulevard du Souverain.

Vers l'Ouest, on prévoit également une bifurcation: une branche « Nord-Ouest » vers la place E. Bockstaël (1981) et le Heysel (1983) à Laeken, et une branche « Sud-Ouest » vers la place de la Vaillance (1980) et la Place Verdi (1981) à Anderlecht.

On s'efforce donc d'obtenir une exploitation équilibrée pouvant desservir, à court terme, d'importants pôles d'attraction comme les bâtiments de l'UCL, les centres commerciaux de Woluwe et d'Auderghem et les palais du Heysel, ainsi que les parkings de dissuasion prévus boulevard de la Woluwe et au Heysel.

Les extensions de l'axe Est-Ouest vers la périphérie esquissées ci-dessus exerceront également une influence favorable sur l'exploitation du réseau de tramways et d'autobus de surface, de nombreuses correspondances étant prévues.

Pour être complet, ajoutons qu'à côté de l'axe Est-Ouest qui est prioritaire, il est prévu des extensions sur la ligne de Petite Ceinture, en commençant par le franchissement de la Porte Louise et le tronçon Rogier - Simonis, sur la ligne Nord-Sud, notamment la traversée du centre de Saint-Gilles et sur la ligne de Grande Ceinture, avec la jonction Rond-Point de l'Etoile - avenue Churchill (évitement de l'avenue Legrand).

En particulier, l'étude du franchissement de la Porte Louise va être activée en vue de lancer au plus tôt l'adjudication des ouvrages de génie civil.

Il est prévu de mettre en adjudication, en 1978, le gros œuvre de la station Verdi, à Anderlecht, du tronçon Ossegem - Simonis et de la station Belgica à Molenbeek-Saint-Jean et à Koekelberg. Ainsi, à l'Ouest, tous les chantiers seront en cours jusqu'au bas de l'avenue E. Bockstaël. Suivant l'état d'avancement des études, sera mis également en adjudication le gros œuvre d'une partie des ouvrages suivants: l'atelier Teichmann destiné à remplacer les installations vétustes de Schaarbeek et de la chaussée de Haecht, une ou deux sections et stations sur la ligne vers le Heysel, la station Dumon, une ou deux courtes sections à Saint-Gilles

het Dumon-station, een of twee korte baanvakken te Sint-Gillis in het kader van de door de gemeente uit te voeren vernieuwingswerken en de doorgang aan de Louisapoort.

In 1978 is ook de montage gepland van de elektrische uitrustingen op de uitbreidingen van de Oost-West-as, in het Westen tot het station Beekkant (via de stations Graaf van Vlaanderen en Zwarte Vijvers) en in het Westen tot aan het station Roodebeek, evenals de architecturale voltooiing van deze 4 stations.

b) Antwerpen

Het premetronet, zoals het zich in 1983 zal voordoen, zal bestaan uit twee hoofdassen en verschillende vertakkingen.

Het eerste baanvak van de *eerste as*, van de Groenplaats tot aan het Centraal Station werd in 1975 in dienst gesteld en wordt door de lijnen 2 en 15 gebruikt. Een eerste vertakking Centraal-Station - Pelikaanstraat - Belgiëlei, waarvan de indienststelling voor 1979 voorzien is, zal verbonden worden met de vrije trambaan de Belgiëlei - Van Rijswijcklaan - Olympiadelaan; het grootste deel van lijn 2 (Groenplaats-Hoboken) zal in eigen bedding liggen; dit zal ook het geval zijn voor lijn 15.

Een tweede vertakking, de Keyserlei - Astridplein - Van Wesembeekstraat - Sint-Elisabethstraat - Schijnpoort, zal worden verlengd met een eigen bedding in de Schijnpoortweg en de Bredabaan tot het V. Roosensplein. Zij zal door lijn 3 worden gebruikt (Groenplaats-Merksem).

De *tweede as* vertrekt van de open helling Frankrijklei Zuid naar de Turnhoutsebaan via het station Opera, Rooseveltplaats, Astridplein en Carnotstraat, dan wordt hij in twee takken verdeeld over de Kleine Ring, de ene langs de Turnhoutsebaan en de andere langs de Stenenbrug (lijnen 10, 24 en 12). Al de werken van de burgerlijke bouwwerken op dit traject zijn, met uitzondering van het baanvak Opera Frankrijklei Zuid, hetzij reeds aangevat, hetzij aanbesteed. Een bijkomende vertakking zal de Carnotstraat met de Schijnpoort verbinden via de Kerkstraat en de Pothoekstraat.

De uitvoering van al de werken van de tweede as geschiedt door ondergrondse methoden, o.a. door de schildmethode.

Het programma voor 1978 voorziet in de aanbesteding van de tunnel van deze vertakking, de stations Willibrordus, Stui-venberg en Schijnpoort, evenals de verbindingstunnel de Keyserlei-Astridplein op de eerste as.

Anderzijds zal de vrije trambaan in de Bredabaan met nog 2,4 km worden verlengd tot aan de « Kleine Bareel » te Merksem, waar een ondergrondse keerlus is aangelegd. De tramlijn 3 zal also over een lengte van 10,5 km volledig in eigen bedding liggen. Er wordt bovendien overwogen in het nabij gelegen Fort van Merksem een parking aan te leggen zodat het « park and ride » systeem kan worden in praktijk gezet.

Het programma van 1978 bevat tenslotte de bouw van 78 m koker in de J. Van Rijswijcklaan en de Olympiadelaan

dans le cadre des travaux de rénovation à entreprendre par la commune et le franchissement de la Porte Louise.

Pour 1978, sont également prévus le montage des équipements électriques sur les extensions de l'axe Est-Ouest, à l'Ouest jusqu'à la station Beekkant (via les sections Comte de Flandre et Etangs Noirs) et à l'Est jusqu'à la station Roodebeek, de même que les parachèvements architecturaux de ces 4 stations.

b) Anvers

Le réseau de préméto tel qu'il se présentera en 1983 se composera de deux axes principaux et de plusieurs embranchements latéraux.

Le premier tronçon du *premier axe*, de la Groenplaats à la gare centrale, a été mis en service en 1975 et est utilisé par les lignes 2 et 15. Une première branche, gare centrale - Pelikaanstraat - Belgiëlei, dont la mise en service est prévue pour 1979, sera raccordée au site propre Belgiëlei - Van Rijswijcklaan - Olympiadelaan; la plus grande partie de la ligne 2 (Groenplaats - Hoboken) se trouvera donc en site propre; il en sera de même pour la ligne 15.

Une deuxième branche, de Keyserlei - Astridplein - Van Wesembeekstraat - Sint-Elisabethstraat - Schijnpoort, sera prolongée par un site propre dans le Schijnpoortweg et le Bredabaan jusqu'à V. Roosensplein. Elle sera utilisée par la ligne 3 (Groenplaats - Merksem).

Le *deuxième axe* part de la trémie Frankrijklei Zuid vers la Turnhoutsebaan via la station Opera, Rooseveltplaats, Astridplein et Carnotstraat, puis il se divise en deux branches franchissant le Petit Ring, l'une par la Turnhoutsebaan et l'autre par le Stenenbrug (lignes 10, 24 et 12). Tous les chantiers de génie civil situés sur cet itinéraire sont, à part la section Opera-Frankrijklei Zuid, soit en cours, soit adjugés. Un embranchement supplémentaire reliera la Carnotstraat à Schijnpoort via Kerkstraat et Pothoekstraat.

L'exécution de tous les travaux du deuxième axe s'effectue à l'aide de méthodes souterraines, entre autres par la méthode du bouclier.

Le programme de 1978 prévoit l'adjudication du tunnel de ce dernier embranchement, et des stations Willibrordus, Stui-venberg et Schijnpoort, de même que le tunnel de liaison de Keyserlei-Astridplein sur le premier axe.

D'autre part, la ligne de tramway en site propre qui parcourt la Bredabaan sera prolongée de 2,4 km jusqu'à la « Kleine Bareel », à Merksem où est aménagée une boucle souterraine. La ligne de tramway 3 sera ainsi en site propre sur une longueur de 10,5 km. On envisage en outre l'aménagement d'un parking dans les environs, au Fort de Merksem, ce qui permettra de passer à la pratique du système « park and ride ».

Enfin, le programme de 1978 comporte la construction de 78 m de tunnel sous la J. Van Rijswijcklaan et l'Olympiadelaan

onder de wegtunnel Boomsesteenweg-J. de Voslei, dit in het kader van de aanbesteding van het aansluitingscomplex E3-Boomsesteenweg.

Het vermijden van dit belangrijk kruispunt zal de exploitatie van de tramlijn 2, in vrije baan, aanzienlijk verbeteren.

c) Charleroi.

Het semi-metronet van Charleroi bestaat uit een stedelijke ring van 4,3 km die de voornaamste attractiepolen van de stad bedient (Stadhuis, Paleis voor Schone Kunsten, hospita-len, scholen en spoorwegstations) en acht radiale assen die hierop aansluiten : naar Fontaine-l'Évêque (8,5 km), Roux en Courcelles (7,3 km), Lodelinsart en Gosselies (8,6 km), Ransart (4,4 km), Gilly (4,4 km), Montignies-sur-Sambre (3 km), Marcinelle en Loverval (3,2 km) en Mont-sur-Marchienne (6 km) die de belangrijkste verplaatsingsstromen opvangen.

Het eerste baanvak met de stations Sud en Villette werd in 1976 in gebruik genomen.

Twee bijkomende stations, Ouest en Piges — dit laatste op de antenne naar Fontaine-l'Évêque — zijn voorzien voor eind 1978.

Het in gebruik nemen van de stations Beaux-Arts en Nord is voorzien voor eind 1978, evenals de verbinding met de antennes naar Montignies-sur-Sambre (tot de Place Albert I^{er}), naar Gilly (tot het huidig depot van de STIC) en naar Lodelinsart (tot de place Try Colaut). Belangrijke baanvakken van de antenne naar Fontaine-l'Évêque zullen eind 1980 eveneens definitief in eigen bedding liggen, onder meer het baanvak gelegen tussen de chaussée de Bruxelles en de kanaalbrug te Dampremy (ongeveer 2,2 km) evenals het baanvak Morgnies-Nouveau Philippe (ongeveer 3 km) te Fontaine-l'Évêque zelf.

Dit laatste vak, dat hoofdzakelijk uit een gelijkgrondse eigen bedding bestaat, zal hier en daar een infrastructuurwerk (viadukt of tunnel) bezitten om belangrijke kruispunten te vermijden.

Het zal in 1978 worden aanbesteed, evenals de ruwbouw van nieuwe baanvakken ter verlenging van de huidige werven te Gilly, Montignies, Marchienne-au-Pont en Lodelinsart (sectie Bayemont - Marteau-Bon Air).

Aan de andere kant voorziet het programma 1978 ook in de werken voor de afwerking en de elektrische uitrusting, vereist voor de tot 1980 geprogrammeerde ingebruiknemingen.

d) Luik

In afwachting dat de regionale commissie voor de studie en de verbetering van het gemeenschappelijk vervoer in de Luikse agglomeratie een definitief advies uitbrengt ten aanzien van het Luikse vervoersysteem voorziet de begroting 1978 de aanleg van een garage voor autobussen te Grivegnée, enkele plaatselijke verbeteringen aan het bovengronds net en vooral het tweede deel van de ruwbouwwerken van het onder-

laan sous le tunnel routier Boomsesteenweg-J. de Voslei, ceci dans le cadre de l'adjudication du complexe de liaison E3-Boomsesteenweg.

La suppression de cet important croisement améliorera considérablement l'exploitation de la ligne de tramway 2.

c) Charleroi.

Le réseau de semi-métro de Charleroi se compose d'une boucle urbaine de 4,3 km desservant les principaux centres d'attraction de la ville (Hôtel de ville, Palais des Beaux-Arts, hôpitaux, écoles et gares de chemin de fer) et de huit antennes radiales qui y aboutissent : vers Fontaine-l'Évêque (8,5 km), Roux et Courcelles (7,3 km), Lodelinsart et Gosselies (8,6 km), Ransart (4,4 km), Gilly (4,4 km), Montignies-sur-Sambre (3 km), Marcinelle et Loverval (3,2 km) et Mont-sur-Marchienne (6 km), groupant les flux de déplacement les plus importants.

Le premier tronçon, avec les stations Sud et Villette, a été mis en service en 1976.

Deux stations supplémentaires, Ouest et Piges — cette dernière sur l'antenne vers Fontaine-l'Évêque — sont prévues pour la fin de 1978.

La mise en service des stations Beaux-Arts et Nord est prévue pour la fin de 1980, de même que la liaison avec les antennes vers Montignies-sur-Sambre (jusqu'à la place Albert I^{er}), vers Gilly (jusqu'au dépôt actuel de la STIC) et vers Lodelinsart (jusqu'à la place Try Colaut). Des tronçons importants de l'antenne vers Fontaine-l'Évêque seront également en site propre définitif fin 1980, notamment le tronçon situé entre la chaussée de Bruxelles et le pont du canal à Dampremy (environ 2,2 km) ainsi que le tronçon Morgnies-Nouveau Philippe (environ 3 km) à Fontaine-l'Évêque même.

Ce dernier tronçon, construit en site propre au niveau du sol, comportera quelques ouvrages d'art (viaducs ou tunnels) pour le franchissement des croisements importants.

Il sera mis en adjudication en 1978, ainsi que le gros œuvre de nouveaux tronçons prolongeant les chantiers en cours à Gilly, Montignies, Marchienne-au-Pont et Lodelinsart (section Bayemont - Marteau-Bon Air).

D'autre part, le programme de 1978 prévoit tous les travaux de parachèvement et d'équipement nécessaires pour les mises en service programmées jusqu'en 1980.

d) Liège

En attendant l'avis définitif de la commission régionale pour l'étude et l'amélioration des transports en commun dans l'agglomération liégeoise en ce qui concerne le réseau de transport public à Liège, le budget de 1978 prévoit la construction d'un dépôt pour autobus à Grivegnée, quelques aménagements localisés au réseau de surface, et surtout la deuxième partie des travaux de gros œuvre de la

gronds autobussenstation op de place Saint-Lambert. Er is voorzien dit station evenals het depot van Grivegnée in 1982 in gebruik te nemen.

Er zijn in 1978 nog belangrijke onteigeningen voorzien om deze werken te kunnen aanvatten.

e) *Gent*

Op basis van talrijke reeds gevoerde studies, werd definitief van het metroproject afgezien.

De regionale commissie van Gent, waarvan de samenstelling werd gewijzigd, zal spoedig concrete voorstellen indienen voor de verbetering en de bevordering van het gemeenschappelijk stedelijk en interstedelijk vervoer.

2. *Begrotingsramingen*

Een totaal krediet van 9 400 miljoen frank is voorzien voor de uitvoering van het programma 1978 in deze sector, zoals hierboven gedetailleerd. Dit cijfer is vastgesteld rekening houdend met de globale investeringscapaciteit toegekend aan het departement van Verkeerswezen en met het jaarlijks groeiritme dat vereist is om de doelstellingen van het plan 1976-1980 te verwezenlijken.

Bovendien werd een tweede krediet van 1 500 miljoen frank gevraagd om de terugbetaling te beëindigen van het door de stad Brussel geleende kapitaal, in het kader van de prefinanciering bestemd om de verwezenlijking van de Noord-Zuid-as van de premetro te bespoedigen.

III. *Financiële vooruitzichten voor 1978*

De kredieten voorgesteld ten gunste van de NMVB en de stedelijke maatschappijen bedragen 12 684 miljoen, waarvan 5 708 miljoen voor de NMVB en 6 976 miljoen voor de stedelijke maatschappijen.

Vergeleken met het dienstjaar 1977 betekent dit voor de stedelijke maatschappijen een stijging met 9 pct. en voor de NMVB een verhoging van 10,53 pct. indien abstractie gemaakt wordt van de overgenomen NMBS-lijnen of van 32,59 pct. indien men deze lijnen daarin begrijpt.

Wat de investeringen betreft, zijn de bedragen gelijk aan 3 604,8 miljoen voor de stedelijke maatschappijen en 2 982,9 miljoen voor de NMVB, hetzij 6 587,7 miljoen in het totaal.

C. *Wegvervoer en verkeersveiligheid*

I. *Vervoer van personen*

1. *Taxi's*

Een van de twee representatieve beroepsorganisaties heeft de herziening gevraagd van de wet van 27 december 1974 met het oog op een versoepeling van de regels inzake overdrachten. Het probleem werd voorgelegd aan het nationaal comité voor de taxi's dat zijn conclusies zal kenbaar maken nadat alle delegaties hun advies zullen uitgebracht hebben.

station d'autobus souterraine place Saint-Lambert. Il est prévu de mettre cette station en service en 1982, de même que le dépôt de Grivegnée.

D'importantes expropriations sont prévues en 1978 pour permettre la mise en route de ces travaux.

e) *Gand*

Sur la base des nombreuses études qui ont déjà été effectuées, le projet de métro a été définitivement abandonné.

La commission régionale de Gand, qui vient d'être renouvelée, remettra incessamment des propositions concrètes pour l'amélioration et la promotion des transports en commun urbains et interurbains.

2. *Prévisions sur le plan budgétaire*

Un crédit total de 9 400 millions de francs est prévu pour l'exécution du programme 1978 de ce secteur, tel qu'il est détaillé ci-dessus. Ce chiffre est déterminé en tenant compte de la capacité globale d'investissement attribuée au département des Communications et du rythme d'accroissement annuel nécessaire pour atteindre les objectifs fixés par le plan 1976-1980.

En outre, une deuxième crédit de 1 500 millions de francs a été demandé en vue de terminer le remboursement du capital emprunté par la ville de Bruxelles dans le cadre du préfinancement destiné à accélérer la réalisation de l'axe Nord-Sud du prémetro.

III. *Prévisions financières pour 1978*

Les crédits proposés pour la SNCV et les sociétés urbaines s'élèvent à 12 684 millions, dont 5 708 millions pour la SNCV et 6 976 millions pour les sociétés urbaines.

Ceci signifie, par comparaison avec 1977, une hausse de 9 p.c. pour les sociétés urbaines et, pour la SNCV, de 10,53 ou de 32,59 p.c., selon qu'on y inclut, ou non, les lignes reprises à la SNCB.

Pour les investissements, les montants s'élèvent à 3 604,8 millions pour les sociétés urbaines et à 2 982,9 millions pour la SNCV, soit un total de 6 587,7 millions.

C. *Transports par route et sécurité routière*

I. *Transport de personnes*

1. *Taxis*

Un des deux groupements représentatifs de la profession a demandé la révision de la loi du 27 décembre 1974 tendant notamment à assouplir les règles de cession. Le comité national des taxis a été saisi du problème. Il déposera ses conclusions lorsque toutes les délégations auront remis leur avis.

Binnenkort zal tevens een algemene maatregel genomen worden tot algehele toepassing van het ingevoerde interstationnement, met name door het nemen van een koninklijk besluit in verband met telefoons op paaltjes die aan de standplaatsen gesitueerd zijn.

2. *Bijzondere autobusdiensten*

a) *Werknemersvervoer*

Voor het vervoer waarvoor de tarieven op een forfaitaire basis met de opdrachtgevers geregeld worden, wordt toegezien op de toepassing van het tariefstelsel dat, met uitzondering van het vervoer naar bouwplaatsen, voor de nieuwe bijzondere werknemersautobusdiensten werd ingesteld.

Voor het vervoer waarvan de ontvangsten in hoofdzaak of volledig voortkomen van door de vervoerde werknemers te betalen abonnementen, werd de wet van 27 december 1977 tot stand gebracht, die hoofdzakelijk bepaalt dat de exploitatiekosten van deze diensten ten laste zullen vallen van de werkgevers en dat deze laatsten een beperkte tussenkomst in de kosten van het vervoer zullen kunnen opleggen aan de vervoerde personen.

b) *Leerlingenvervoer*

In verband met het voorontwerp van wet dat onlangs door de Ministers van Nationale Opvoeding, m.b.t. de oprichting van Rijksdiensten voor leerlingenvervoer, bij de Ministerraad werd ingeleid, zal het departement van Verkeerswezen de huidige procedures inzake het verstrekken van technische adviezen, moeten herzien in functie van de in uitzicht gestelde nieuwe structuren.

Anderdeels verleent het departement zijn medewerking aan de uitwerking van een tariefstelsel dat momenteel tussen de departementen van Nationale Opvoeding en de Federatie van de Belgische autobus- en autocarondernemers wordt uitgewerkt. Het departement neemt tevens deel aan de besprekingen tot rationalisering van het leerlingenvervoer.

3. *Autocars*

In 1977 werden, in overleg met het beroep, twee belangrijke stappen gezet tot heropleving van de sector, namelijk door de invoering van een referentietarificatie en van een sterrenstelsel zoals reeds voor de hotels bestond.

In 1978 zal getracht worden dit referentietarief aan te passen en te binden aan het sterrenstelsel.

4. *Communautaire voorschriften*

Net zoals voor het goederenvervoer over de weg mag overeenkomstig de richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 12 november 1974, met ingang van 1 januari 1978, niemand meer toegang krijgen tot het beroep van nationaal en internationaal vervoerder van personen over de weg tenzij hij het bewijs heeft geleverd te voldoen aan de gestelde voorwaarden inzake betrouwbaarheid, financiële draagkracht en vakbekwaamheid.

Sous peu, une mesure générale sera prise visant l'application complète de l'interstationnement instauré, notamment par la parution d'un arrêté royal réglementant l'emploi des bornes téléphoniques qui sont situées à l'endroit des stationnements.

2. *Services spéciaux d'autobus*

a) *Transports de personnel*

Pour les services dont les tarifs sont établis sur une base forfaitaire en accord avec ceux qui les ont commandés, il est veillé à l'application du système tarifaire instauré pour les nouveaux services spéciaux d'autobus pour le personnel des entreprises, à l'exception des transports vers les chantiers.

Quant aux services dont les recettes proviennent principalement ou complètement des abonnements payés par le personnel transporté, la loi du 27 décembre 1977 a été promulguée : elle prévoit surtout que les frais d'exploitation desdits services seront à charge des employeurs et que ceux-ci pourront imposer aux personnes transportées une participation expressément limitée dans les frais de transport.

b) *Services de ramassage d'élèves*

En relation avec l'avant-projet de loi présenté au Conseil des Ministres par les Ministres de l'Education nationale et visant à la création de services nationaux de transports scolaires, le département des Communications devra revoir les procédures existantes en matière d'avis techniques sur les services en cause en fonction des nouvelles structures projetées.

En outre, le département apporte sa collaboration à l'élaboration d'un système tarifaire actuellement mis en œuvre conjointement par les départements de l'Education nationale et de la Fédération belge des exploitants d'autobus et d'autocars.

3. *Services d'autocars*

En 1977, en accord avec la profession, deux pas importants ont été franchis en faveur de l'essor du secteur, à savoir par l'instauration d'une tarification de référence et par l'instauration du système à étoiles analogue à celui des hôtels.

En 1978, on visera la liaison du tarif de référence au système à étoiles.

4. *Réglementation communautaire*

A l'instar du transport de marchandises par route, conformément à la directive du Conseil des Communautés européennes du 12 novembre 1974, toute personne qui désire avoir accès à la profession de transporteur national ou international de personnes par route doit, à partir du 1^{er} janvier 1978, satisfaire aux conditions requises d'honorabilité, de capacité financière et de capacité professionnelle.

De nodige uitvoeringsbesluiten werden inmiddels door het departement uitgewerkt terwijl, in samenwerking met het Instituut voor wegtransport, de organisatie van de cursussen en examens van vakbekwaamheid zal worden geregeld.

Verder zal het departement, in het raam van de EG-besprekingen, zijn medewerking moeten verlenen aan onder meer :

— De herziening van de reglementering op de rij- en rusttijden van de bemanningsleden (verordening EG 543/69);

— De herziening van de reglementering inzake geregeld vervoer en bijzondere vormen van geregeld vervoer met autobussen tussen de Lid-Statens (verordening EG 517/72);

— De onderhandelingen met derde landen in verband met het uitvoeren van ongeregeld vervoer.

II. Vervoer van goederen

De wet van 1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding werd door de wet van 18 november 1977 gewijzigd door invoering van :

— De mogelijkheid van tijdelijke stopzetting van de afgifte van vervoerbewijzen en -vergunningen in geval van dreiging van verstoring van de vervoermarkt;

— De medeverantwoordelijkheid van de andere bij het vervoer betrokken personen bij niet-naleving van de prijzen en voorwaarden van het vervoer.

In afwachting van een meer fundamentele aanpassing, worden tussen de Nationale Belgische Federatie der Baanvervoerders en het Bestuur van het Vervoer besprekingen gevoerd met het oog op een zo ruim mogelijke herziening van het koninklijk besluit van 9 september 1967 houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding.

Met betrekking tot de toepassing van de E.G.-Richtlijn 74/562 van 12 november 1974, die voorschrijft dat de Lid-Statens de maatregelen moeten vastleggen om de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal vervoer over de weg te regelen, kan worden medegedeeld dat een koninklijk besluit weldra zal genomen worden.

Een nieuw bilateraal akkoord werd afgesloten met de Ierse republiek. Het contingent vergunningen bedraagt 5 000 reizen en is ruim voldoende om zonder moeilijkheden de goederentrafiek tussen beide landen te kunnen verzekeren.

De besprekingen over het afsluiten van een bilateraal akkoord met Iran worden voortgezet. Er zijn tevens contacten gelegd met Marokko en er bestaat reeds een ruime instemming over de inhoud en tekst van het af te sluiten akkoord.

Het goederenverkeer over de weg van Italië en Oostenrijk wordt sterk belemmerd door de beperktheid van het beschik-

Entre-temps les arrêtés d'exécution nécessaires ont été élaborés par le département. De plus, l'organisation des cours et des examens de capacité professionnelle sera mise au point en collaboration avec l'Institut du transport routier.

En outre, dans le cadre des discussions aux CE, le département devra apporter sa collaboration notamment :

— A la révision de la réglementation sur les temps de conduite et de repos des membres d'équipages (règlement CE 543/69);

— A la révision de la réglementation concernant les services réguliers et les services réguliers spécialisés effectués par autocars et par autobus entre les Etats membres (règlement CE 517/72);

— Aux négociations avec les pays tiers concernant l'exécution des services occasionnels.

II. Transport de marchandises

La loi du 1^{er} août 1960 relative au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles a été modifiée par la loi du 18 novembre 1977 qui instaure :

— La possibilité de suspension temporaire de la délivrance des certificats et autorisations de transport en cas de menace de perturbation du marché des transports;

— La coresponsabilité de toutes les personnes concernées par le transport en cas de non-respect des prix et conditions de transport.

En attendant une application plus fondamentale, des réunions ont lieu entre la Fédération Nationale Belge des Transporteurs Routiers et l'Administration des Transports en vue d'une révision aussi large que possible de l'arrêté royal du 9 septembre 1967 portant le règlement général relatif au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles.

En ce qui concerne l'application de la Directive 74/562 CE du 12 novembre 1974, qui prévoit que les Etats membres doivent arrêter les mesures devant régler l'accès à la profession de transporteur de marchandises par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux, il y a lieu de signaler qu'un arrêté royal paraîtra incessamment.

Un nouvel accord bilatéral a été conclu avec la République irlandaise. Le contingent d'autorisations s'élève à 5 000 voyages et est largement suffisant pour permettre d'assurer, sans difficultés, le trafic de marchandises entre les deux pays.

Les pourparlers sur la conclusion d'un accord bilatéral avec l'Iran se poursuivent. De même, des contacts sont établis avec le Maroc et il existe déjà un large consensus sur le texte et le contenu de l'accord bilatéral projeté.

Les transports de marchandises par la route avec l'Italie et l'Autriche sont fortement entravés par les limites des

bare contingent. Er moet dan ook dringend getracht worden de Oostenrijkse en Italiaanse overheden te doen instemmen met een gevoelige uitbreiding van de contingenten.

De Raad van de Europese Gemeenschappen heeft in het kader van de eerste richtlijn het vervoer van levende dieren met daartoe speciaal uitgeruste voertuigen vanaf 1 juli 1977 vrijgesteld van elk stelsel van contingentering en overweegt in een zeer nabije toekomst een zelfde liberalisatie voor het vervoer van bederfelijke goederen.

Het aantal communautaire vergunningen dat aan België is toevertrouwd voor alle intra E.G.-wegvervoer werd met ingang van 1 januari 1978 verhoogd van 265 tot 325.

Voor alle bilaterale of multilaterale tariefakkoorden die België afgesloten heeft, werden aanpassingen doorgevoerd of zijn herzieningsprocedures aan de gang.

— Benelux :

Het Benelux-tarief werd op 1 maart 1976 in een eerste fase met 15 pct. verhoogd. Een tweede verhoging met 15 pct. kwam tot stand op 1 december 1977.

— België-Duitsland :

Het Ministerie van Economische Zaken in de Duitse Bondsrepubliek acht op grond van de huidige marktsituatie een verhoging van het Belgisch-Duits tarief niet noodzakelijk. België heeft, net als Nederland, de arbitrage van de Commissie van de EG gevraagd.

— België-Frankrijk :

De Franse Regering is akkoord met een verhoging van 15 pct. van het Belgisch-Frans tarief. Dit dossier wordt in België binnenkort voorgelegd aan de Commissie tot regeling der prijzen bij het Ministerie van Economische Zaken.

— België-Italië :

Wat het Belgisch-Italiaans tarief betreft, zijn de regeringsafgevaardigden tot volgend gemeenschappelijk voorstel gekomen : de barema's in Belgische franken zouden worden verhoogd met 19 pct. en de barema's in Italiaanse lire met 130 pct. Op die wijze zouden de muntdispariteiten volledig hersteld worden. Dit dossier werd reeds behandeld door de Commissie tot regeling der prijzen bij het Ministerie van Economische Zaken.

Bovendien zal zeer binnenkort een urgentiecomité worden opgericht om op basis hiervan in samenwerking met andere departementen, vakbonden en beroep tot gecoördineerde acties over te gaan in het raam van de huidige conjunctuur.

III. Verkeersveiligheid

Er werden verscheidene maatregelen getroffen ter bevordering van de verkeersveiligheid.

contingents disponibles. Aussi faudrait-il tenter instamment de persuader les autorités italiennes et autrichiennes d'augmenter sensiblement les contingents.

Le Conseil des Communautés européennes, dans le cadre de la première directive, a libéré le transport d'animaux vivants au moyen de véhicules spécialisés de tout système de contingentement depuis le 1^{er} juillet 1977 et envisage dans un avenir très proche, une même libéralisation pour le transport de marchandises périssables.

Le contingent d'autorisations communautaires imparti à la Belgique pour tout trafic routier au sein de la CEE a été augmenté de 265 à 325, au 1^{er} janvier 1978.

Une procédure de révision est en cours pour tous les accords tarifaires bilatéraux ou multilatéraux que la Belgique a conclus.

— Benelux :

Le tarif Benelux a été augmenté dans une première phase de 15 p.c. au 1^{er} mars 1976. Une seconde augmentation de 15 p.c. a été appliquée au 1^{er} décembre 1977.

— Belgique-Allemagne :

Le Ministère des Affaires économiques de la République fédérale allemande estime que la situation actuelle du marché n'est pas de nature à nécessiter une augmentation du tarif. Tout comme les Pays-Bas, la Belgique a demandé l'arbitrage de la Communauté européenne.

— Belgique-France :

Le Gouvernement français est d'accord pour une augmentation de 15 p.c. du tarif franco-belge. Ce dossier sera soumis bientôt à la Commission pour la régulation des prix auprès du Ministère des Affaires économiques.

— Belgique-Italie :

En ce qui concerne le tarif belgo-italien, les délégués gouvernementaux sont arrivés à la proposition commune suivante : les barèmes en francs belges seraient majorés de 19 p.c. et les barèmes en lire italiennes de 130 p.c. Ainsi les disparités monétaires seraient corrigées intégralement. Ce dossier a déjà été traité par la Commission pour la régulation des prix auprès du Ministère des Affaires économiques.

En outre, un comité d'urgence sera créé sous peu afin de coordonner sur cette base les actions des autres départements, des syndicats et de la profession en tenant compte de la conjoncture actuelle.

III. Sécurité routière

Diverses dispositions ont été prises par voie réglementaire pour appliquer ou compléter les mesures visant l'amélioration de la sécurité routière.

De hervorming van het rijbewijs (wet van 9 juli 1976) is in werking getreden op 14 februari 1977. Zij heeft tot doel de voorbereiding van de nieuwe bestuurders, meer in het bijzonder de jongeren, te controleren alvorens hen een rijbewijs af te leveren. De invoering van de verplichting tot het afleggen van theoretische en praktische examens was bovendien noodzakelijk om de wederzijdse erkenning van de rijbewijzen op internationaal vlak mogelijk te maken. De kandidaten hebben de keuze tussen het volgen van een professionele scholing (rijsscholen) of de scholing met een niet-professionele begeleider. Het percentage van de geslaagden bedraagt 65 pct. voor het theoretisch examen en 58 pct. voor het praktische examen. De jonge bromfietzers moeten eveneens een theoretisch examen afleggen : 67 pct. geslaagden.

In de loop van dit jaar zullen ook specifieke examens opgelegd worden aan de kandidaat motorfietzers.

Over het geheel genomen geeft het nieuwe systeem geen aanleiding tot belangrijke moeilijkheden. Er werden gedetailleerde controles uitgevoerd en statistieken opgesteld. Een concertatiecommissie (met de rijsscholen en de automobiellclubs) onderzoekt al de aspecten van de hervorming.

Op voorstel van deze commissie, werd om praktische en veiligheidsredenen besloten het systeem van de vrije scholing te wijzigen.

Op 1 mei 1977 werd een volledige reglementering van kracht betreffende de signalisatie van werken en verkeersbelemmeringen. Zij zijn vooral bedoeld voor aannemers en wegbeheerders.

Ten behoeve van de wegbeheerders werd eveneens een omzendbrief gepubliceerd met raadgevingen in verband met de plaatsing van de verkeerstekens, met het oog op de uniformisatie en de rationalisatie.

Dit betekent dan de eindfase van de algemene herziening van het verkeersreglement dat in december 1975 werd gepubliceerd. De laatste bepalingen die op 1 januari 1978 van kracht moesten worden (wegmarkeringen en parkeertekens) werden verschoven naar 1 januari 1980, gezien een groot aantal gemeentebesturen bij gebrek aan financiële middelen, niet in de mogelijkheid was de vereiste signalisatie aan te brengen.

Wat de technische uitrusting van de voertuigen betreft, werd het verplicht gebruik van de tachograaf (controle van de rij- en rusttijden) uitgesteld tot 1 juli 1979 voor de voertuigen die vóór 1 januari 1975 in dienst werden gesteld en die rijden binnen een straal van 50 km rond de bedrijfszetel en waarvan het hoogste toegelaten gewicht minder is dan 6 ton of met een nuttig laadvermogen van minder dan 3,5 ton. Andere afwijkingen kunnen later eventueel toegestaan worden voor andere categorieën, bij middel van een procedure die binnenkort zal ingeleid worden bij de Commissie van de Europese Gemeenschappen. Van zodra het akkoord van deze Commissie bekomen is, zal de reglementering aangepast worden. De controlediensten hebben in die zin richtlijnen gekregen.

La réforme du système du permis de conduire (loi du 9 juillet 1976) est entrée en vigueur le 14 février 1977. Elle a pour objectif de contrôler la préparation des nouveaux conducteurs, en particulier des jeunes, avant de les autoriser à conduire un véhicule. De plus, l'imposition des examens officiels, théoriques et pratiques, est une condition préalable à la reconnaissance réciproque des permis de conduire sur le plan international. Les candidats ont le choix de suivre un apprentissage professionnel (écoles de conduite) ou l'apprentissage avec l'assistance d'un guide. Les pourcentages de réussites sont de 65 p.c. pour l'examen théorique et de 58 p.c. pour l'examen pratique. Les cyclomotoristes sont également tenus de subir un examen théorique : 67 p.c. de réussites.

Des examens spécifiques seront imposés dans le courant de cette année aux motocyclistes.

Dans l'ensemble, le nouveau système ne donne lieu à aucune difficulté majeure. Des contrôles et des statistiques détaillées sont effectués. Une commission de concertation (auto-écoles et clubs automobiles) examine tous les aspects de la réforme.

Sur proposition de cette commission, des modifications à la formule d'apprentissage libre ont été décidées, pour des raisons pratiques et des impératifs de sécurité routière.

Des prescriptions complètes ont été mises en vigueur le 1^{er} mai 1977 concernant la signalisation des chantiers et obstacles. Elles s'adressent aux entrepreneurs et aux gestionnaires de la voirie.

Une circulaire a été diffusée à l'intention des gestionnaires des voiries pour les conseiller dans le placement de la signalisation dans un double objectif d'uniformisation et de rationalisation.

Ceci constitue la phase finale de la révision générale du Code de la route publié en décembre 1975. Les dernières dispositions qui devaient entrer en vigueur au 1^{er} janvier 1978 (marques au sol — signaux de stationnement) ont dû être retardées au 1^{er} janvier 1980, étant donné qu'un grand nombre de communes n'étaient pas en mesure de se mettre en règle, à défaut de moyens financiers disponibles.

En ce qui concerne l'équipement technique des véhicules, l'obligation du tachygraphe (contrôle des temps de conduite et de repos) a été reportée au 1^{er} juillet 1979 pour les véhicules mis en service avant le 1^{er} janvier 1975 et circulant dans un rayon de 50 km du siège de l'exploitation ou dont le poids maximum autorisé est inférieur à 6 tonnes ou la charge utile inférieure à 3,5 tonnes. Des dérogations pourront être ultérieurement accordées pour d'autres catégories moyennant une procédure qui sera incessamment engagée auprès de la Commission des Communautés européennes. Dès accord de cette Commission, la réglementation sera adaptée. Les services de contrôle ont reçu des directives en conséquence.

In de loop van dit jaar zullen maatregelen uitgewerkt worden die het mogelijk moeten maken doeltreffender op te treden tegen buitenlandse bestuurders in geval van verkeers-overtredingen. Het systeem van een rijbewijs met punten wordt bestudeerd (intrekking van het rijbewijs bij administratieve beslissing, in een eerste fase alleen voor de nieuwe bestuurders).

Het verkeersreglement zal ook gewijzigd worden om de mogelijkheid te scheppen « woonerven » in te richten, dit gezien de talrijke vragen van gemeentebesturen die graag woonerven zouden willen inrichten.

Wat de beteugeling van de dronkenschap achter het stuur betreft, wordt verder gezocht om een doeltreffender controle mogelijk te maken.

Een experimenteel centrum voor technische hulp aan minder-valide bestuurders zal in het begin van dit jaar in Brussel worden geopend ten einde uit dat experiment nuttige lessen te kunnen trekken.

Op het vlak van de technische veiligheid van de voertuigen zullen verscheidene Europese richtlijnen in onze reglementering opgenomen worden, meer bepaald met het oog op de homologatie van verschillende voertuigonderdelen. De gelijkvormigheidscontrole, die door deze richtlijnen wordt voorzien, zal door het departement georganiseerd worden.

Evolutie van de verkeersongevallenstatistieken

De beschikbare gegevens over de eerste 9 maanden van 1977 tonen een gevoelige verbetering, vergeleken met de voorgaande overeenstemmende periodes, vóór het van kracht worden van de nieuwe veiligheidsmaatregelen (snelheidsbeperkingen — veiligheidsgordel — strenger optreden voor zware verkeersovertredingen — verlaging van het alcoholgehalte).

De evolutie ziet er als volgt uit :

— Op gans het wegennet :

	1977	1973	1977/1973
doden	1 195	1 426	— 15 %
zwaar gekwetsten	14 762	17 859	— 16 %
licht gekwetsten	47 226	55 962	— 16 %
Totaal	63 183	75 247	— 16 %

— Op de autowegen :

doden	91	133	— 31 %
zwaar gekwetsten	606	846	— 28 %
licht gekwetsten	1 327	2 063	— 35 %
Totaal	2 024	3 042	— 33,5 %

De evolutie per categorie van weggebruikers toont merkelijke vooruitgang, vergeleken met 1976, op het gebied van de veiligheid van de voetgangers (— 6 %), de fietsers (— 8 %) en de bromfietsers (— 17 %).

Au cours de cette année, des dispositions seront élaborées en vue d'exercer un contrôle plus efficace des infractions commises par les conducteurs étrangers. Les études sont poursuivies concernant le permis par points (retrait par décision administrative, à l'intention des nouveaux conducteurs, dans une première phase).

Une modification sera également introduite au Code de la route pour permettre la création de zones d'habitation à circulation restreinte, en vue de répondre aux vœux de nombreuses communes désireuses d'aménager de telles zones.

Sur le plan de la lutte contre l'ivresse au volant, les études se poursuivent en vue de rendre le contrôle plus opérationnel.

Un centre expérimental d'aide technique aux handicapés sera ouvert à Bruxelles au début de cette année, en vue de tirer les enseignements de cette expérience.

Sur le plan de la sécurité technique des véhicules, diverses directives européennes seront traduites dans la réglementation, en vue notamment de l'homologation des diverses parties des véhicules. Le « contrôle de conformité » prévu par ces directives sera organisé par le département.

Evolution des statistiques concernant les accidents routiers.

Les données disponibles pour les neuf premiers mois de 1977 montrent une amélioration sensible par rapport aux périodes correspondantes antérieures, avant l'instauration des mesures décidées (limitation de vitesse — ceinture de sécurité — renforcement des infractions graves — abaissement du taux d'alcoolémie).

L'évolution comparative est la suivante :

— Sur tout le réseau :

	1977	1973	1977/1973
tués	1 195	1 426	— 15 %
blessés graves	14 762	17 859	— 16 %
blessés légers	47 226	55 962	— 16 %
Total	63 183	75 247	— 16 %

— Sur autoroutes :

tués	91	133	— 31 %
blessés graves	606	846	— 28 %
blessés légers	1 327	2 063	— 35 %
Total	2 024	3 042	— 33,5 %

L'évolution par catégories d'utilisateurs fait apparaître des progrès marquants, par rapport à 1976, dans la sécurité des piétons (— 6 %), des cyclistes (— 8 %) et des cyclomoteuristes (— 17 %).

De situatie op de autosnelwegen evolueert op een bemoedigende wijze. Er valt nochtans een verslechtering vast te stellen voor de inzittenden van personenauto's in het verkeer op gewone wegen en vooral binnen de bebouwde kommen.

Bij de beoordeling van deze gegevens moet echter wel rekening gehouden worden met de evolutie van het voertuigenpark.

Personenauto's :

1973	2 389 544
1975	2 613 835
1976	2 731 889
1977	2 847 474

Motorfietsen :

1973	90 773
1975	94 824
1976	100 111
1977	103 919

Bromfietsen :

1973	439 943
1975	532 003
1976	552 879

De voorlichtings- en veiligheidscampagnes zullen worden verdergezet.

Op het programma van 1978 zijn volgende campagnes voorzien :

- Eerste trimester : de campagne voor de tweewielers die in het tweede semester 1977 werd ingezet, zal doorlopen tot 31 maart 1978. Er zullen initiatieven worden genomen in de scholen en in de jeugdmiddens;
- Tweede trimester : overwegen;
- Derde trimester : veiligheidsgordels (nieuwe voorlichtingscampagne) ;
- Vierde trimester : veiligheid van de kinderen.

Het is de bedoeling een zo groot mogelijk impact te geven aan deze akties, door er alle geïnteresseerde middens bij te betrekken en door bepaalde plaatselijke initiatieven te ondersteunen.

D. Luchtvaart

I. Bestuur der luchtvaart

Veiligheid der luchtvaartuigen

Het bestuur heeft een belangrijke taak te vervullen op het gebied van de veiligheid van de luchtvaart. Het ziet toe op en controleert de bekwaamheden van het stuurpersoneel en het onderhoud van het materieel en bepaalt de veiligheidsregels voor de leiding van de verrichtingen.

La situation sur les autoroutes évolue d'une manière encourageante. Cependant, une aggravation affecte les victimes parmi les occupants de voitures, dans la circulation sur les routes ordinaires et, en particulier, dans les agglomérations.

Dans l'appréciation de ces données, il y a lieu de considérer l'évolution du parc automobile.

Voitures :

1973	2 389 544
1975	2 613 835
1976	2 731 889
1977	2 847 474

Motocyclettes :

1973	90 773
1975	94 824
1976	100 111
1977	103 919

Cyclomoteurs :

1973	439 943
1975	532 003
1976	552 879

Les actions d'information et de propagande routières seront poursuivies d'une manière soutenue.

Au programme de 1978 sont prévues les campagnes suivantes :

- Premier trimestre : la campagne deux roues engagée au cours du deuxième semestre 1977 se prolongera jusqu'au 31 mars 1978. Des initiatives seront menées dans les écoles et dans les milieux de jeunes;
- Deuxième trimestre : passages à niveau;
- Troisième trimestre : ceintures de sécurité (relance de l'information);
- Quatrième trimestre : sécurité des enfants.

On visera à donner l'impact le plus large à ces actions, en y associant tous les milieux intéressés et en encourageant des initiatives déterminées sur le plan local.

D. Aéronautique

I. Administration de l'aéronautique

Sécurité des aéronefs

L'administration assume une tâche importante dans le domaine de la sécurité. Elle supervise et contrôle la qualification du personnel navigant, la maintenance du matériel et fixe les règles de sécurité pour la conduite des opérations.

Het neemt, in Europees verband, deel aan het opstellen van de luchtwaardigheidsnormen (Joint Airworthiness Requirements — JAR) alsook van de operationele normen.

Op het gebied van de veiligheid van de luchtvaart onderzoekt het bestuur, trouwens in samenwerking met de Regie der Luchtwegen, Eurocontrol en de luchtmacht, alle incidenten die in het Belgisch luchtruim voorkomen met de burgerlijke vliegtuigen. Het neemt tuchtmaatregelen of andere maatregelen die nodig zijn om de veiligheid te verbeteren.

Het in werking stellen van het kalibratievliegtuig heeft het mogelijk gemaakt de inspectie vanuit de lucht van de verschillende radionavigatiehulpmiddelen te hervatten en zich te vergewissen van hun goede werking, overeenkomstig de normen voorgeschreven door de Internationale Burgerlijke Luchtvaartorganisatie (ICAO).

Eveneens wordt voorzien in de loop van volgend jaar bij het handelsvervoer gebruikte vliegtuigen van meer dan 20 000 kg, die met turboreactoren uitgerust zijn, een grondverklikkersysteem verplicht te stellen. Dit soort uitrusting is reeds vereist in de Verenigde Staten. De statistieken wijzen uit dat een belangrijk deel van de ongevallen te wijten is aan onvoorziene botsingen met het reliëf en dat bijgevolg deze uitrusting de nochtans grote veiligheid van het luchtvervoer ingrijpend zou kunnen verhogen.

Geluidshinder

De werkzaamheden verricht in de schoot van de OACI om het geluidsniveau van de vliegtuigen te verminderen werden voortgezet. Een wijziging van bijlage 16 op het acoustisch certifiëren van vliegtuigen wordt aan de goedkeuring van de Staten voorgelegd. De hoogst toegelaten geluidsnormen van de toekomstige vliegtuigen zullen met 5 tot 10 decibel verlaagd worden. De Belgische reglementering zal overeenstemmend gewijzigd worden.

Vanuit het oogpunt van de omschakeling van de huidige vloten heeft de Amerikaanse Federal Aviation Administration (FAA) haar standpunt bepaald. Alle in de Verenigde Staten ingeschreven transportvliegtuigen zullen in 1985 aan de geluidsnormen moeten voldoen. De financieringswijze van de verrichting is nochtans nog niet bepaald.

De Europese Commissie voor burgerluchtvaart (ECAC) houdt zich met hetzelfde probleem bezig en het is waarschijnlijk dat een Europese aanbeveling het licht zal zien in de loop van volgend jaar.

Hier ook zal de Belgische reglementering moeten aan de Europese positie aangepast worden rekening houdend met de economische en ecologische eisen in kwestie.

Verkeersrechten

Het wereld-luchtvervoer maakt een tijd van grondige veranderingen door. De economische spanningen waaraan het sinds enkele jaren is blootgesteld leiden ertoe dat het stelsel dat door de Conventie van Chicago van 1944 en aanvullend door het Bermuda-akkoord van 1946 tussen de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk is opgebouwd, sterk wordt bevaagtekend. Dit laatste akkoord, dat model heeft gestaan

Elle participe dans le cadre européen à l'établissement des normes de navigabilité (Joint Airworthiness Requirements — JAR) ainsi que des normes opérationnelles.

Dans le domaine de la sécurité de la navigation aérienne, l'administration enquête, conjointement d'ailleurs avec la Régie des Voies aériennes, Eurocontrol et la force aérienne, sur tous les incidents survenus dans l'espace aérien belge aux avions civils. Elle prend toute mesure disciplinaire ou autre nécessaire pour améliorer la sécurité.

La mise en œuvre de l'avion de calibration a permis de reprendre l'inspection aérienne des diverses aides radio à la navigation et de s'assurer de leur bon fonctionnement, conformément aux normes édictées par l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI).

Il est également prévu d'imposer dans le courant de l'année prochaine aux avions de transport commercial de plus de 20 000 kg équipés de turboréacteurs, un système avertisseur de proximité du sol. Ce genre d'équipement est déjà imposé aux Etats-Unis et les statistiques montrent qu'une proportion importante des accidents est due à des collisions avec le relief et que, par conséquent, cet équipement pourrait améliorer d'une manière significative la sécurité, cependant déjà élevée, des transports aériens.

Nuisances acoustiques

Les travaux effectués dans le cadre de l'OACI pour réduire le niveau du bruit des avions se sont poursuivis. Une modification de l'annexe 16 sur la certification acoustique des avions est en cours d'approbation par les Etats. Les niveaux maximaux de bruit tolérés des avions futurs seront abaissés de 5 à 10 décibels. La réglementation belge sera modifiée en conséquence.

Du point de vue reconversion des flottes actuelles, la Federal Aviation Administration américaine (FAA) a fixé sa position. Tous les avions de transport immatriculés aux Etats-Unis devront satisfaire aux normes acoustiques en 1985. La méthode de financement de l'opération n'est cependant pas encore fixée.

La Commission européenne d'aviation civile (CEAC) s'occupe du même problème et il est vraisemblable qu'une recommandation européenne verra le jour dans le courant de l'année prochaine.

Ici également la réglementation belge devra être adaptée à la position européenne tenant compte des impératifs écologiques et économiques en cause.

Droits de trafic

Le transport aérien mondial traverse une période de mutation profonde. Les tensions économiques auxquelles il est soumis depuis quelques années aboutissent à des remises en cause du régime établi par la convention de Chicago de 1944 et complémentirement par l'accord des Bermudes, conclu en 1946, entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne. Ce dernier accord, modèle des conventions bilatérales en la matière

voor alle bilaterale overeenkomsten dienaangaande is overigens in juni 1976 opgezegd, en sindsdien hebben beide landen onderhandeld ten einde een nieuw machtsevenwicht tot stand te brengen. In die moeilijke situatie vergen de verwerving en zelfs de bescherming van verkeersrechten hoe langer hoe meer inspanningen, onderhandelingen en bemoeiingen, dikwijls tevergeefs.

Meer dan vroeger nog zijn we ervan overtuigd dat de verdediging en de verwerving van verkeersrechten noodzakelijkerwijs binnen het breder geheel van de politieke, economische en financiële betrekkingen van de Staat dienen te geschieden. Het bestuur verleent zijn volledige medewerking aan dit fundamentele aspect van de exploitatie, waarbij meer bepaald wordt beoogd de verkeersrechten van Sabena uit te breiden, een taak die in 1976 bijzonder moeilijk is gebleken. In de loop van dit dienstjaar mislukten onze pogingen om verkeersrechten te Rio de Janeiro te verkrijgen opnieuw. Dit heeft overigens tot de voorlopige sluiting van de Zuid Amerikaanse lijn in 1977 geleid. Ook in Canada slaagden wij er niet in rechten te Toronto te verkrijgen vóór 1980.

In Indonesië moesten aan het behoud van onze verkeersrechten — jammer genoeg beperkt door restrictieve quota's — talloze overleggronden ten koste worden gelegd. In Japan zijn onze pogingen om opnieuw een tweede weekvlucht via de zuidroute in te leggen tot dusver op niets uitgelopen.

Thaïland daarentegen heeft ons aanvullende rechten van de vijfde vrijheid toegestaan; wij hebben nieuwe rechten verworven in Irak, waarmee een luchtvaartovereenkomst is ondertekend, een exploitatievergunning in Dhahran verkregen en onze rechten ontwikkeld in andere plaatsen van het Midden-Oosten (Golf), Afrika (derde weekvlucht naar Nairobi) en Amerika (exploitatievergunning voor de B747 verleend door Mexico).

De toekenning van een tweede commercieel landingspunt in de Verenigde Staten (Atlanta) was de bekroning van soms zeer moeilijke besprekingen die sedert jaren werden gevoerd.

Op het stuk van het niet-geregeld internationaal vervoer, tracht het bestuur in de eerste plaats de belangen van het Belgisch vervoer en meer bepaald het transatlantisch vervoer te beschermen. Op 1 juli 1977 werd een Belgisch-Amerikaanse overeenkomst ondertekend inzake noordatlantische bevrachtingsvluchten. Dit akkoord stemt in het algemeen overeen met de overeenkomst inzake noordatlantische bevrachtingen, getekend op 5 juni 1975 door de burgerluchtvaartautoriteiten van de Staten-leden van de Europese Commissie voor burgerluchtvaart (ECAC). Deze overeenkomst is belangrijk omdat zij gericht is op het harmoniseren van de Europese politiek die ertoe strekt de lijndiensten tegen de concurrentie van de niet-geregelde maatschappijen te beschermen.

Op het nationale vlak moet tenslotte gewezen worden op het bestaan en de oprichting van meerdere privé-maatschappijen die het vervoer van personen en vracht verzekeren.

Vliegvelden

Het gespecialiseerd bureau dat in 1975 belast werd met een studie die tot doel had de in de komende jaren uit te

a d'ailleurs été dénoncé en juin 1976 et ces négociations entre les deux pays se sont poursuivies depuis en vue d'établir un nouvel équilibre des forces. Dans ce contexte difficile l'obtention et même la protection des droits de trafic requièrent de plus en plus d'efforts, de négociations et de démarches, souvent infructueuses.

Nous sommes persuadés plus encore que par le passé que la défense et l'obtention de droits de trafic s'insèrent nécessairement dans le cadre global des relations politiques, économiques et financières de l'Etat. Mon département apporte son entière collaboration à cet aspect fondamental des exploitations, visant en particulier à enrichir le portefeuille des droits de trafic de la Sabena, une tâche qui s'est avérée particulièrement difficile en 1976. Au cours de cet exercice, nous nous sommes heurtés à un nouvel échec dans nos tentatives d'obtention de droits de trafic à Rio de Janeiro, ce qui a d'ailleurs entraîné la suspension de l'exploitation de la ligne d'Amérique du Sud en 1977. De même au Canada nous ne sommes pas parvenus à obtenir des droits à Toronto avant 1980.

En Indonésie, c'est au prix de multiples consultations que nous avons pu conserver des droits de trafic malheureusement limités par des quotas restrictifs. Au Japon également nos efforts n'ont pas abouti jusqu'à présent pour le rétablissement d'une seconde fréquence par la route du Sud.

En revanche, la Thaïlande nous a concédé des droits complémentaires de cinquième liberté; nous avons acquis des droits nouveaux en Irak, où un accord aérien a été signé, obtenu un permis d'exploitation à Dhahran et développé nos droits en d'autres points du Moyen-Orient (Golfé), d'Afrique (troisième fréquence sur Nairobi) et d'Amérique (permis d'exploitation en B747 accordé par le Mexique).

L'obtention d'une deuxième escale commerciale aux Etats-Unis (Atlanta) couronne une période de négociations difficiles menées pendant de longues années.

Dans le domaine du transport aérien international non régulier, l'administration a à cœur de protéger en premier lieu les intérêts du trafic belge, en particulier sur la liaison transatlantique. Le 1^{er} juillet 1977 a été signé un arrangement belgo-américain en matière de vols affrétés nord-atlantiques. Cet accord est conforme dans l'ensemble à l'entente sur les affrètements nord-atlantiques, signée le 5 juin 1975 par les autorités de l'aviation civile des Etats membres de la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC). La compatibilité des deux accords témoigne de l'intérêt qu'il y a à harmoniser les politiques européennes destinées à protéger les services réguliers contre la concurrence des compagnies non régulières.

Sur le plan national, il convient de signaler l'existence et même la création de plusieurs compagnies privées effectuant du transport de personnes ou de fret.

Aéroports

Le bureau spécialisé qui avait été chargé en 1975 d'une étude ayant pour but de déterminer les travaux à exécuter

voeren werken te bepalen ten einde een optimale infrastructuur der luchthavens in België te realiseren, heeft zijn rapport overhandigd.

Het eerste deel van de studie, beëindigd in het begin van het jaar 1976, betrof vooruitzichten van het luchtverkeer. Het heeft laten blijken dat in 1990 het totale luchtverkeer van België 10,4 miljoen passagiers en 300 000 ton vracht zou kunnen bereiken.

Het tweede deel handelend over de behoeften aan vliegvelden om aan deze voorziene vraag te beantwoorden werd beëindigd op het einde van 1976.

Het toont aan dat, rekening houdend met de aan gang zijnde werken, de capaciteit van de Belgische Luchthavens ruim voldoende is om de noden te dekken tot in 1990 en zelfs, met de mogelijke verbeteringen op bepaalde gebieden, tot in het jaar 2000.

Het enige probleem is dit van Antwerpen-Deurne voor hetwelk de steller van het rapport voorziet dat, gezien de ligging van het vliegveld, de druk van de bevolking in de toekomst beperkingen in de bewegingen van commerciële vliegtuigen zou kunnen opdringen.

De studie werd medegedeeld aan de diverse betrokken instanties. In het bezit van alle adviezen zullen de oplossingen die het best aan alle economische, ecologische en veiligheidsbelangen tegemoet komen definitief uitgewerkt worden.

Beveiligingsmaatregelen

Het nationaal comité voor de veiligheid van de Burgerlijke Luchtvaart, opgericht bij koninklijk besluit van 20 juli 1971 bestudeert regelmatig de problemen inzake beveiliging van onze luchthavens.

Verschillende maatregelen zijn genomen om onze luchthaveninstallaties beter te beschermen. De van toepassing zijnde maatregelen worden permanent nagegaan door het nationaal veiligheidscomité en door de lokale veiligheidscomités van de luchthaven ten einde ze steeds doeltreffender te maken en ze in de mate van het mogelijke te vervolmaken.

Een nauwere internationale samenwerking is tot stand gekomen op het stuk van het voorkomen van onwettige daden tegen de burgerluchtvaart, o.a. in de schoot van de Europese Commissie voor Burgerluchtvaart (ECAC) waar België met een twintigtal andere Europese landen deelneemt aan het opmaken en in werking stellen van internationale aanbevelingen inzake veiligheid.

Deze aanbevelingen hebben onder meer betrekking op internationale samenwerking, op methodes tot fouillering van passagiers en hun handbagage bij het vertrek van vliegtuigen, op de controle van de vracht en de post en op de middelen om de veiligheid op de luchthavens te verbeteren.

Luchtverkeersleiding

Het verdrag tot oprichting van de internationale organisatie Eurocontrol met het doel de luchtverkeersleiding in het hoger luchtruim in de zeven ondertekenende Staten te orga-

neren in de jaren te komen in het licht van de realisatie van de infrastructuur optimale voor België a remis son rapport.

La première partie de l'étude, terminée au début de l'année 1976, concernait les prévisions du trafic aérien. Elle a fait apparaître qu'en 1990, le trafic aérien total de la Belgique pourrait atteindre 10,4 millions de passagers et 300 000 tonnes de fret.

La seconde partie portant sur les besoins en matière d'aéroports pour couvrir la demande prévue a été terminée à la fin de 1976.

Elle montre que, compte tenu des travaux en cours, la capacité aéroportuaire belge est largement suffisante pour couvrir les besoins jusqu'en 1990 et même, avec les améliorations possibles dans certains domaines, jusqu'en l'an 2000.

Le seul problème est celui d'Anvers-Deurne, pour lequel l'auteur du rapport prévoit, étant donné la localisation de l'aérodrome, que les pressions de la population pourraient imposer des restrictions aux mouvements d'avions commerciaux dans l'avenir.

L'étude a été communiquée aux diverses instances compétentes. En possession de tous les avis, les solutions paraissant concilier de la manière la plus adéquate les intérêts économiques, écologiques et de la sécurité, feront l'objet d'une proposition définitive.

Mesures de sûreté

Le Comité national de sûreté de l'Aviation civile créé par l'arrêté royal du 20 juillet 1971 étudie régulièrement les problèmes de sûreté de nos aéroports.

Diverses mesures ont été prises pour améliorer la sécurité de nos installations aéroportuaires. Les mesures en cours sont évaluées de manière constante par le Comité national de sûreté et les Comités locaux de sûreté d'aéroports afin de les rendre toujours plus efficaces et de les perfectionner dans toute la mesure du possible.

Une coopération internationale accrue s'est établie dans le domaine de la prévention des actes illicites dirigés contre l'aviation civile, notamment au sein de la Commission européenne de l'Aviation civile (CEAC) où la Belgique participe avec une vingtaine d'autres pays européens à l'élaboration et à la mise en œuvre de recommandations internationales en matière de sûreté.

Ces recommandations ont trait notamment à la coopération internationale, aux méthodes de fouille des passagers et de leurs bagages à main au départ des avions, au contrôle du fret et de la poste ainsi qu'aux moyens d'améliorer la sûreté au sein des aéroports.

Contrôle de la circulation aérienne

La Convention instituant l'organisation internationale Eurocontrol, dont le but est l'organisation et la coordination du contrôle de la circulation aérienne dans l'espace supérieur

niseren en te coördineren loopt ten einde op 28 februari 1983. De besprekingen die moeten leiden tot een nieuwe conventie na deze datum werden in 1977 verder gezet zonder tot een definitief resultaat te leiden. Aldus zijn de toekomstige taken die aan Eurocontrol zullen toevertrouwd worden nog niet afgebakend.

De besprekingen tussen de vier Staten (Benelux-Bondsrepubliek Duitsland) over de toekomst van het controlecentrum te Maastricht hebben evenmin tot een concrete optie geleid. Nochtans dient spoedig een beslissing te vallen opdat ons land de nodige richtlijnen zou kunnen opstellen om de veiligheid van het verkeer in zijn luchtruim voor de toekomst te verzekeren.

De « en route »-vergoedingen die door het Agentschap geïnd worden voor rekening van de Lid-staten en ten laste vallen van de gebruikers van het Eurocontrol-luchtruim, zullen, vanaf 1 april 1978, 75 pct. bedragen van de uitgaven die voortvloeien uit de werking van de controlediensten van de betrokken landen.

Luchtvaartonderwijs

De opleiding van Belgische vliegtuigbestuurders voor het handelsluchtvervoer heeft sinds 1952 plaats in de Burgerlijke Luchtvaartschool, die opgericht werd op grond van een overeenkomst, aangegaan tussen de Belgische Staat en de Sabena.

Deze Overeenkomst die op 31 december 1976 ten einde liep werd tot einde 1977 verlengd, ten einde een nieuwe evaluatie van de algemene toestand inzake opleiding van het vliegend personeel toe te laten.

Inderdaad hebben in de loop van de jaren 1975 en 1976 pas door de Burgerlijke Luchtvaartschool opgeleide vliegtuigbestuurders moeilijkheden ondervonden om werkgelegenheid te vinden, hetgeen voor de school aanleiding was om een studiesessie over te slaan.

Op dit ogenblik is de toestand positief geëvolueerd en men kan stellen dat geschikte kandidaat-vliegtuigbestuurders gemakkelijk werkgelegenheid op de Belgische markt zullen vinden.

Anderzijds is na een vergelijkende studie met de buurlanden gebleken dat de door de Burgerlijke Luchtvaartschool verstrekte opleiding kwalitatief hoog stond en dit tegen een lagere kostprijs.

Op grond van deze elementen werd dan ook beslist de overeenkomst betreffende de Burgerlijke Luchtvaartschool voor een nieuwe periode van vijf jaar te verlengen. Tegelijkertijd wordt gezocht naar een formule voor internationale samenwerking die tegelijk zou toelaten eenvormigheid in te voeren en de opleidingskosten te drukken.

Voor de eerste maal sinds haar bestaan zullen ook vrouwelijke kandidaat-piloten tot de school toegelaten worden en zal ook voor de vorming van boordwerktuigkundigen ingestaan worden.

Internationale samenwerking

Er werd reeds verwezen naar de samenwerking in het kader van de ECAC, de ICAO en de JAR-groep.

des sept Etats signataires, prendra fin le 28 février 1983. Les discussions qui doivent conduire après cette date à une nouvelle convention ont été poursuivies en 1977 sans qu'un résultat définitif ait été atteint. Il s'ensuit que les futures attributions qui seront confiées à Eurocontrol ne peuvent encore être définies.

Les discussions entre les quatre Etats (Benelux-République Fédérale d'Allemagne) au sujet de l'avenir du centre de contrôle de Maastricht n'ont également abouti à aucun résultat concret. Il convient cependant qu'une décision soit rapidement prise afin que notre pays puisse établir les lignes de conduite nécessaires pour assurer dans l'avenir la sécurité de la circulation dans son espace aérien.

Les redevances de route, à charge des utilisateurs de l'espace Eurocontrol et perçues par l'Agence pour le compte des Etats membres, seront portées à partir du 1^{er} avril 1978 à 75 p.c. des dépenses qui découlent de l'activité des services de contrôle des pays concernés.

Enseignement aéronautique.

La formation des pilotes belges pour le transport commercial aérien se fait, depuis 1952, dans l'Ecole d'aviation civile, organisée sur la base d'une Convention passée entre l'Etat belge et la Sabena.

Cette Convention prenant fin le 31 décembre 1976 a été prorogée jusqu'à fin 1977, afin de permettre de réévaluer la situation générale en matière de formation de personnel navigant.

En effet, au cours des années 1975 et 1976, les pilotes nouvellement formés par l'Ecole d'aviation civile avaient éprouvé quelque difficulté à trouver un emploi, ce qui avait amené l'école à renoncer à une session d'études.

Actuellement la situation a évolué d'une façon positive et l'on peut affirmer que les candidats pilotes valables trouveront aisément de l'emploi sur le marché belge.

D'autre part, et après une étude comparative avec les pays limitrophes, il est apparu que la formation donnée par l'Ecole d'aviation civile belge était de haute qualité pour un coût moindre.

Sur base de ces éléments, il a été décidé de renouveler la convention portant sur l'Ecole d'aviation civile pour une nouvelle période de cinq ans, tout en recherchant toujours une formule de coopération internationale qui permettrait à la fois de standardiser et de diminuer les coûts de la formation.

Pour la première fois depuis la création de l'Ecole d'aviation civile, des candidats féminins seront admis comme candidats pilotes. Au surplus il est prévu d'assurer la formation de mécaniciens de bord.

Coopération internationale

Il a déjà été fait allusion à la coopération instaurée au sein de la CEAC, de l'OACI et du groupe JAR.

Voegen wij hierbij een samenwerking tussen regeringen naast en boven de samenwerking tussen bepaalde Europese maatschappijen, waaronder Sabena, in de schoot van de Atlas-groep.

Aan de andere kant heeft het Europees Gerechtshof geoordeeld dat de algemene regels van het Verdrag van Rome toepasselijk zijn op het luchtvervoer. Voortaan zal ook de EEG, op haar beurt, de problemen van het luchtvervoer dienen te bestuderen.

De Raad van Ministers van de EEG, heeft dan ook, in zijn vergadering van 28 en 29 juni 1977 beslist aan de voor de luchtvaart speciaal samengestelde Groep der transportkwesties van het comité der permanente vertegenwoordigers, de studie op te dragen van de vraagstukken in verband met het luchttransport.

De Raad heeft deze Groep het volgend mandaat gegeven :

1. In de sector van het luchtvervoer deze werkgebieden van de regeringen bepalen die er bij zouden winnen zo spoedig mogelijk onderzocht te worden in het kader der Gemeenschap en een lijst van prioriteiten van de te bestuderen kwesties opstellen;

2. In voorkomend geval bestuderen welke bepalingen door de Raad zouden kunnen uitgevaardigd worden op het gebied van het luchtvervoer onder artikel 84, paragraaf 2, van het Verdrag van Rome;

3. Onderzoeken welke onderwerpen de Raad ter studie aan de Commissie zou kunnen voorleggen betreffende enerzijds de punten 1 en 2 en anderzijds de toepassing van de algemene bepalingen van het Verdrag op het luchtvervoer.

De Groep zal weldra zijn werkzaamheden aanvangen. Men mag zich niet ontveinzen dat de hem toevertrouwde taak buitengewoon kompleks is, wanneer men rekening houdt met het wereldomvattend terrein van het luchtvervoer en met het universeel reglementair kader dat het Verdrag Chicago en zijn bijlagen aan de luchtvervoersnijverheid bieden.

II. Regie der luchtwegen

Ondanks de economische crisis en haar gevolgen evolueert het luchtverkeer positief zowel wat het aantal passagiers als wat de hoeveelheid vervoerde goederen betreft.

De RLW dient daarom verder haar installaties aan te passen en uit te breiden om aan deze stijgende groei te voldoen.

Nationale Luchthaven

a) Passagiers

In 1978 zal de Regie de vernieuwingswerken van de Nationale Luchthaven en de afwerking van het nieuwe gedeelte van de luchthaven, dat verleden zomer werd opengesteld voor het publiek, verder zetten.

Ajoutons-y une coopération gouvernementale se superposant à la collaboration entre certaines compagnies européennes, et notamment de la Sabena, au sein du Groupe « Atlas ».

Un nouveau développement important vient d'être donné par l'affirmation de la Cour de justice des Communautés européennes de l'applicabilité aux transports aériens des règles générales du Traité de Rome. Désormais, la CEE devra donc étudier, elle aussi, les problèmes du transport aérien.

Le Conseil des Ministres de la CEE, lors de sa session des 28 et 29 juin 1977, a décidé de confier au groupe des questions de transport, spécialement composé à cette fin, du Comité des représentants permanents, l'étude des questions concernant les transports aériens.

Le Conseil a assigné à ce Groupe le mandat suivant :

1. Identifier, dans le secteur des transports aériens, les domaines d'activité des gouvernements qui gagneraient à être examinés au plus tôt dans le cadre de la Communauté et établir une liste de priorité des questions à étudier;

2. Le cas échéant, étudier quelles dispositions pourraient être arrêtées dans le domaine des transports aériens par le Conseil au titre de l'article 84, paragraphe 2, du Traité de Rome;

3. Examiner quels sujets le Conseil pourrait inviter la Commission à étudier concernant d'une part les points 1 et 2 et d'autre part l'application des dispositions générales du Traité aux transports aériens.

Le Groupe commencera prochainement ses travaux. Il ne faut pas se dissimuler que la tâche qui lui a été confiée est d'une extraordinaire complexité, si l'on tient compte du caractère essentiellement mondial des transports aériens et du cadre réglementaire universel que la Convention de Chicago et ses annexes assurent à l'industrie des transports aériens.

II. Régie des voies aériennes

Malgré la crise économique que nous connaissons et qui continue à faire sentir ses effets, le transport aérien évolue favorablement dans le domaine des passagers comme dans le secteur du fret aérien.

La RVA se doit donc de continuer l'aménagement et l'extension des installations pour faire face aux exigences découlant de cette progression.

Aéroport national

a) Passagers

C'est ainsi qu'elle poursuivra en 1978 les travaux de rénovation de l'aérogare à Zaventem et le parachèvement de la nouvelle partie de cette aérogare ouverte au public l'été dernier.

De uitbreiding van de luchthaven heeft in belangrijke mate bijgedragen tot een verhoging van het comfort van de passagiers. Alle problemen zijn echter nog niet opgelost en er blijven nog zwakke punten. Het maximum zal echter gedaan worden opdat in 1978 aan de soms gerechtvaardigde klachten een einde wordt gesteld.

Verbeteringen zullen voornamelijk aangebracht worden aan de handling van het reisgoed, de uitbreiding van de controleposten voor de rijkswacht en de vermeerdering van de parkeerplaatsen. Men is trouwens bezig aan een vijf-verdieping gebouw, waarvan de eerste fase beëindigd wordt in het hoogseizoen van 1978 en waardoor er 400 nieuwe parkeerplaatsen vrijkomen.

b) Vracht

Inzake het vrachtareaal is de Regie begonnen met nieuwe installaties in de noordelijke zone van de luchthaven. De afwerking is voorzien voor 1980. Deze nieuwe installaties zullen toelaten jaarlijks 500 000 ton goederen te behandelen.

In 1978 wordt tevens een krediet van bij het half miljard voorzien om België toe te laten onverpoosd zijn taak van exportland te vervullen. Door haar centrale ligging blijven de vooruitzichten voor de Nationale Luchthaven interessant en nemen de uitvoeractiviteiten verder uitbreiding.

In samenwerking met het Departement van Financiën werd beslist aan dit nieuwe vrachtcentrum een polyvalent karakter te geven.

Daarenboven werden door de diensten van de Douane uitzonderlijk soepele werkingswijzen uitgewerkt.

Men kan dan ook nu reeds op goede gronden stellen dat het nieuw vrachtcentrum in de toekomst een zeer belangrijke expansie zal kennen.

Aan de Regie der Luchtwege werd de opdracht gegeven een rationele promotiecampagne op touw te zetten, met het doel de nieuwe mogelijkheden van het centrum in binnen- en buitenland bekend te maken.

Op aanvraag van Sabena heeft de Regie de studie van de bouw van een loods aangevat, de « loods 41 », bestemd voor jumbo-jet vliegtuigen.

Een krediet van 705 miljoen werd ingeschreven voor de verwezenlijking van deze loods en de bouw van standplaatsen en toegangswegen.

De vernieuwing van de reeds 20 jaar oude startbaan is dringend nodig. Daarom werd ook de nieuwe herlading van de voornaamste startbaan in 1978 voorzien.

De toegangswegen tot de startbaan dienen eveneens versterkt en verbreed zodat de gronderosie voortvloeiend uit de luchtverplaatsing van de jumbo-jet vliegtuigen voorkomen wordt.

L'agrandissement de l'aérogare a déjà permis d'étendre considérablement les facilités accordées aux passagers. Tout n'est cependant pas résolu et il subsiste encore des points faibles. Le maximum sera fait pour qu'une solution y soit apportée en 1978 et qu'il puisse être mis fin aux plaintes parfois justifiées.

Les améliorations porteront principalement sur le traitement des bagages, l'extension du nombre des postes de contrôle de la gendarmerie et l'agrandissement des zones de parking. La construction d'un bâtiment de 5 étages est en cours, dont la première phase sera achevée avant la haute saison de 1978, offrant une capacité supplémentaire de 400 emplacements pour le stationnement des voitures.

b) Fret

En ce qui concerne le fret, la Régie a déjà entamé la réalisation des nouvelles installations au nord de l'aéroport de Bruxelles national. L'achèvement des travaux est prévu pour 1980. Ces installations permettront de traiter annuellement près de 500 000 tonnes de marchandises.

Pour 1978, un crédit de près d'un demi-milliard est prévu pour ces travaux qui seront poursuivis sans relâche de façon à donner à la Belgique un outil à la mesure de sa vocation de pays exportateur. L'aéroport national occupe une position centrale dans la Communauté européenne, ce qui lui offre de très intéressantes perspectives dans une activité en matière d'importation et d'exportation en pleine expansion.

En accord avec le Département des Finances il a été décidé d'accorder à l'Aéroport national un caractère polyvalent.

Au surplus les services des Douanes ont prévu un système administratif très simple quant au dédouanement des marchandises.

Sur base de ces éléments on peut raisonnablement supposer que l'avenir du fret aérien à l'Aéroport national connaîtra une expansion grandissante.

La Régie a été invitée à organiser une vaste campagne de promotion à l'effet de faire connaître à l'intérieur et à l'extérieur du pays les possibilités offertes par l'aéroport.

La Régie a entrepris l'étude, à la demande de la Sabena, pour la construction d'un hangar, dénommé « hangar 41 » et destiné aux avions jumbo-jets.

Un crédit de 705 millions est prévu pour sa réalisation, l'aménagement des abords, la construction des aires de stationnement et des voies d'accès.

La rénovation des pistes d'envol, qui datent de près de 20 ans, s'impose. Le rechargement de la piste principale est prévu pour 1978.

Il doit aussi être procédé au renforcement et à l'élargissement des voies d'accès aux pistes pour éviter l'érosion des sols par le souffle des moteurs des avions gros porteurs.

Luchtverkeersbeveiliging

Om de Regie in staat te stellen volledig haar opdracht inzake veiligheid van het luchtverkeer te verzekeren wordt de vervanging van de verouderde technische installaties door een moderne uitrusting een dringende noodzaak. Dit geldt niet alleen voor de Nationale Luchthaven maar ook voor de andere luchthavens van het land.

In de loop van 1978 wordt een radar geplaatst en operationeel gemaakt in de Ardennen en aldus zal het luchtverkeer in het zuid-oosten van het land in grote mate verbeterd worden.

De noodzakelijke kredieten voor de verwezenlijking van het Brufir-plan werden eveneens vrijgegeven en bedragen voor 1978, 95 miljoen Belgische frank.

Het Brufir-plan (een informatiegebied voor de luchtzone boven Brussel) beoogt in de vijf komende jaren de volledige vernieuwing van de uitrusting van de controlediensten voor het luchtverkeer in de Nationale Luchthaven en omstreken.

Het plan zal de automatisatie van de luchtkontrolé onder de 6 000 meter-zone boven Brussel mogelijk maken.

De nieuwe uitrusting zal ook de automatische identifikatie van de vliegtuigen verzekeren en de automatische beantwoording van berichten mogelijk maken.

Tot de taak van de Regie behoort eveneens de weerkundige bescherming van de burgerluchtvaart. Deze protectie, door het verstrekken van klassieke en numerieke weersvoorspellingen, berust op drie peilers, nl. de weerkundige waarnemingen aan de grond, in de lucht en in de ruimte, zowel boven het land als boven zeeën en oceanen.

Om de aanpassing van de technische uitrusting van dit waarnemingsnet en van de weersvoorspellingsbureaus overeenkomstig de evolutie van het luchtverkeer volgens welomschreven internationale normen te realiseren werd een krediet van 14 000 000 frank op het werkenprogramma 1978 voorzien. Dit bedrag ligt nagenoeg in de lijn van de kredieten bekomen gedurende voorgaande begrotingsjaren.

Regionale luchthavens

Alhoewel de belangrijkste bedrijvigheid van de Regie gelokaliseerd is op de Nationale Luchthaven, gaat haar aandacht eveneens naar de door haar beheerde regionale luchthavens.

De vele onderhouds- en vernieuwingswerken aan de startbanen, de installaties, enz., moeten het deze luchthavens mogelijk maken hun normale rol te vervullen.

Op de luchthaven van Luik wordt de bestrating van de startbaan verwezenlijkt in samenwerking met de luchtmacht. Een krediet van 70 miljoen is hiervoor ingeschreven.

Op de luchthaven van Oostende werd de vervanging van de radar voorzien in 1978.

In overeenkomst met een kontrakt afgesloten door het departement en de bevoegde Intercommunale werd door de

Contrôle aérien

En vue de permettre à la Régie d'assurer pleinement sa mission en matière de sécurité de la navigation aérienne, le remplacement d'installations techniques anciennes par des équipements modernes devient d'une urgente nécessité. Cela concerne non seulement l'Aéroport national, mais aussi d'autres aéroports du pays.

Le radar des Ardennes est en cours d'installation. Il pourra devenir opérationnel en 1978 et il couvrira alors le trafic dans la partie sud-est du pays.

Les crédits nécessaires pour la réalisation du plan Brufir ont été libérés. Le crédit pour 1978 s'élève à 95 millions.

Le plan Brufir (région d'information pour la zone aérienne de Bruxelles) doit permettre le renouvellement complet, au cours des 5 prochaines années, des équipements des services de contrôle de la navigation aérienne à l'Aéroport national et ses abords.

Il implique également l'automatisation du contrôle aérien dans la zone de Bruxelles au-dessous de 6 000 mètres.

Les nouveaux équipements comporteront, entre autres, des appareils d'identification automatique des avions ainsi que des répondeurs automatiques.

La Régie des Voies aériennes a également pour mission essentielle la protection météorologique de l'aviation civile. Cette protection, assurée par l'apport de prévisions classiques et numériques, repose sur trois points fondamentaux : ceux-ci sont les observations météorologiques au sol, en altitude et dans l'espace, aussi bien au-dessus des terres que des mers et des océans.

Pour répondre aux nouveaux besoins d'équipements techniques de ce réseau d'observation et des bureaux de prévision, causés par l'évolution constante de l'aviation et l'application stricte des normes internationales, un crédit de 14 000 000 de francs a été prévu au programme des travaux de 1978. Ce montant correspond approximativement à celui obtenu pour les années budgétaires précédentes.

Aéroports régionaux

Si l'activité principale de la Régie se rapporte à l'Aéroport national, il n'en reste pas moins que son attention se porte également sur les autres aérodromes gérés par elle.

De nombreux travaux d'entretien et de renouvellement des pistes, installations et autres se feront en 1978 afin que ces aérodromes puissent remplir leur rôle spécifique.

A l'aérodrome de Liège, le rechargement de la piste d'envol se fera en collaboration avec la Force aérienne. Un crédit de 70 millions est prévu à ce poste.

A l'aérodrome d'Ostende, le remplacement du radar est prévu pour 1978.

Conformément au contrat conclu entre la Régie des Voies aériennes et l'Intercommunale concernée, du personnel com-

Regie der Luchtwegen het bevoegde personeel ter beschikking gesteld van het vliegveld Wevelgem, waardoor avondlandingen, onder bepaalde voorwaarden, toelaatbaar zijn tot 22 uur plaatselijke tijd.

III. Sabena

1. Boekjaar 1976

De totale ontvangsten van Sabena in 1976 bedroegen ongeveer 18 miljard frank.

Het boekjaar 1976 werd afgesloten met een verlies van 299,3 miljoen frank, rekening houdend met de afschrijvingen die de Staat te zijnen laste neemt, tegenover een verlies van 1 322 miljoen frank in 1975, wat een verbetering van 1 022 miljoen frank betekent. Het samengevoegde totale verlies per 31 december 1976 bedraagt 2 834 miljoen frank tegenover 2 534,4 miljoen frank per 31 december 1975.

In vergelijking tot 1975 wordt volgende ontwikkeling vastgesteld over 1976 :

a) De vervoerontvangsten stijgen met bijna 14 pct. De stijging van de ontvangsten uit geregeld vervoer, die ongeveer drie vierde van de totale ontvangsten vormen, is voor de helft toe te schrijven aan het toegenomen verkeer en voor de andere helft aan de verhoging van de eenheidsontvangsten.

b) De stijging van de totale lasten blijft beperkt tot 8,4 pct. Ondanks de inflatie, die vooral tot uiting komt in een aantal automatische aanpassingen van de lonen en wedden, bedraagt de stijging van de personeelskosten, die twee vijfde van de totale lasten uitmaken, slechts 10,4 pct., terwijl die stijging in 1975, 17,4 pct. bedroeg.

De stijging van de ontvangsten uit lijndiensten komt voornamelijk van het Europese en Aziatische net. Ze is ietwat geringer voor het Afrikaanse net, terwijl er op het Amerikaanse een teruggang waar te nemen valt, wat te wijten is aan de verschillende verkeersontwikkelingen op die routes.

De produktiestijging bleef tot 2 pct. beperkt, terwijl het verkeer als zodanig met 6,5 pct. toenam, wat voornamelijk aan het vrachtvervoer toe te schrijven is.

De produktie van Sabena voor ongeregelde diensten vormt 8 pct. van de totale produktie. Hier dient de groei van het vrachtvervoer te worden onderstreept. Wat het ongeregeld reizigerstransport betreft, daarvan wordt het grootste deel door de dochtermaatschappij Sobelair uitgevoerd.

Wat de uitgaven aangaat zijn de brandstoffen dank zij de modernisering van de vloot met 0,7 pct. gedaald, ondanks de produktieverhoging.

pétent a été mis à la disposition de l'aérodrome de Wevelgem, à l'effet de permettre des atterrissages jusqu'à 22 heures locales.

III. Sabena

1. Exercice 1976

Les recettes globales de la Sabena en 1976 sont d'environ 18 milliards de francs.

Aussi l'exercice 1976 s'est clôturé par une perte de 299,3 millions de francs compte tenu des amortissements pris en charge par l'Etat contre en 1975 une perte de 1 322 millions de francs, ce qui correspond à une amélioration de 1 022 millions de francs. La perte totale cumulée au 31 décembre 1976 s'élève à 2 834 millions de francs contre 2 534,4 millions de francs le 31 décembre 1975.

En comparaison avec 1975, l'évolution suivante a été constatée :

a) Les recettes de transport augmentent de près de 14 p.c. L'accroissement de recettes de transport régulier, lesquelles représentent environ les trois quarts des recettes totales, est dû pour moitié à l'augmentation du trafic et pour moitié au relèvement de la recette unitaire.

b) L'accroissement des charges totales se limite à 8,4 p.c. Malgré l'inflation, se traduisant notamment par diverses augmentations automatiques des rémunérations, l'accroissement des charges de personnel, qui représentent deux cinquièmes des charges totales, n'est que de 10,4 p.c., alors qu'en 1975 cette augmentation était de 17,4 p.c.

La hausse des recettes afférentes aux services réguliers provient principalement des réseaux Europe et Asie. Elle est plus limitée pour le réseau Afrique alors que l'on constate un recul pour le réseau Amérique. Ceci reflète l'évolution différente des trafics sur ces axes.

L'accroissement de la production a été limité à 2 p.c. tandis que le trafic proprement dit a augmenté de 6,5 p.c., ce qui est dû surtout au transport de fret.

La production de la Sabena en services non réguliers représente 8 p.c. de la production totale. Il y a lieu de souligner la croissance du trafic fret. Quant au transport non régulier de passagers, la majeure partie est assurée par la filiale Sobelair.

Du côté dépenses, grâce à la modernisation de la flotte, les charges de carburant ont diminué de 0,7 p.c., malgré l'accroissement de la production.

In de evolutie van de personeelsuitgaven dient erop te worden gewezen dat er in het raam van de sociale programmering voor 1976 geen algemene loonsverhoging of nieuwe voordelen zijn ingewilligd, zomin voor het grond- als voor het vliegend personeel. Ten einde de kosten te besnoeien en de personeelsveroudering tegen te gaan heeft de maatschappij de mogelijkheden om met vervroegd pensioen te gaan verruimd; 230 personeelsleden hebben daar thans gebruik van gemaakt.

Per eind december 1976 bedroeg de personeelssterkte 9 757 personen; een daling van 33 vergeleken met einde 1975.

2. Boekjaar 1977

De door de Raad van Beheer goedgekeurde begroting van de onderneming voor het boekjaar 1977 was gebaseerd op een deficitair exploitatieresultaat, van 1 122 miljoen frank (zonder sociale programmering).

De geraamde uitgaven voor dit lopend jaar bedroegen 21 272 miljoen frank, een stijging van 5,7 pct. ten aanzien van 1976 terwijl de begrote ontvangsten 20 149 miljoen frank beliepen, of 11 pct. meer dan het voorgaande jaar.

Per eind augustus 1977, dus na zeven maanden exploitatie, stelt men vast dat het geregeld verkeer van Sabena stijgt t.o.v. 1976. Daarentegen liet zich een vertraging gevoelen ten opzichte van het verwachte verkeersvolume voor 1977.

Ze is hoofdzakelijk te wijten aan de verkeersontwikkeling op de lijnen Brussel-New York en in het zuidoostaziatische net.

De vertraging trad in april 1977 op onder invloed van de prijsconcurrentie, van de tariefbelemmeringen en van produktiebeperkingen. Het was in hoofdzaak de prijsconcurrentie die niet kon worden voorzien toen de begroting voor 1977 werd opgemaakt, welke aan de basis lag van de relatieve vertraging t.o.v. de begrotingsramingen die in april 1977 tot uiting begon te komen.

De ontvangsten bleven 5,8 pct. beneden het verwachte cijfer doch werden gedeeltelijk gecompenseerd door een vermindering van de kosten die 1,7 pct. lager uitvielen dan het geraamde bedrag.

De modernisering van de vloot werd in de loop van het voorbije jaar voortgezet en Sabena heeft nu een vloot van :

- 2 viermotorige Boeings 747/29;
- 3 driemotorige Douglas DC 10;
- 4 viermotorige Boeings 707/329;
- 6 viermotorige Boeings 707/329C;
- 15 tweemotorige Boeings 737/229 en 229C;
- 1 tweemotorige Caravelle SE 210;
- 18 lesvliegtuigen.

Dans l'évolution des dépenses de personnel, il faut signaler qu'aucune augmentation générale ni avantage nouveau n'ont été concédés dans le cadre des programmations sociales 1976 tant pour le personnel de sol que pour le personnel navigant. Afin de réduire les frais et le vieillissement du personnel, la société a élargi les possibilités d'octroi de la préretraite, dont près de 230 agents sont actuellement bénéficiaires.

A fin décembre 1976, le nombre d'agents en service s'élevait à 9 757, ce qui représente une diminution de 33 agents par rapport à fin 1975.

2. Exercice 1977

Le budget de l'entreprise pour l'exercice 1977 approuvé par le Conseil d'administration prévoyait un résultat d'exploitation déficitaire au montant de 1 122 millions de francs (sans programmation sociale).

Les estimations de dépenses pour l'année en cours s'élevaient à 21 272 millions de francs en augmentation de 5,7 p.c. par rapport à 1976 tandis que les recettes prévues au budget étaient de l'ordre de 20 149 millions de francs, soit supérieures de 11 p.c. à celles de l'année précédente.

A fin août 1977 et donc après sept mois d'exploitation l'on constate que le trafic régulier de la Sabena est en accroissement par rapport à 1976. Par contre et par rapport aux prévisions de trafic faites pour 1977 un ralentissement a été constaté.

Ce retard par rapport à l'objectif 1977 est dû principalement aux changements intervenus dans l'exploitation du réseau d'Amérique et de l'Asie.

Le ralentissement s'est amorcé en avril 1977 sous l'effet de la concurrence par les prix, des obstacles tarifaires et des limitations de production imposées. C'est principalement la concurrence dans les prix, qui n'était pas prévisible à l'époque de l'élaboration du budget 1977 qui est à la base du ralentissement relatif par rapport aux prévisions budgétaires, constaté en avril 1977.

Les recettes sont restées inférieures de 5,8 p.c. au niveau prévu, mais ont partiellement été compensées par une réduction des charges inférieures de 1,7 p.c. par rapport à la prévision.

La modernisation de la flotte s'est poursuivie au cours de cette dernière année et la Sabena exploite présentement son réseau à l'aide de :

- 2 quadriréacteurs Boeing 747/29;
- 3 triréacteurs Douglas DC. 10;
- 4 quadriréacteurs Boeing 707/329;
- 6 quadriréacteurs Boeing 707/329C;
- 15 biréacteurs Boeing 737/229 et 229C;
- 1 biréacteur Caravelle SE-210;
- 18 avions-école.

E. Havenbeleid, binnenvaart en zeevaart

I. Havenbeleid

Tijdens de besprekingen die geleid hebben tot de vorming van de nieuwe regering werd het nationaal karakter van het havenbeleid sterk onderlijnd.

Dit nationaal karakter werd nogmaals benadrukt naar aanleiding van de beslissingen die werden genomen in verband met de zeevaartse uitbouw van de haven van Zeebrugge.

Dit neemt niet weg dat belangrijke vraagstukken zowel op nationaal vlak als op internationaal vlak hangende zijn en een oplossing verwachten. Daaronder zijn te vermelden het tot stand brengen van een meer expliciet beleid met het oog op de verdere ontwikkeling van de grote zeehavens en van de kleinere kust- en binnenhavens. Daartoe zal de Nationale Commissie voor het Havenbeleid een belangrijke adviserende rol moeten spelen. Van even groot belang dient, wat Antwerpen betreft, een oplossing te worden gegeven aan de problemen van Baalhoek en Bath. De regeringsverklaring dienaangaande is daarvoor maatgevend en zegt : « Na overleg met de gewesten, zal de regering nieuwe onderhandelingen met Nederland aanknopen om zo snel mogelijk te komen tot het afsluiten van de verdragen betreffende de Schelde en de Maas. »

1. Het internationaal niveau.

De Belgische regering heeft met de Nederlandse regering gezamenlijk gepoogd tot een Europees haven- en vervoerbeleid te komen, maar ook in het voorbije jaar is gebleken dat het zeer moeilijk is op dit vlak vooruitgang te boeken.

Wat betreft het bilateraal overleg België-Nederland kan aangehaald worden dat een Belgisch-Nederlands ministerieel zeehavenoverleg doorging op 28 februari 1977 op het kasteel Bouvignies nabij Breda.

Op dit overleg werden een aantal materies behandeld waaronder de problemen in verband met het kanaal Gent-Terneuzen in het bijzonder omtrent de maximum toelaatbare scheepsafmetingen, de reconstructie van de Middensluis te Terneuzen, de goedkeuring van een nieuw politie-reglement en een aantal algemene scheepvaartproblemen.

Bovendien werd gesproken over de Nederlandse opmerkingen in verband met de uitbouw van de buitenhaven te Zeebrugge, over de voorzieningen die ten behoeve van de scheepvaart voortvloeien uit het openhouden van de Oosterschelde en over het vervoer van op zee te verbranden chemische afvalproducten uit Antwerpen via Nederlandse wateren.

Uiteindelijk werd eveneens aandacht besteed aan de reglementen op de Westerschelde en meer in het bijzonder aan het Belgisch scheepvaartreglement op de Beneden-zeeschelde, het tijdelijk reglement op de Westerschelde en het reglement over het vervoer van gevaarlijke stoffen.

E. Politique portuaire, navigation intérieure et maritime

I. Politique portuaire

Au cours des discussions qui ont mené à la formation du nouveau gouvernement, on a fortement souligné le caractère national de la politique portuaire.

Ce caractère national a encore été accentué par suite des décisions qui ont été prises en rapport avec l'extension vers la mer du port de Zeebrugge.

Ceci n'empêche pas que des questions importantes tant au niveau national qu'au niveau international sont en suspens et attendent une solution plus explicite visant au développement ultérieur des grands ports maritimes et des ports côtiers et intérieurs plus petits. Pour ce faire, la Commission nationale de Politique portuaire devra jouer un important rôle consultatif. D'importance égale, il faut, en ce qui concerne Anvers, apporter une solution aux problèmes du Baalhoek et de Bath. La déclaration gouvernementale à ce sujet l'illustre bien et dit : « Après concertation avec les régions, le gouvernement ouvrira de nouvelles négociations avec les Pays-Bas afin d'aboutir à bref délai à la conclusion de traités concernant l'Escaut et la Meuse. »

1. Au niveau international.

Le gouvernement belge, de concert avec le gouvernement néerlandais, a essayé d'arriver à une politique portuaire et de transport européenne. Mais l'année dernière également, il a semblé très difficile d'enregistrer des progrès dans ce domaine.

En ce qui concerne les discussions bilatérales belgo-néerlandaises, on peut mentionner que des négociations ministérielles belgo-néerlandaises sur les problèmes des ports maritimes se sont déroulées le 28 février 1977 au château de Bouvignies près de Breda.

Diverses matières ont été traitées au cours de ces discussions, parmi lesquelles les problèmes se rapportant au canal Gand-Terneuzen, en particulier les dimensions maximales autorisées des navires, la reconstruction du « Middensluis » de Terneuzen, l'approbation d'un nouveau règlement de police et un certain nombre de problèmes généraux de navigation.

Il a de plus été question des remarques néerlandaises relatives à l'extension du port extérieur à Zeebrugge, des équipements que le maintien de l'ouverture de l'Escaut oriental rend nécessaires pour la navigation, ainsi que du transport de produits chimiques résiduels à brûler en mer en provenance d'Anvers via des eaux néerlandaises.

Finalement, on a aussi prêté attention aux règlements sur l'Escaut occidental et plus particulièrement au règlement belge de navigation sur l'Escaut maritime inférieur, au règlement provisoire sur l'Escaut occidental et au règlement sur le transport de matières dangereuses.

Nu een nieuwe Nederlandse Regering tot stand is gekomen, kunnen verder bilaterale besprekingen over de hiergenoemde en soortgelijke domeinen in het vooruitzicht gesteld worden.

Het behoort tot de continu bezorgdheid van de Belgische Regering de goede nabuurschap met Nederland te bevorderen in het geheel van de wederzijdse haven- en transportbelangen van beide landen.

2. Het intern binnenlands niveau

Een « Oriëntatienota Zeehavenbeleid » werd in de loop van 1977 in ontwerp overgemaakt aan de besturen van de drie grote zeehavens. In afwachting van de hervorming van de Nationale Commissie ter bevordering van de Havenbelangen werd op technisch niveau vooruitgang geboekt met het opstellen van een inventaris van de problemen die zich op het vlak van het zeehavenbeleid van de drie grote havens stellen.

Ter voorbereiding van een politiek debat en besluitvorming dienaangaande zullen de documenten, die aldus tot stand zijn gekomen, aan de nieuwe Nationale Commissie voor het Havenbeleid worden voorgelegd.

Het ligt in de bedoeling deze inventarisatie ook uit te breiden tot de kust- en binnenhavens om aldus de basis te krijgen van een nationale havenpolitiek.

Het ontwerp van koninklijk besluit houdende omvorming van de Nationale Commissie ter bevordering van de havenbelangen in de Nationale Commissie voor het Havenbeleid werd door de Ministerraad goedgekeurd en zal eerstdaags kunnen uitgevaardigd worden.

In deze adviserende commissie zetelen naast de vertegenwoordigers van de centrale besturen en de havenbeheerders ook de vertegenwoordigers van de sociale partners.

Wat de taak van de Nationale Commissie betreft, is voorzien dat naast de behandeling van de algemene problemen van het havenbeleid ook de industrialisatie met weerslag op de nationale havenpolitiek door de Commissie kan bestudeerd worden. Daartoe wordt eveneens voorzien in de aanpassing van de Commissie aan de regionalisering door opname van vertegenwoordigers van de regionale staatssecretarissen en van de gewestelijke economische raden.

Een meer intensieve werking van de Nationale Commissie wordt in het vooruitzicht gesteld.

3. Het plaatselijk niveau

Reeds tijdens de vorige legislatuur werd het wetsontwerp betreffende het beheer van het Linkerscheldeoevergebied ter hoogte van Antwerpen en houdende maatregelen voor het beheer en de exploitatie van de haven van Antwerpen bij de Kamer van Volksvertegenwoordigers ingediend. (Doc. 875 (1975-1976) - nr. 1.)

Het ontwerp werd van zijn caduciteit ontheven en de besprekingen werden onmiddellijk na de installatie van de nieuwe Regering hervat.

Puisqu'un nouveau Gouvernement néerlandais a été formé, des négociations bilatérales dans le domaine mentionné ici et dans des domaines analogues peuvent être prévues.

La préoccupation continue du Gouvernement belge est de veiller à promouvoir le bon voisinage avec les Pays-Bas dans l'ensemble des intérêts portuaires et de transport réciproques des deux pays.

2. Au niveau intérieur

Une « Note d'Orientation politique portuaire » a été remise sous forme de projet aux administrations des trois grands ports maritimes au cours de 1977. Dans l'attente de la réforme de la Commission nationale pour favoriser les intérêts portuaires, des progrès ont été enregistrés au niveau technique, à savoir la rédaction d'un inventaire des problèmes qui se posent dans le domaine de la politique portuaire des trois grands ports.

En préparation à un débat politique et à la prise d'une décision à ce sujet, les documents, qui ont été établis ainsi, seront soumis à la nouvelle Commission nationale de Politique portuaire.

L'intention est d'étendre cet inventaire aux ports côtiers et intérieurs pour obtenir ainsi la base d'une politique portuaire nationale.

Le projet d'arrêté royal portant modification de la Commission nationale pour favoriser les intérêts portuaires en Commission nationale de Politique portuaire a été approuvé par le Conseil des Ministres et pourra très prochainement être promulgué.

Dans cette commission consultative siègent également, à côté des représentants des administrations centrales et des administrateurs des ports, les représentants des partenaires sociaux.

En ce qui concerne la tâche de la Commission nationale, il est prévu qu'en plus du traitement des problèmes généraux de la politique portuaire, l'industrialisation qui se répercute sur la politique portuaire nationale peut aussi être étudiée par la Commission. Pour cela, on prévoit aussi l'adaptation de la Commission à la régionalisation en accueillant des représentants des secrétaires d'Etat régionaux et des conseils économiques régionaux.

On prévoit un fonctionnement plus intensif de la Commission nationale.

3. Au niveau local

Au cours de la législature précédente déjà, un projet de loi relatif à la gestion du territoire de la rive gauche de l'Escaut à hauteur d'Anvers et portant des mesures de gestion et d'exploitation du port d'Anvers avait été déposé à la Chambre des Représentants (Doc. 875 (1975-1976) - n° 1.)

Le projet a été relevé de caducité et les négociations ont immédiatement été reprises après l'installation du nouveau Gouvernement.

Het is bekend dat volgende basisprincipes in het wetsontwerp zijn opgenomen :

1. Samenwerking in het kader van een nieuwe Intercommunale voor Grond- en Industriebeleid met deelname van de gemeente Beveren, de Intercommunale van het Land van Waas, de Stad Antwerpen, de gemeente Zwijndrecht, de provincies Oost-Vlaanderen en Antwerpen en de Staat;
2. De stad Antwerpen wordt belast met het havenbeheer en krijgt hiertoe de nodige bevoegdheid;
3. Niet-annexatie van het grondgebied van de Linkeroevergemeenten en behoud van de gemeentelijke autonomie, met bijzondere voorzieningen wat de brandweer, het politietoezicht en de ruimtelijke ordening betreft.

In de Kamercommissie werden in eerste orde hearings georganiseerd ten einde de standpunten van Antwerpen en het Land van Waas nader toe te lichten. Tevens werd de Gewestelijke Economische Raad voor Vlaanderen gehoord alsook de Staatssecretaris voor Ruimtelijke Ordening in verband met de mogelijke fasering bij de uitbouw van de haven van Antwerpen op de Linkerscheldeover.

De algemene bespreking van het wetsontwerp is thans aan-gevat. Ik blijf bereid amendementen en verbeteringen aan te brengen voor zover beide partijen er mede kunnen instemmen. Verder dring ik aan op een spoedige, zij het niet overhaaste, besluitvorming.

II. Binnenvaart

De zorg om het transport langs de waterweg te bevorderen door het de best mogelijke rendabiliteit te verzekeren, heeft het departement ertoe aangezet bestendig contact te houden met alle geïnteresseerde middens uit de sector van de binnenvaart.

Dit contact komt voornamelijk tot stand in de schoot van de ronde-tafelconferentie die op 10 december 1975 geïnstalleerd werd. Deze conferentie heeft tien zittingen gehouden tijdens welke de problemen die zich stellen onderzocht werden door vertegenwoordigers van het bestuur, de vervoerders, de verladers, de bevrachters en de afgevaardigden van de havens.

Er worden nauwe betrekkingen onderhouden met het Instituut voor het transport langs de binnenwateren (ITB) waar eveneens ontmoetingen plaatsvinden tussen afgevaardigden van de overheid en afgevaardigden van de schipperij.

Het bestuur, in samenwerking met het ITB, bestudeert de herziening van de wet van 15 mei 1936 op de rivierbevrachting, een plan tot commercialisatie van het vervoer te water, een plan tot financiering van de investeringen in binnenvaartmaterieel en een ontwerp van nieuw vrachttarief.

Men weet dat in 1976 een verkiezing gehouden werd om de mate van representativiteit van de beroepsverenigingen na te gaan.

Het ITB heeft eraan gehouden zijn beheerraad aan het resultaat van die verkiezing aan te passen.

Ainsi qu'on le sait, ce sont les principes de base suivants qui ont été retenus dans le projet de loi :

1. Coopération dans une nouvelle Intercommunale pour la politique foncière et industrielle composée comme suit : la commune de Beveren et l'Intercommunale du Pays de Waas, la ville d'Anvers, la commune de Zwijndrecht, les provinces de Flandre orientale et d'Anvers et l'Etat;
2. La ville d'Anvers est chargée de la gestion portuaire et reçoit à cet effet les compétences nécessaires;
3. Pas de rattachement de territoire des communes de la rive gauche et maintien de l'autonomie communale, moyennant des dispositions spéciales en ce qui concerne la lutte contre l'incendie, les interventions de police et l'aménagement du territoire.

La Commission de la Chambre a commencé par organiser des auditions qui devaient lui permettre de se faire une idée plus précise des positions prises par la ville d'Anvers et par le Pays de Waas. Elle a entendu également le Conseil économique régional pour la Flandre, ainsi que le Secrétaire d'Etat à l'Aménagement du Territoire à propos des phases possibles de l'extension du port d'Anvers sur la rive gauche de l'Escaut.

La discussion générale du projet de loi est maintenant en cours. Je reste prêt à apporter des amendements et des améliorations, pour autant que les deux parties sont d'accord. En outre, j'insiste pour qu'une conclusion rapide intervienne, sans pour autant brusquer la décision.

II. Navigation intérieure

Le souci de promouvoir les transports par eau en leur assurant la rentabilité la meilleure a amené le département à maintenir un contact permanent avec tous les milieux intéressés du secteur de la navigation intérieure.

Ce contact a lieu en particulier au sein de la conférence de la table ronde installée le 10 décembre 1975, qui a tenu dix séances plénières au cours desquelles les problèmes qui se posent ont été examinés par les représentants de l'administration, les transporteurs, les chargeurs, les affréteurs et les délégués des ports.

Des rapports étroits sont maintenus également avec l'Institut pour le transport par batellerie (ITB) où se rencontrent délégués de l'autorité et délégués de la batellerie.

L'administration étudie, en collaboration avec l'Institut, la révision de la loi du 15 mai 1936 sur l'affrètement fluvial, un projet d'organisation commerciale des transports par eau, un projet de financement des investissements dans du matériel fluvial et un projet de nouveau barème de frets.

On se souvient qu'en 1976 ont eu lieu des élections qui devaient déterminer le degré de représentativité des organisations professionnelles de bateliers.

L'ITB a tenu à adapter la composition de son conseil d'administration au résultat de ces élections.

Dezelfde maatregel werd getroffen in verband met de samenstelling van de door het statuut van de Dienst voor regeling der binnenvaart (DRB) voorgeschreven vrachtencomités.

Bevrachtingsreglementering

De toepassing van de bevrachtingsreglementering is toevertrouwd aan de DRB en aan zijn beurtbevrachtingskantoren. De vrachtprijzen en de transportvoorwaarden worden bepaald door de Minister van Verkeerswezen.

Nochtans, ten einde de nadelen van een strakke reglementering te voorkomen, kunnen de gewestelijke vrachtencomités, naargelang van de marktomstandigheden, vrachtminderings voorstellen binnen vastgestelde perken en voor welbepaalde transporten.

Die vrachtencomités vergaderen geregeld, het ene te Antwerpen, het andere te Luik of te Charleroi, en zijn samengesteld uit vertegenwoordigers van de verladers en vertegenwoordigers van de vervoerders.

In binnenlands vervoer werd het algemeen vrachtenpeil, dat sinds 1 oktober 1976 van kracht was, op 1 januari 1978 met 6 pct. verhoogd.

In 1977 werden door bemiddeling van de DRB 21 893 bevrachtingsovereenkomsten gesloten voor het vervoer van 10 579 979 t goederen.

Sinds 30 oktober 1975 is de bevoegdheid van de DRB die voorheen beperkt was tot het nationaal vervoer, uitgebreid tot de bevrachtingen naar Frankrijk (de Rijn uitgezonderd). Die transporten worden uitgevoerd op basis van bodemvrachten waarvan de bedragen voor de verschillende bestemmingen vastgesteld werden in gemeen overleg door de verladers en de vervoerders en goedgekeurd door de Minister van Verkeerswezen.

In 1977 is de DRB in dat vervoer tussengekomen voor 12 040 contracten met 3 138 733 t goederen.

De schipperij had erop aangedrongen dat het beurtbevrachtingssysteem eveneens zou ingevoerd worden voor de transporten naar Nederland.

Maar, zo in Frankrijk de bevrachtingen naar het buitenland gereglementeerd zijn en aan de beurtrol onderworpen, is dat nochtans niet zo in Nederland. In deze voorwaarden werd geoordeeld dat het nog niet mogelijk is op de wens van de schipperij in te gaan ten einde de concurrentiemogelijkheden tussen de vervoerders niet te vervalsen. Contact blijft met de Nederlandse overheid gehouden om een harmonisatie van de in de beide landen geldende regels tot stand te brengen.

Inmiddels moeten de transportaanbiedingen voor Nederland in de kantoren van de DRB geafficheerd worden. In 1977 gebeurde dit voor $\pm$ 11 000 reizen met ongeveer 5 800 000 t goederen.

Evolutie van het vervoer te water

In 1976 bedroeg het totaalvervoer te water in België 100 276 000 t en 6 072 181 000 t/km. De vervoerde ton-

Les mêmes mesures ont été prises en ce qui concerne la composition des comités de frets prévus par le statut de l'Office régulateur de la navigation intérieure (ORNI).

Réglementation des affrètements

L'application de la réglementation des affrètements est confiée à l'ORNI et à ses bureaux d'affrètement à tour de rôle, tandis que les prix et conditions de transport sont fixés par le Ministre des Communications.

Toutefois, pour remédier aux inconvénients d'une tarification rigide, les comités régionaux des frets peuvent proposer, selon les circonstances du marché, des réductions de tarif dans certaines limites et pour des transports déterminés.

Ces comités de frets siègent régulièrement, l'un à Anvers, l'autre à Liège ou à Charleroi, et mettent en présence des délégués des chargeurs et des transporteurs.

En trafic intérieur, le niveau général des frets, modifié en dernier lieu le 1^{er} octobre 1976, a été augmenté de 6 p.c. au 1^{er} janvier 1978.

En 1977, 21 893 contrats d'affrètement représentant 10 579 979 t de marchandises ont été conclus à l'intervention de l'ORNI.

Depuis le 30 octobre 1975, la compétence de l'ORNI, qui jusqu'à ce moment était limitée au trafic intérieur belge, a été étendue aux affrètements vers la France (le Rhin excepté). Ces transports se font sur la base de frets-plancher dont les taux, pour les diverses destinations, ont été arrêtés d'un commun accord entre chargeurs et transporteurs et approuvés par le Ministre des Communications.

L'intervention de l'ORNI dans ce trafic a porté, en 1977, sur 12 040 contrats pour 3 138 733 t de marchandises.

La batellerie avait insisté pour que le système d'affrètement à tour de rôle soit également appliqué pour les transports vers les Pays-Bas.

Or, si en France les affrètements vers l'étranger sont réglementés et soumis au tour de rôle, il n'en est pas de même aux Pays-Bas. Dans ces conditions, il n'a pas encore été jugé possible de satisfaire au vœu de la batellerie, afin de ne pas fausser les conditions de concurrence entre les transporteurs. Des contacts sont maintenus avec les autorités néerlandaises dans le but de parvenir à une harmonisation des règles en usage dans les deux pays.

En attendant, les offres de transports vers les Pays-Bas doivent être affichées dans les bureaux de l'ORNI. En 1977, elles ont porté sur près de 11 000 voyages représentant environ 5 800 000 t de marchandises.

Evolution du transport par eau

En 1976, le trafic total par voie d'eau en Belgique s'est élevé à 100 276 000 t et 6 072 181 000 t/km. Ces tonnages

nages zijn weliswaar hoger dan in 1975 waar het verkeer 83 733 000 t en 5 123 635 000 t/km bedroeg, maar 1975 is gekenmerkt door de schippersstaking van augustus, september en oktober. De cijfers van 1976 bereiken ook niet die van 1974 (106 879 000 t en 6 853 386 000 t/km). Die achteruitgang is te wijten aan de huidige economische crisis.

Het vervoer van 1976 bedroeg 21 935 000 t en 1 738 607 000 t/km binnenlandse transporten (vervoer langs de DRB, eigen vervoer en tankvaart) en 78 341 000 t en 4 333 574 000 t/km internationale transporten (invoer, uitvoer en doorvoer).

In de loop van de eerste acht maanden van het jaar 1977 werden over de Belgische waterwegen in totaal 67 470 000 t goederen vervoerd wat een prestatie van 3 788 804 000 t/km vertegenwoordigt.

Daarvan hadden 14 620 000 t met 1 128 375 000 t/km betrekking op binnenlands vervoer en 52 850 000 t met 2 660 429 000 t/km op internationaal verkeer.

De cijfers voor de overeenkomstige periode van het jaar 1976 belopen in het totaal 64 910 000 t met 4 013 084 000 t/km, hetzij 13 887 000 t met 1 098 631 000 t/km in binnenlands verkeer en 51 023 000 t met 2 914 453 000 t/km in internationaal vervoer.

De binnenvaartvloot

Op 1 december 1977 telde de Belgische binnenvaartvloot 3 292 schepen met 1 818 139 t laadvermogen, waarvan :

Sleepschepen	138	107 588 t
Motorschepen	3 025	1 609 605 t
Duwbakken	59	100 946 t

Bovendien waren er 390 tankschepen met 260 970 t laadvermogen (1 januari 1977).

Deze vloot is gekenmerkt door een te hoge ouderdom van het materieel en een teveel aan schepen met klein laadvermogen. Deze factoren zijn nadelig voor de rendabiliteit van de ondernemingen.

Op bovenvermelde datum bedroeg de vloot inderdaad 52 pct. schepen die vóór 1940 gebouwd werden en 60 pct. kleine schepen (minder dan 400 t) terwijl het waterwegennet grotendeels gemoderniseerd werd om de uitbating van grote schepen te bevorderen.

Daarom werd, bij wijze van saneringsmaatregel en tevens om het teveel aan beschikbaar laadvermogen op te vangen, door de koninklijke besluiten van 18 mei 1976 en 8 april 1977 een sloopprogramma ingevoerd.

Dit programma beoogt het verdwijnen van 250 eenheden met een laadvermogen van 120 000 t. Er zal een globale uitgave van 105 000 000 frank, gespreid over drie jaren (45 000 000 frank in 1976, 40 000 000 frank in 1977 en 20 000 000 frank in 1978) aan gewijd worden.

sont certes plus élevés qu'en 1975 où les chiffres étaient de 83 733 000 t et 5 123 635 000 t/km, mais l'année 1975 fut perturbée par la grève des bateliers durant les mois d'août, septembre et octobre. Ils n'atteignent également pas ceux de 1974, qui étaient de 106 879 000 t et 6 853 386 000 t/km. Cette diminution est surtout due à la conjoncture actuelle de crise.

Le trafic de 1976 se décompose en 21 935 000 t et 1 738 607 000 t/km en trafic intérieur (à l'intervention de l'ORNI, pour compte propre et par bateaux-citernes) et en 78 341 000 t et 4 333 574 000 t/km en trafic international (importation, exportation et transit).

Au cours des huit premiers mois de l'année 1977, 67 470 000 t de marchandises ont été transportées au total sur les voies navigables belges, ce qui représente 3 788 804 000 t/km.

Dans ce tonnage, 14 620 000 t avec 1 128 375 000 t/km ont concerné le trafic intérieur et 52 850 000 t avec 2 660 429 000 t/km le trafic international.

Les chiffres de la période correspondante de l'année 1976 s'élèvent au total à 64 910 000 t avec 4 013 084 000 t/km, soit 13 887 000 t et 1 098 631 000 t/km en trafic national et 51 023 000 t avec 2 914 453 000 t/km en trafic international.

Le flotte de navigation intérieure

Au 1^{er} décembre 1977, la flotte belge de navigation intérieure comptait 3 292 bateaux jaugeant 1 818 139 t, se répartissant en :

Bateaux tractionnés	138	107 588 t
Bateaux automoteurs	3 025	1 609 605 t
Barges de poussage	59	100 946 t

Il y avait en outre 390 bateaux-citernes jaugeant 260 970 t (1^{er} janvier 1977).

Cette flotte est caractérisée par une trop grande vétusté du matériel et un excédent de bateaux de petit tonnage. Ces facteurs ne favorisent aucunement la rentabilité des entreprises.

A la date précitée, la flotte comprenait en effet 52 p.c. de bateaux construits avant 1940 et 60 p.c. de petits bateaux de moins de 400 t alors que le réseau des voies navigables a été en grande partie modernisé pour permettre l'exploitation de grandes unités.

C'est pourquoi, à titre de mesure d'assainissement et pour réduire en même temps l'excédent de cale disponible, un programme d'octroi de primes de déchirage a été mis en application par les arrêtés royaux du 18 mai 1976 et du 8 avril 1977.

Ce programme doit permettre de réduire la flotte de 250 unités totalisant 120 000 t. Une dépense totale de 105 000 000 de francs répartie en 3 ans (45 000 000 de francs en 1976, 40 000 000 de francs en 1977 et 20 000 000 de francs en 1978) y est consacrée.

Tot heden, werden premies toegezegd voor het slopen van 200 schepen met 99 907 t, hetzij 187 drogevrachtschepen (waarvan 8 uitgebaat voor eigen vervoer) en 13 tankschepen. Onder hen bevinden zich 150 kleine schepen (minder dan 400 t), waarvan 12 tankschepen.

In de praktijk werden 59 schepen met 36 127 t werkelijk gesloopt. De slopingswerken ondergaan een zekere vertraging, voornamelijk wegens de ongunstige prijzen van het schroot.

Het lijkt er dus op dat de door het programma nagestreefde sanering zal bereikt worden. Op te merken valt dat er op dit ogenblik 116 aanvragen in beraad zijn voor een waarde van 45 000 000 frank. De derde tranche van 20 000 000 frank die voor 1978 voorgesteld is, zal dus ontoereikend zijn om al de aanvragen in te willigen.

Een studie van de vervoermarkt in functie van de algemene economische conjunctuur zal uitmaken of het al dan niet past het sloopprogramma na 1978 voort te zetten. In voorkomend geval zullen volgend jaar de nodige voorstellen gedaan worden.

Internationale problemen

Ons land neemt een belangrijk aandeel in het werk van diverse internationale organismen die vervoerproblemen en dus ook vraagstukken betreffende de binnenvaart behandelen. Dit zijn voornamelijk de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (Straatsburg), de Europese Conferentie van Ministers van Vervoer (Parijs), de Economische Commissie voor Europa (Genève) en de Europese Economische Gemeenschap (Brussel).

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart, waartoe België een beduidende bijdrage levert, is bestendig bezig met het bijwerken, het aanvullen en eventueel het uitzuiveren van alle administratieve, technische, nautische en economische regels waaraan de Rijnvaart krachtens de akte van Mannheim onderworpen is. Deze reglementering omvat onder meer het reglement voor het onderzoek van Rijnschepen, het reglement voor het afgeven van Rijnschipperspatenten, het politiereglement voor de vaart op de Rijn, het reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn (ADNR), enz.

Na de goedkeuring door de Raad van de Europese Gemeenschappen van een richtlijn ter wederzijdse erkenning van de diverse door de Lid-staten uitgereikte deugdelijkheidsattesten voor binnenschepen, ligt thans bij die Gemeenschappen een ontwerp ter studie ter invoering van een Europees scheepsattest, uitgereikt volgens uniforme technische normen. Bij de uitwerking van die normen moet rekening gehouden worden met de bepalingen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart betreffende de technische voorschriften voor de schepen die de Rijn bevaren en met de resolutie nr. 17 van de Economische Commissie voor Europa, die eveneens de technische voorschriften voor binnenschepen tot voorwerp heeft.

A ce jour, des décisions d'octroi de primes ont été prises pour la démolition de 200 bateaux jaugeant 99 907 t. Ces bateaux se répartissent en 187 unités destinées au transport de cargaisons sèches (dont 8 exploités en compte propre) et 13 bateaux-citernes. Parmi eux, 150 bateaux de petit tonnage (moins de 400 t), dont 12 bateaux-citernes, seront livrés à la démolition.

En pratique, 59 bateaux totalisent 36 127 t ont été effectivement démolis. On constate une certaine lenteur dans l'exécution de ces travaux. Elle est due notamment à la faiblesse du marché de la ferraille.

Il apparaît donc que le but d'assainissement poursuivi par le programme sera atteint. On note qu'il y a actuellement 116 demandes en instance pour une valeur de 45 000 000 de francs. La troisième tranche de crédit de 20 000 000 de francs proposée pour 1978 ne permettra donc pas de satisfaire toutes les demandes.

Une étude du marché des transports en fonction de la conjoncture économique générale montrera s'il convient ou non de poursuivre le programme de démolition après 1978. Dans l'affirmative, les propositions voulues seront faites l'an prochain.

Problèmes internationaux

Notre pays participe activement aux travaux de divers organismes internationaux traitant des problèmes de transport et donc également des questions concernant la navigation intérieure. Il s'agit principalement de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin (Strasbourg), la Conférence européenne des Ministres des Transports (Paris), la Commission économique pour l'Europe (Genève) et la Communauté économique européenne (Bruxelles).

La Commission centrale pour la Navigation du Rhin, à laquelle la Belgique apporte une contribution importante, s'occupe en permanence de mettre à jour, de compléter et éventuellement de faire la toilette de toutes les règles administratives, techniques, nautiques et économiques auxquelles la navigation rhénane est assujettie en vertu de l'acte de Mannheim. Cette réglementation comprend entre autres le règlement de visite des bateaux rhénans, le règlement pour la délivrance de patentes de batelier du Rhin, le règlement de police pour la navigation sur le Rhin, le règlement sur le transport de marchandises dangereuses sur le Rhin (ADNR) etc.

Après l'approbation par le Conseil des Communautés européennes d'une directive relative à la reconnaissance réciproque des différents certificats de navigabilité pour bateaux de navigation intérieure délivrés par les Etats membres, un projet est actuellement à l'étude auprès des Communautés européennes en vue de l'instauration d'un certificat de navigabilité européen délivré selon des normes uniformes. Pour l'élaboration de ces normes, il faut tenir compte des stipulations de la Commission centrale pour la navigation du Rhin concernant les prescriptions techniques pour les bâtiments naviguant sur le Rhin et de la résolution n° 17 de la Commission économique pour l'Europe qui concerne également les prescriptions techniques pour les bateaux de navigation intérieure.

Het in 1976 tussen de EEG en Zwitserland geparafeerde akkoord tot invoering van een oplegging voor binnenschepen en het daaraan toegevoegde statuut van een Europees oplegfonds voor binnenschepen werden bij arrest van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen onverenigbaar met het Verdrag van Rome verklaard. De bezwaren van het Hof slaan niet op de werkingsprincipes van de regeling, maar op een in het raam van het Verdrag niet verantwoord geachte beperking van de prerogatieven van de Gemeenschappen ten gunste van de Lid-Staten. De bevoegde organen van de Gemeenschappen bestuderen nu de middelen om de akkoorden aan te passen aan de zienswijze van het Hof. De onderhandelingen met Zwitserland daaromtrent zullen eerstdaags moeten hervat worden.

Bij de EEG-Commissie liggen nog diverse andere ontwerpen ter studie. De voornaamste daarvan hebben betrekking op de toegang tot het beroep van vervoerder te water en tot de markt van dat vervoer, op de werking van de markten van het vervoer per spoor, over de weg en per binnenschip, en op de harmonisering van de arbeidsvoorwaarden in de binnenscheepvaart.

De tegen 1985 in het vooruitzicht gestelde opening van de Rijn-Main-Donau-verbinding stelt problemen ten aanzien van de bescherming van de binnenvaartvloten van de traditionele Rijnvaartlanden tegen het te verwachten indringen van de vloten van de Donaulanden in het waterwegennet van West-Europa. De concurrentieverhoudingen tussen deze twee groepen van vloten zullen voor een groot deel bepaald worden door het fundamentele onderscheid tussen de economische principes volgens welke die vloten beheerd worden. Het probleem wordt grondig onderzocht door diverse belanghebbende instanties en het is niet uitgesloten dat de evolutie zal gaan naar een beperking van de algehele vrijheid van de vaart op de Rijn, die thans het centrale principe van de Akte van Mannheim uitmaakt.

De economische zwakte van dit ogenblik houdt het gevaar in van protectionistische maatregelen op het gebied, onder meer, van het internationale vervoer per binnenschip. Deze neiging gaat vanzelfsprekend lijnrecht in tegen de doelstellingen van de Europese Economische Gemeenschappen. Op dit gebied is waakzaamheid geboden. Maar in het bijzonder wat onze binnenvaartbetrekkingen met Frankrijk betreft, dient een verstrakking van de toepassingsmodaliteiten van het Frans-Belgisch akkoord van 1932 vermeden en zal er integendeel moeten gestreefd worden naar een versoepeling van dat akkoord, dat duidelijk een exponent is van het vooroorlogse protectionisme.

De verbinding van de Belgische havens met de Rijn

De opening van de Schelde-Rijnverbinding in 1975 heeft een merkwaardige intensifiëring van het binnenvaartverkeer tussen België censeels en Nederland en de overige Rijnlanden andersdeels voor gevolg gehad. In 1974 verwerkte het kanaal door Zuid-Beveland aan de sluis te Hansweert ruim 53 miljoen ton aan scheepsruimte in het verkeer met België. De nieuwe Schelde-Rijnverbinding van haar kant zag in 1976, het eerste volledige jaar van haar ingebruikneming, meer dan 62 miljoen ton scheepsruimte de Kreekrak-

L'accord paraphé en 1976 entre la CEE et la Suisse qui introduit un règlement d'immobilisation de la cale pour les bateaux de navigation intérieure et le statut y annexé du fonds européen d'immobilisation pour les bateaux de navigation intérieure ont été déclarés incompatibles avec le Traité de Rome par un arrêt de la Cour de Justice des Communautés européennes. Les objections de la Cour ne portent pas sur les principes de fonctionnement du règlement mais sur une limitation, considérée comme injustifiée dans le cadre du Traité, des prérogatives des Communautés en faveur des Etats membres. Les organes compétents des Communautés étudient maintenant les moyens d'adapter les accords à l'avis de la Cour. Les pourparlers avec la Suisse à ce sujet devront être repris incessamment.

Plusieurs autres projets sont encore à l'étude auprès de la Commission de la CEE. Les principaux se rapportent à l'accès à la profession de transporteur par eau et à l'accès au marché de ce transport, au fonctionnement des marchés du transport par chemin de fer, par route et par eau, et à l'harmonisation des conditions de travail dans la navigation intérieure.

L'ouverture de la liaison Rhin-Main-Danube prévue pour 1985 pose des problèmes à l'égard de la protection des flottes de navigation intérieure des pays rhénans traditionnels contre l'implantation à laquelle il faut s'attendre des flottes des pays danubiens sur le réseau des voies navigables d'Europe occidentale. Les rapports de concurrence entre ces deux groupes de flottes seront déterminés en grande partie par la différence fondamentale entre les principes économiques qui régissent ces flottes. Le problème est examiné à fond par diverses instances intéressées et il n'est pas exclu que l'évolution tende vers une limitation de la liberté totale de la navigation sur le Rhin, liberté qui constitue cependant le principe central de l'Acte de Mannheim.

La faiblesse économique actuelle comporte le danger de mesures protectionnistes, entre autres dans le domaine du transport international par bateau de navigation intérieure. Cette tendance va évidemment directement à l'encontre des objectifs des Communautés économiques européennes. Dans ce domaine, il faut être vigilant. Plus particulièrement en ce qui concerne nos relations avec la France, il faut éviter une application trop rigide des modalités de l'accord franco-belge de 1932; il faudra au contraire rechercher un assouplissement de cet accord, qui constitue une séquelle évidente du protectionnisme d'avant-guerre.

La liaison des ports belges avec le Rhin

L'ouverture de la liaison Escaut-Rhin, en 1975, a eu pour conséquence une intensification remarquable du trafic par bateau d'intérieur entre la Belgique et les Pays-Bas, d'une part, et les autres pays rhénans, d'autre part. En 1974, 53 millions de tonnes capacité ont transité par le canal de Zuid-Beveland à l'Ecluse de Hansweert, en provenance de ou vers la Belgique. Pour la nouvelle liaison Escaut-Rhin, 1976 a été la première année complète d'utilisation et pendant cette année plus de 62 millions de tonnes ont fran-

sluizen doorvaren. Weliswaar is dit opvallende succes van de nieuwe vaarroute gedeeltelijk ten koste gegaan van de activiteit te Hansweert, maar zeker niet in de mate die deze cijfers zouden doen vermoeden. Immers, in 1976 verwerkte Hansweert nog meer dan 22 miljoen ton scheepsruimte van en naar België.

De uiteindelijke afwerking van de Schelde-Rijnverbinding en van het traject tussen de haven van Gent en de Rijn is afhankelijk van de werken aan de afsluiting van de Oosterschelde door een dam met stormvloedkering. Er wordt bestendig contact gehouden met de bevoegde Nederlandse instanties met het oog op de uitvoering van het voorgenomen programma. Dit programma omvat de bescherming van de Schelde-Rijnverbinding tegen de resterende getijbeweging op de Oosterschelde, de aanpassing van de dimensies van deze waterweg aan de evolutie in de scheepsbouw en aan de moderne scheepvaarttechnieken en de verbetering van het kanaal door Zuid-Beveland en de daarop aansluitende vaarwegen naar de Rijn. Met betrekking tot dit laatste punt is er op dit ogenblik in Nederland een consultatieprocedure aan de gang over een uitgewerkt ontwerp. Volgens dat plan zal de haven van Gent tegen 1985 beschikken over een verbinding met de Rijn, die in ieder opzicht evenwaardig zal zijn met de Schelde-Rijnverbinding.

III. Zeevaart

1. Koopvaardij

Het is zonder meer duidelijk dat België zoals alle sterk geïndustrialiseerde landen, moet streven naar de bevordering en de ontplooiing van zijn handelsvloot. Een nationale handelsvloot verzekert het regelmatig vervoer van de grondstoffen en van de voedingsprodukten die ons ontbreken en van de Belgische export. Zij is een waarborg van economische onafhankelijkheid en van deviezenbesparingen alsook een factor van bescherming en zekerheid voor onze havens, aangezien elke rederij uiteindelijk voordeel vindt in de thuishaven van haar schepen. Tegen gelijke exploitatievoorwaarden gaat de voorkeur van de reder naar de thuishaven zowel voor laden en lossen van goederen als voor de herstellings- en onderhoudswerken.

Een eigen vloot verschaft werkgelegenheid aan een massa gespecialiseerd personeel. De nationale vloot is per definitie de beste en de meest trouwe klant voor de eigen scheepsbouwnijverheid, uiteraard hoofdzakelijk gesitueerd in het Vlaams landsgedeelte maar waarvan de toeleveringsbedrijven van machines en outillage in Wallonië worden aangetroffen, nl. in het Industriële bekken van Luik en de streek van Charleroi.

Activiteit van de sector

Op 1 januari 1977 bestond onze koopvaardijvloot uit 99 schepen met 1 437 342 brt. Van 1 januari 1977 tot 31 december 1977 werden 7 schepen met in totaal 71 330 brt. uit de vaart genomen, terwijl onze vloot verrijkt werd met 8 eenheden of 195 915 brt.

chi les écluses du Kreekrak. Il est vrai que la nouvelle voie d'eau a connu ce succès frappant en partie au détriment de l'activité à Hansweert, mais certainement pas dans la mesure où les chiffres précités le laisseraient présumer. En effet, en 1976, il y a encore eu à Hansweert un trafic de 22 millions de tonnes en provenance de et vers la Belgique.

L'achèvement de la liaison Escaut-Rhin et du trajet entre le port de Gand et le Rhin dépend des travaux de fermeture de l'Escaut oriental au moyen d'un barrage-tempête. Des contacts permanents sont maintenus avec les instances néerlandaises compétentes en vue de l'exécution du programme projeté. Ce programme comprend la protection de la liaison Escaut-Rhin contre les mouvements de marée subsistant sur l'Escaut oriental, l'adaptation des dimensions de cette voie navigable à l'évolution de la construction navale et aux techniques modernes de navigation et l'amélioration du canal de Zuid-Beveland et des voies navigables vers le Rhin qui y sont reliées. En rapport avec ce dernier point, une procédure de consultation sur un projet élaboré est en cours aux Pays-Bas. Selon ce plan, le port de Gand disposera en 1985 d'une liaison avec le Rhin qui sera à tous les points de vue équivalente à la liaison Escaut-Rhin.

III. Marine

1. Marine marchande

Il va de soi que la Belgique, comme tous les pays industrialisés, veut assurer le maintien et le développement de sa marine marchande. Une flotte de commerce nationale assure le transport régulier des matières premières et des produits d'alimentation qui nous manquent ainsi que l'exportation belge. Elle est une garantie d'indépendance économique et d'économies de devises ainsi qu'un facteur de protection et de sûreté pour nos ports, étant donné que chaque armement trouve finalement profit dans le port d'attache de ses navires. A conditions d'exploitation égales, la préférence de l'armateur va au port d'attache, tant pour le chargement et le déchargement des marchandises que pour les travaux de réparation et d'entretien.

Une flotte nationale procure en plus du travail à un nombreux personnel spécialisé. Elle est par définition le meilleur et le plus fidèle client de l'industrie de la construction navale, située de par sa nature principalement dans la partie flamande du pays, mais dont les firmes de sous-traitance fournissant les machines et l'outillage se trouvent en Wallonie, notamment dans le bassin industriel de Liège et la région de Charleroi.

Activité du secteur

Au 1^{er} janvier 1977, notre flotte marchande comportait 99 navires avec 1 437 342 tjb. Du 1^{er} janvier 1977 au 31 décembre 1977, 7 navires avec au total 71 330 tjb ont été mis hors service, tandis que notre flotte s'enrichissait de 8 unités ou 195 915 tjb.

Op 1 januari 1978 beschikten wij over 100 schepen met een brt van 1 561 927 en een laadvermogen van 2 503 345 (hierin is de vloot van de Regie voor Maritiem Transport « RMT » begrepen).

Onze vloot vertoont een grote diversiteit aan schepen, te weten 18 bulk-vrachtschepen, 27 vrachtschepen, 2 combinatieschepen, 2 containerschepen, 5 koelschepen, 4 polyvalente vaartuigen, 13 olietankers, 2 ertsschepen, 1 passagiers- en vrachtschip, 8 zeelichters, 1 afval tankschip, 5 pakketboten, 7 car-ferries, 2 gastankers, 1 olieboorschip en 2 bevoorradingschepen.

Op 1 januari 1978 hadden onze Belgische reders 21 schepen in aanbouw of in bestelling, en wel :

5 bulkcarriers met een totaal laadvermogen van 309 200 ton.

1 zeelichter met een laadvermogen van 2 500 ton.

1 methaantanker met een laadvermogen van 66 000 ton.

1 containerschip met een laadvermogen van 46 850 ton.

3 koelschepen met een totaal laadvermogen van 27 900 ton.

2 LPG/NH₃ schepen met een totaal laadvermogen van 120 000 ton.

2 RO/RO ferry-schepen met een totaal laadvermogen van 9 000 ton.

2 polyvalente vrachtschepen met een totaal laadvermogen van 38 000 ton.

1 polyvalent schip met een laadvermogen van 1 475 ton.

2 cargo's met een totaal laadvermogen van 30 000 ton.

1 hoogzeesleepboot.

De in aanbouw of in bestelling zijnde schepen totaliseren een draagvermogen van 650 925 ton, zonder rekening te houden met 1 hoogzeesleepboot van 3 600 P.K.

De verdere uitbreiding en vooral de modernisering van onze vloot kunnen in de eerste plaats verwezenlijkt worden dank zij kredietverleningen via de NMKN met staatswaarborg en staats tussenkomst in de interesten; alsmede via het « Fonds voor het Uitreten en Aanbouwen van Zeeschepen », beide alternatieven in uitvoering van de wet van 23 augustus 1948.

Tot op 31 december 1977 werd door onze reders in ruime mate gebruik gemaakt van deze mogelijkheden. Zo werden van 1 januari 1977 tot 31 december 1977 voor de koopvaardij scheepskredieten verleend voor een bedrag van 9 444 006 820 frank, daarvan kwam 2 657 923 910 frank tot stand via de NMKN, terwijl 6 786 082 910 frank werd toegekend via het « Fonds voor het Uitreten en Aanbouwen van Zeeschepen ».

2. Zeevisserij

De politiek van mijn departement is rechtstreeks gericht op de instandhouding, de verjonging en de modernisering van onze vissersvloot. Deze tak van onze nationale economie, wellicht de oudste van onze bedrijven, verdient een bijzondere

Au 1^{er} janvier 1978 nous disposons de 100 navires avec 1 561 927 tjb et une portée en lourd de 2 503 345 (dans ces chiffres est comprise la flotte de la Régie des Transports Maritimes « RTM »).

Notre flotte présente une grande diversité de navires, à savoir 18 vraquiers, 27 navires de charges, 2 navires pour transport de marchandises combinées, 2 navires porte-conteneurs, 5 navires réfrigérés, 4 navires polyvalents, 13 pétroliers, 2 minéraliers, 1 navire à passagers et de charge, 8 allèges de mer, 1 navire transporteur de déchets, 5 paquebots, 7 car-ferries, 2 gaziers, 1 navire de forage pétrolier et 2 navires de ravitaillement.

Au 1^{er} janvier 1978 nos armateurs belges avaient 21 navires en construction ou en commande, à savoir :

5 vraquiers avec au total une portée en lourd de 309 200 tdw.

1 allège de mer avec une portée en lourd de 2 500 tdw.

1 méthanier avec une portée en lourd de 66 000 tdw.

1 navire porte-conteneurs avec une portée en lourd de 46 850 tdw.

3 navires réfrigérés avec au total une portée en lourd de 27 900 tdw.

2 navires LPG/NH₃ avec au total une portée en lourd de 120 000 tdw.

2 navires « RO/RO - ferry » avec au total une portée en lourd de 9 000 tdw.

2 navires de charge polyvalents avec au total une portée en lourd de 38 000 tdw.

1 navire polyvalent avec une portée en lourd de 1 475 tdw.

2 cargos avec au total une portée en lourd de 30 000 tdw.

1 remorqueur de haute mer.

Les navires en construction ou en commande totalisent une portée en lourd de 650 925 tonnes, sans tenir compte de 1 remorqueur de haute mer de 3 600 C.V.

Le développement ultérieur et surtout la modernisation de notre flotte ont en premier lieu été réalisés grâce aux crédits octroyés par la SNCI avec la garantie de l'Etat et une intervention de l'Etat dans les intérêts, ainsi que par le « Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes », les deux alternatives en exécution de la loi du 23 août 1948.

Jusqu'au 31 décembre 1977 nos armateurs ont profité largement de ces possibilités. Ainsi, du 1^{er} janvier 1977 jusqu'au 31 décembre 1977, des crédits maritimes ont été accordés à la marine marchande pour un montant de 9 444 006 820 francs; de cette somme des crédits d'un montant de 2 657 923 910 francs furent réalisés par la SNCI, tandis que 6 786 082 910 francs étaient accordés par le « Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes ».

2. Pêche maritime

La politique de mon département a pour objet direct le maintien, le rajeunissement et la modernisation de notre flotte de pêche. Cette branche de notre économie nationale, peut-être bien la plus ancienne de nos industries, mérite un inté-

belangstelling daar de zeevisserij medehelpt aan de voedselbevoorrading van ons land door het aanbrengen van een zeer gezond voedsel.

De zeevisserij verschaft ten andere werkgelegenheid aan meer dan 1 000 vissers en aan nagenoeg 20 000 personen indien men alle sectoren neemt die rechtstreeks en onrechtstreeks bij de zeevisserij betrokken zijn.

Activiteit van de sector

Onze vissersvloot telde op 31 december 1977, 219 vaartuigen met een globale paardekracht van 83 246. Dit betekent een vermindering met 35 eenheden. Van 1 januari 1977 tot 31 december 1977 verminderde de globale drijfkracht met 10 455 P.K.

Ingevolge de aanslepende crisistoestand in de zeevisserijsector, en teneinde de rendabiliteit van de jongste en modernste schepen maximaal te kunnen verzekeren werd bij koninklijk besluit van 26 augustus 1976 een uitzonderlijke premie voor het slopen van vissersvaartuigen zonder verplichting tot nieuwbouw ingevoerd. Daarbij werd de toekenning voorzien van een premie van 20 000 frank per brt., tot beloop van maximum 3 000 000 frank per vissersvaartuig.

Op datum van 31 december 1977 waren aanvragen ingediend voor 55 vaartuigen, samen 4 209,36 brt. Daarvan werden reeds 29 aanvragen goedgekeurd voor een bedrag van 48 016 800 frank.

Ingevolge de crisis in het visserijbedrijf werd voor de nieuwbouw van vissersvaartuigen de laatste tijd in het kader van de wet van 23 augustus 1948 geen scheepskrediet aangevraagd.

In 1977 werden slechts drie kredieten van samen 3 713 500 frank toegekend voor de plaatsing van een nieuwe motor in drie bestaande vaartuigen en een van 633 500 frank voor de plaatsing van een bokkeninstallatie.

3. Zeevaartonderwijs

De hervormde studies tot koopvaardijofficier maken nog altijd het voorwerp uit van onderhandelingen in verband met het toekennen van een licentiaatstitel aan de afgestudeerden van de tweede cyclus hoger zeevaartonderwijs. Zoals geweten is er ook een parlementair initiatief in deze zin waarbij ik mij in principe kan aansluiten en dat nu wellicht vrij spoedig in de Commissie zal kunnen behandeld worden.

Het zeevisserijonderwijs van het niveau lager secundair onderwijs telt voor het ogenblik 6 visserijscholen met 237 leerlingen. De laatste hand wordt gelegd aan een hervorming van de structuur van dit onderwijs met als voorbeeld het secundair onderwijs type I of VSO. De redenen voor deze hervorming zijn :

1. De noodzaak om de niet meer actuele programma's te vervangen door leerstof die gelijke tred houdt met de evolutie van de techniek en de cultuur;

rêt particulier étant donné que la pêche maritime participe au ravitaillement de notre pays par l'apport d'un aliment très sain.

La pêche maritime procure en outre du travail à plus de 1 000 pêcheurs et près de 20 000 personnes, si on prend tous les secteurs qui sont directement ou indirectement intéressés par la pêche maritime.

Activité du secteur

Notre flotte de pêche comptait au 31 décembre 1977, 219 bateaux avec une puissance globale en chevaux vapeur de 83 246. Cela signifie une diminution de 35 unités. Du 1^{er} janvier 1977 au 31 décembre 1977, la puissance globale a diminué de 10 455 chevaux.

Suite à la situation de crise dans le secteur de la pêche maritime et afin de pouvoir assurer au maximum la rentabilité des bateaux les plus jeunes et les plus modernes, l'arrêté royal du 26 août 1976 a institué une nouvelle prime exceptionnelle pour la démolition de bateaux de pêche sans obligation de construction nouvelle. Cet arrêté prévoit l'octroi d'une prime de 20 000 francs par tjb., jusque maximum 3 000 000 de francs par navire de pêche.

A la date du 31 décembre 1977, des demandes ont été introduites pour 55 navires et un total de 4 209,36 tjb. A la même date la prime était déjà approuvée pour 29 navires, pour un montant de 48 016 800 francs.

Suite à la crise dans le secteur de la pêche maritime, ces derniers temps aucun crédit maritime n'a plus été demandé pour la construction nouvelle de bateaux de pêche dans le cadre de la loi du 23 août 1948.

Pendant l'année 1977, seuls trois crédits d'un total de 3 713 500 francs ont été accordés pour le placement d'un nouveau moteur dans trois bateaux existants et un de 633 500 francs pour le placement d'une installation de pêche à double perche.

3. Enseignement maritime

Les études réformées d'officier de la marine marchande font encore toujours l'objet de négociations en rapport avec l'attribution du titre de licencié aux étudiants ayant terminé le deuxième cycle de l'enseignement maritime supérieur. Comme connu, il existe aussi une initiative parlementaire dans ce sens, à laquelle je peux me joindre et qui pourra bientôt être traitée à la Commission.

L'enseignement de la pêche maritime du niveau de l'enseignement secondaire inférieur compte actuellement 6 écoles de pêche et 237 élèves. La dernière main est mise à une réforme de la structure de cet enseignement en prenant comme exemple l'enseignement secondaire de type I ou ESR. Les raisons de cette réforme sont :

1. La nécessité d'actualiser les programmes par des matières qui tiennent compte de l'évolution de la technique et de la culture;

2. De wenselijkheid aan iedere kandidaat een opleiding te geven in verhouding tot zijn bekwaamheid, vandaar het invoeren van een beroepsonderwijs naast het technisch onderwijs;

3. De mogelijkheid voor aansluiting van de studies in het zeevisserijonderwijs met de andere vormen van onderwijs, zodat de leerlingen gemakkelijker zowel naar als van dit onderwijs zouden kunnen overschakelen.

4. Investeringsprogramma 1978

Het investeringsprogramma 1978 voor het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart voorziet kredieten voor :

— De afrekeningen van de nieuwbouw van het loodsenverblijf te Vlissingen (40 000 000 frank);

— De bouw van hydrografische vaartuigen (20 000 000 frank);

— De eindverrekening voor de reeds geleverde sleepboot te Oostende (20 000 000 frank);

— De afrekeningen van 3 nieuwe loodsbotten waarvan twee geleverd einde 1977 en één begin 1978 (60 Mfr.);

— De bouw van redebotten (30 Mfr.);

— De eventuele start van de uitgebreide radarketen langsheen de Westerschelde (750 Mfr.);

— Alsmede 30 Mfr. voor de aanpassing, vernieuwing en modernisering van het materieel (inbegrepen reddingsvaartuigen) van de reddingsdienst aan de Belgische Kust.

5. Regie voor Maritiem Transport

De systematische vernieuwing van haar vloot en de modernisering van haar haveninstallaties hebben de Regie in staat gesteld ondanks een steeds toenemende concurrentie haar omzet beduidend te vergroten.

In de loop van de elf eerste maanden van 1977 steeg de trafiek van reizigers met $\pm 6,12$ pct., deze van begeleide voertuigen met $\pm 8,62$ pct. en van vrachtwagens met ± 28 pct.

De voortdurende zwakte van het pond-sterling in de loop van 1977 was hierbij een gunstige factor voor de toename van het aantal vervoerde eenheden, maar werkte en werkt nog steeds zeer ongunstig op de inkomsten wegens het remmend effect op de tarieven uitgedrukt in continentale munten en wegens de geringe opbrengst van de pondenontvangsten bij omzetting in Belgische munt.

Hierin mag in 1978 weinig of geen verandering verwacht worden.

Het budgettaire evenwicht en het positieve exploitatie-resultaat van de RMT in 1978 steunt dan ook op de verdere toename van de omzet en het beheersen van de kosten.

Toename van de omzet zal voor een deel voortkomen uit de algemeen stijgende markttenens, gestimuleerd door een lichte verbetering in de economische toestand vooral in het Verenigd Koninkrijk en een zekere versoepeling van de

2. Le désir de donner à chaque candidat une formation en rapport avec ses capacités, d'où l'introduction d'un enseignement professionnel à côté de l'enseignement technique;

3. La possibilité d'une coordination des études dans l'enseignement de la pêche maritime avec les autres formes d'enseignement, de sorte que les élèves puissent plus facilement passer d'un enseignement à l'autre.

4. Programme d'investissements 1978

Le programme d'investissements 1978 pour l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure prévoit des crédits pour :

— Les décomptes résultant de la construction à Flessingue d'un nouvel immeuble de logement pour les pilotes belges (40 000 000 de francs);

— La construction de bateaux hydrographiques (20 Mfr.);

— Le décompte final d'un remorqueur déjà livré à Ostende (20 Mfr.);

— Les décomptes de 3 nouveaux bateaux-pilotes dont deux livrés fin 1977 et un début 1978 (60 Mfr.);

— La construction de vedettes de rade (30 Mfr.);

— La mise en marche éventuelle de la radarisation complète de l'Escaut occidental (750 Mfr.);

— Ainsi que 30 millions de francs pour l'adaptation, le renouvellement et la modernisation du matériel du service de sauvetage de la Côte belge (y compris canots de sauvetage).

5. Régie des Transports maritimes

Le renouvellement systématique de sa flotte et la modernisation de ses installations portuaires ont permis à la Régie d'augmenter considérablement son trafic malgré une concurrence toujours croissante.

Au cours des onze premiers mois de 1977 le trafic de voyageurs a augmenté de $\pm 6,12$ p.c., celui de véhicules accompagnés de $\pm 8,62$ p.c. et de poids lourds de ± 28 p.c.

La faiblesse constante de la livre sterling au cours de 1977 était un facteur favorable pour l'augmentation du nombre d'unités transportées, mais a influencé et influence toujours d'une façon très défavorable les revenus, par suite de l'effet freinant sur les tarifs exprimés en monnaies continentales et à cause du faible rapport des recettes en livres sterling lorsqu'elles sont converties en monnaie belge.

On peut s'attendre à ce que cette situation ne change pas ou peu en 1978.

L'équilibre budgétaire et le résultat positif d'exploitation de la RTM en 1978 sont dès lors basés sur l'augmentation persistante du trafic et sur la maîtrise des frais.

L'accroissement du trafic proviendra pour une partie de la tendance de hausse générale du marché, stimulée par une légère amélioration dans la situation économique principalement au Royaume-Uni et par un certain assouplissement

Britse inkomenspolitiek en voor een ander deel verwezenlijkt worden door het in dienst nemen van een vijfde multipurpose-schip in maart 1978. Ook de verdere uitbreiding en verbetering van de haveninfrastructuur zal hiertoe bijdragen.

Belangrijke kostenbesparingen volgen uit aanpassingswerken aan de scheepsmotoren die zullen toelaten goedkopere brandstof te verbruiken en uit de ombouw van het vlottend droogdok van de Regie waardoor zij ook het onderhoud aan de vijf grote multipurpose-schepen zelf kunnen uitvoeren. Tenslotte mag een geringere stijging van de loonkosten dan voorgaande jaren verwacht worden wegens een geringere stijging van de index.

F. De tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer

Door de verscheidenheid in hun dienstverlenende werkzaamheid en de regulerende functie die zij op de vervoermarkt vervullen, zijn de tussenpersonen die in het goederenvervoer optreden een bepalend element geworden in de realisatie van de internationale handel en meteen ook een element waarvan het bestaan niet meer is weg te denken uit onze nationale economie.

De doorbraak van de eenheidslading en de evolutie in de specifieke activiteiten die met het transport gepaard gaan, hebben nochtans in het patroon van de activiteiten van de tussenpersonen gevoelige wijzigingen gebracht.

Deze structuurveranderingen en de bezorgdheid om een kader te scheppen waarin de gezonde concurrentievoorwaarden tot stand komen, hebben aanleiding gegeven tot het bestaan van de kaderwet van 26 juni 1967 betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer.

In deze wet worden 3 categorieën van tussenpersonen van elkaar onderscheiden nl. de vervoercommissionair, de vervoermakelaar en de commissionair-expediteur waarvan de uitoefening van hun werkzaamheden aan vergunning kan worden onderworpen.

Vermits in deze wet is voorzien dat de commissionair-expediteur bij het vervoer in eigen naam geen goederenvervoer voor rekening van committenten kan doen verrichten zonder dat hij vooraf de vergunning van vervoercommissionair heeft verkregen, werd prioriteit verleend aan de opstelling van het koninklijk besluit tot instelling van de vergunning van vervoercommissionair, besluit dat werd bekendgemaakt in het *Staatsblad* van 2 augustus 1975.

Nadat zij administratief werden onderzocht en nadat het gebruikelijk onderzoek ter plaatse had plaatsgevonden werden reeds 832 dossiers aan het advies van het Vast Bureau van het Raadgevend Comité van de vervoercommissionairs voorgelegd, hetwelk 630 aanvragen gunstig adviseerde en voor 100 aanvragen een negatief advies uitbracht; voor 102 aanvragen werd het uitbrengen van een advies in beraad gehouden in afwachting dat bijkomende inlichtingen en bewijsstukken tot staving van de vergunningaanvraag zouden worden verstrekt.

de la politique britannique des revenus et sera pour une autre partie réalisé par la mise en service d'un cinquième navire polyvalent en mars 1978. L'extension et l'amélioration de l'infrastructure portuaire y contribueront également.

Des économies importantes résultent de travaux d'adaptation aux moteurs des navires, que permettront l'utilisation d'un combustible meilleur marché, et de la transformation de la cale sèche flottante de la Régie, ce qui lui permettra également de faire elle-même l'entretien des cinq grands navires polyvalents. Finalement on peut s'attendre à une hausse du coût salarial moins importante que les années précédentes, à cause d'une hausse plus légère de l'index.

F. Les auxiliaires de transport de marchandises

Par le fait même de la diversité des services qu'ils rendent et du chef de leur influence régulatrice dans le marché du transport, les auxiliaires de transport de marchandises constituent un élément déterminant dans le domaine du commerce international ainsi qu'un élément dont on ne peut plus envisager la suppression dans notre économie nationale.

Le développement rapide du transport par unité de charge et l'évolution des activités spécifiques qui vont de pair avec le transport ont toutefois modifié de manière sensible le type d'activités des intermédiaires en matière de transport.

Ces modifications structurelles et le souci de créer une situation favorisant l'instauration d'une saine concurrence ont été à l'origine de la loi-cadre du 26 juin 1967 relative au statut des auxiliaires de transport de marchandises.

Cette loi fait explicitement la distinction entre trois groupes d'auxiliaires, à savoir le commissionnaire de transport, le courtier de transport et le commissionnaire-expéditeur, dont l'exercice de l'activité peut être subordonné à la possession d'une licence.

Etant donné que la loi interdit au commissionnaire-expéditeur de faire exécuter en son propre nom des transports de marchandises pour le compte de commettants sans avoir obtenu au préalable la licence de commissionnaire de transport, la priorité a été donnée à l'élaboration de l'arrêté royal créant la licence de commissionnaire de transport, arrêté qui est paru au *Moniteur belge* du 2 août 1975.

Après l'examen administratif et l'enquête sur place, 832 demandes ont déjà été soumises à l'avis du Bureau permanent du Comité consultatif des commissionnaires de transport, lequel a émis un avis favorable sur 630 dossiers et un avis négatif sur 100 demandes, tandis que 102 dossiers ont été tenus en délibéré jusqu'à réception de renseignements complémentaires et de pièces annexes à l'appui de la demande de licence.

Op 30 september 1977 werden er 492 vergunningen van vervoercommissionair afgeleverd, zodat normalerwijze mag worden verwacht dat in de loop van de eerste helft van 1978 de ingediende dossiers voor aanvragen van vergunning van vervoercommissionair zullen zijn afgehandeld.

Intussen werden de besprekingen met de betrokken beroepsorganisaties voor de op puntstelling van de vergunning van vervoermakelaar beëindigd en werden de reglementaire adviezen van de verschillende instanties aangaande dit ontwerp ontvangen zodat dit besluit in werking zou kunnen treden en er begin 1978 met de praktische uitvoering ervan zal kunnen worden gestart.

Het ontwerp van koninklijk besluit tot instelling van de vergunning van commissionair-expéditeur maakt thans het voorwerp uit van de besprekingen tussen de administratie en de betrokken beroepsorganisaties en alles zal in het werk worden gesteld opdat deze besprekingen nog voor het einde van het jaar zullen worden afgerond.

Verwacht wordt dan ook dat het besluit tot instelling van de vergunning van commissionair-expéditeur in de loop van 1978 zal kunnen worden uitgevaardigd.

BESPREKING

Aan de bespreking van deze begroting werden verder vier vergaderingen gewijd nl. op 25 januari, 1 februari, 8 februari en 15 februari 1978.

In grote lijnen werd bij de bespreking de beleidsnota van de Minister gevolgd. Deze werd vooraf aan de Commissieleden toegestuurd.

Het leek de verslaggever echter geraadzaam de sub-onderwerpen te rangschikken, te hergroeperen en waar nodig een synthese te brengen van sommige vragen en antwoorden.

Gegevens over de verschillende transportmiddelen

Vooraleer de eigenlijke bespreking aan te vatten geeft de Minister nog enkele gegevens nopens de verschillende vervoertakken.

1. *Interstedelijk reizigersvervoer*

Wat betreft het interstedelijk reizigersvervoer stelt men vast dat op Europees niveau het gebruik van de personenwagen overheersend is bij de verplaatsingen over lange afstand : twee derde geschiedt per personenauto, 23 pct. van de verplaatsingen per trein, 6 pct. per vliegtuig en 5 pct. per autocar.

Wat België betreft, is het aandeel van de personenauto in deze verplaatsingen nog aanzienlijker : 72 pct. ervan gebeurt per auto, 16 pct. per trein, 7 pct. per vliegtuig en 5 pct. per autocar.

Au 30 septembre 1977, 492 licences de commissionnaire de transport avaient été délivrées. On peut dès lors s'attendre à ce que dans le courant des six premiers mois de 1978 tous les dossiers relatifs aux demandes qui ont été introduites en vue de l'obtention d'une licence de commissionnaire de transport aient été traités.

Entre-temps les discussions avec les organisations professionnelles intéressées concernant la mise au point du projet d'arrêté royal créant la licence de courtier de transport ont été terminées et les différentes instances ont émis leur avis sur ce projet. Ainsi, cet arrêté pourrait entrer en vigueur et l'application pratique pourrait démarrer au début de 1978.

Le projet d'arrêté royal créant la licence de commissionnaire-expéditeur est actuellement en discussion au sein d'un groupe de représentants de l'administration et des organisations professionnelles intéressées. Tout sera mis en œuvre afin de pouvoir terminer ces pourparlers avant la fin de cette année.

On peut dès lors s'attendre à ce que l'arrêté royal créant la licence de commissionnaire-expéditeur soit promulgué dans le courant de l'année 1978.

DISCUSSION

Votre Commission a examiné le budget qui vous est soumis au cours de quatre réunions, à savoir les 25 janvier, 1^{er} février, 8 février et 15 février 1978.

Dans les grandes lignes, c'est la note de politique générale du Ministre qui a servi de base à la discussion. Ce texte avait été transmis au préalable aux membres de la Commission.

Votre rapporteur a toutefois estimé qu'il convenait de classer les différentes matières, de les grouper et, lorsque la chose s'imposait, de faire une synthèse de certaines questions et réponses.

Données relatives aux différents moyens de transport

Au seuil de la discussion proprement dite, le Ministre communique encore quelques données sur l'utilisation des différents moyens de transport.

1. *Les transports interurbains de voyageurs*

En ce qui concerne les transports interurbains de voyageurs, on constate qu'au niveau européen, l'utilisation de la voiture privée prédomine dans le transport des voyageurs sur de longues distances puisque par elle se réalisent les deux tiers du nombre total des déplacements; le train prend à son compte 23 p.c. de ces déplacements, l'avion 6 p.c. et l'autocar 5 p.c.

Si on se place au niveau de la Belgique, la part revenant à la voiture est encore plus élevée puisqu'elle atteint 72 p.c., pour 16 p.c. au train, 7 p.c. à l'avion et 5 p.c. à l'autocar.

Op termijn mag men zich verwachten aan een belangrijke relatieve toename van het vervoer per vliegtuig, en in beperkte mate van het vervoer per trein, en aan een kleine relatieve achteruitgang van het aandeel van de auto.

2. Voertuigenpark

Het *personenwagenvoertuigenpark* is van 2 059 616 voertuigen in 1970 tot 2 737 989 eenheden in 1976 aangegroeid.

De motorisatiegraad van onze bevolking is gedurende de laatste jaren snel toegenomen: in 1962 werden 100 personenwagens per duizend inwoners geteld, in 1970 waren er reeds 213 auto's en ongeveer 280 in 1976.

Vergeleken met onze buurlanden, waar de evolutie gelijkwaardig is, ligt de Belgische motorisatiegraad op een gemiddeld niveau. Ze is echter gevoeliger hoger dan in de meeste landen die gelegen zijn aan de rand van Europa.

De groei van de motorisatiegraad in de Europese landen met ontwikkelde economie vertoont de neiging tot stabilisatie, wat op termijn in een saturatie zal uitmonden. In deze kontekst mag men het voorbeeld niet vergeten van de Verenigde Staten van Amerika, waar thans 500 wagens op 1 000 inwoners worden geteld.

In 1970 hadden gemiddeld twee op drie Belgische gezinnen een auto; door de verhoging van het aantal ingeschreven voertuigen die er sindsdien is geweest en de demografische stagnatie beschikten in 1976 vier op vijf gezinnen over een wagen.

In het algemeen is de bevolking van onze grote agglomeraties sterker gemotoriseerd dan het land in zijn geheel. Dit is zeker het geval voor Brussel waar de motorisatiegraad 5 pct. meer bedraagt dan het nationaal gemiddelde. In Antwerpen en Luik zijn er gemiddeld 1 pct. meer personenwagens per duizend inwoners.

3. Gemiddelde afstand afgelegd per jaar

Sinds enkele jaren wordt een vermindering genoteerd van de gemiddelde afgelegde weg per voertuig, nl. van 12 500 km tot 10 500 km per jaar.

4. Wijze van vervoer Brussel

In een stad als Brussel neemt, voor de gemiddelde dagelijkse verplaatsingsvraag, het privé-vervoer 55 pct. voor zijn rekening (53 pct. per eigen wagen en 2 pct. per gemotoriseerde tweewieler), en het openbaar vervoer ongeveer 45 pct. van de gemechaniseerde verplaatsingen (30 pct. voor de metro, trams en autobussen en 15 pct. voor de trein; voor dit laatste vervoermiddel is rekening gehouden met het pendelverkeer.)

Het aantal verplaatsingen te voet is meer dan 1/3 van het aantal gemotoriseerde verplaatsingen.

Het verplaatsingsmotief bepaalt sterk de keuze van het vervoermiddel. De spoorweg bijvoorbeeld is zeer belangrijk voor het woon-werkverkeer: metro, trams en autobussen en de gemotoriseerde tweewielers voor het vervoer woonplaats-

A terme, il faut s'attendre à un accroissement relatif très important de l'avion et, dans une moindre mesure, du train, et à une légère diminution relative de la part revenant à l'automobile.

2. Le parc des véhicules

Le *parc des voitures privées* est passé de 2 059 616 en 1970 à 2 737 989 en 1976.

Le taux de motorisation des Belges a ainsi rapidement augmenté au cours des dernières années. En 1962, on recensait 100 voitures par 1000 habitants; on en comptait 213 en 1970 et près de 280 en 1976.

Par rapport aux taux de motorisation observés chez nos voisins, où l'on constate une évolution semblable, le taux belge est moyen; il est cependant nettement plus élevé que dans la plupart des pays se trouvant à la périphérie de l'Europe.

La croissance du taux de motorisation dans les économies développées européennes a tendance à se stabiliser, annonçant à terme une certaine saturation. Il importe cependant dans ce contexte de ne pas perdre de vue l'exemple des Etats-Unis d'Amérique, où l'on enregistre actuellement 500 voitures par 1000 habitants.

En 1970, les ménages belges étaient en moyenne motorisés aux deux tiers; sous l'influence de l'augmentation du nombre des voitures en circulation et de la stagnation démographique, près des quatre cinquièmes des ménages disposent d'une voiture en 1976.

En général, les grandes agglomérations nationales sont plus motorisées que l'ensemble du pays; tel est le cas notamment de Bruxelles, où le taux de motorisation est de 5 p.c. plus élevé que pour la moyenne nationale; Anvers et Liège ont des taux supérieurs de l'ordre d'un pour cent.

3. Parcours annuel moyen

Depuis quelques années, on constate une diminution du parcours annuel moyen des voitures particulières, qui serait passée de 12 500 km à 10 500 km.

4. Répartition de la demande de déplacements par mode de transport à Bruxelles

Dans une ville comme Bruxelles, la répartition journalière moyenne de la demande des déplacements montre que les transports privés prennent à leur compte environ 55 p.c. des déplacements (53 p.c. pour la voiture privée et 2 p.c. pour les véhicules à 2 roues motorisés) et les transports en commun environ 45 p.c. (30 p.c. pour les tramways, autobus et métro et 15 p.c. pour le chemin de fer, compte tenu pour ce dernier mode des transports de navette).

Les déplacements à pied représentent plus du tiers des déplacements motorisés.

Le motif du déplacement conditionne très largement le choix du mode. Par exemple, le chemin de fer est très important pour les trajets domicile-travail et les tramways, autobus, métro et véhicules à 2 roues motorisés pour les déplacements

school. Wat ook de reden van de verplaatsing zij, metro, tram en bus bekleden een gemiddelde positie, terwijl de eigen wagen een steeds overheersende plaats inneemt (behalve voor het schoolverkeer).

Drie vierde van het aantal verplaatsingen geschiedt tijdens de spitsuren, dit is gedurende een periode van 5 uur, 2 uur in de voormiddag en 3 uur 's namiddags).

5. Het goederenvervoer te land

Het goederenvervoer te land tenslotte geschiedde in 1975 in België, uiterekend in ton-kilometer, voor 53 pct. d.m.v. vrachtwagens, voor 23,5 pct. door de spoorweg, voor 18 pct. door de binnenvaart en voor 5,5 pct. langs pijpleidingen.

Een commissielid verzoekt om nadere gegevens over de bronnen van de vermelde cijfers en hij stelt hier tegenover de prognose van een welbepaalde studie.

Hierbij volgen de bronnen waaruit de geciteerde cijfers over het aandeel van de vervoertakken werden geput.

1. Interstedelijk reizigersvervoer :

Action « Cost 33 » OESO.

De studie « Wegverkeer » van het VEV geeft andere voorspellingen doch slaat op heel andere vervoersstromen, nl. zowel deze over korte als over lange afstand, terwijl de Studie Cost 33 enkel de verkeersstromen tussen de grote Europese Centra heeft onderzocht.

De waarschuwingsprognose van het VEV spreekt van een verdubbeling van de gemiddelde verkeersintensiteit op onze wegen, tussen 1975 en 2000, indien het mobiliteitsbeleid ongewijzigd blijft.

Voor wat het openbaar vervoer betreft is de auteur van deze studie van oordeel dat de aanwezigheid van systemen van goed openbaar vervoer, meer bepaald railvervoer, een invloed zullen hebben zowel op het saturatiepunt inzake autobezit als op het gebruik van de wagen.

Hij geeft echter geen cijfers.

2. Voertuigenpark : NIS-gegevens.

De voorspelling van de VEV-studie voor wat België betreft bedraagt 4 400 000 wagens voor 2000, d.i. 1 wagen per gezin. De gegevens betreffende de motorisatiegraad in de VS zijn gehaald uit het statistisch jaarboek van de UNO (New York).

3. De schattingen van de gemiddeld afgelegde afstand per jaar is afkomstig uit een studie van het sociologisch Instituut van de ULB.

4. De gegevens over de modal-split in Brussel werden gevonden in de Sobemap-studie over de tarificatie van het autoverkeer in de hoofdstad.

domicile-école; quel que soit le motif du déplacement, les tramways, autobus et métro occupent une place moyenne, tandis que la voiture privée a une part toujours prépondérante (sauf pour les déplacements liés à l'école).

Les trois quarts des déplacements s'effectuent durant les heures de pointe, c'est-à-dire au cours d'une période de 5 heures (2 heures le matin et 3 heures l'après-midi).

5. Le transport de marchandises par terre

Enfin, le trafic de marchandises en tonnes-kilomètres au niveau belge se répartissait comme suit en 1975 : 53 p.c. pour les véhicules utilitaires, 23,5 p.c. pour les chemins de fer, 18 p.c. pour les voies navigables et 5,5 p.c. pour les oléoducs.

Un membre de la Commission demande des précisions au sujet des sources des chiffres cités, auxquels il oppose les projections établies par une étude déterminée.

Voici les sources d'où ont été tirés ces chiffres concernant l'importance respective des divers moyens de transport :

1. Transports interurbains de voyageurs :

Action « Cost 33 » OCDE.

L'étude « Wegverkeer » du VEV donne d'autres projections, mais a trait à des courants de circulation tout différents, car elle vise aussi bien les transports à courte qu'à longue distance, alors que l'étude « Cost 33 » s'est limitée aux déplacements entre les grands centres européens.

Dans la mise en garde résultant des projections du VEV, il est fait état du doublement de la densité moyenne de notre circulation routière qui se produira entre 1975 et l'an 2000 si aucune modification n'intervient dans la politique de mobilité.

En ce qui concerne les transports publics, l'auteur de cette étude estime que l'existence de transports publics bien organisés, et plus spécialement par chemin de fer, influencera tant le point de saturation du parc automobile que l'utilisation des voitures personnelles.

Il ne donne toutefois aucun chiffrage.

2. Parc automobile : données de l'INS.

L'étude du VEV prévoit que la Belgique comptera 4 400 000 voitures en l'an 2000, soit une voiture par ménage. Les indications relatives au degré de motorisation aux Etats-Unis proviennent de l'Annuaire statistique de l'ONU (New York).

3. Les estimations du parcours annuel moyen sont tirées d'une étude de l'Institut de sociologie de l'ULB.

4. Les données relatives à la répartition de la demande de déplacements par mode de transport à Bruxelles proviennent d'une étude de la Sobemap sur la tarification dans l'agglomération bruxelloise.

5. De gegevens over het goederenvervoer te land komen voor in de publikatie van het NIS en NMBS.

I INTERNATIONAAL VERVOERBELEID

A. Europese gemeenschappen

Een eerste vraag betreft de tijdens het Belgisch voorzitterschap door de EEG-Transportraad genomen beslissingen.

Welke zijn deze ?

Antwoord van de Minister :

Onder mijn voorzitterschap heeft de EG-Raad (Vervoer) o.m. volgende beslissingen getroffen :

1. Beschikking tot instelling van een overlegprocedure inzake investeringen in de vervoerinfrastructuur.

2. Verordening inzake enerzijds de verbetering van de sociale harmonisatie in het wegvervoer en anderzijds de progressieve toepassing van de EEG-reglementering door Ierland en het Verenigd Koninkrijk.

3. Verordening betreffende de versoepeling van het gebruik van de tachograaf door bedrijfsvoertuigen.

4. Verordening inzake de ratificatie van het UNO-akkoord betreffende de rij- en rusttijden in het wegvervoer (AETR).

5. Richtlijn inzake de wederzijdse erkenning van eerbaarheid, financiële draagkracht en vakbekwaamheid van personen- en goederenvervoerders over de weg.

6. Verordening inzake de prijsvorming in het goederenvervoer over de weg.

7. Verordening inzake de verhoging met 20 pct. van het communautair contingent voor het goederenvervoer over de weg.

8. Richtlijn inzake de uitbreiding van de liberalisatie voor bepaalde soorten goederenvervoer over de weg.

9. Verordening inzake de versoepeling van het grensoverschrijdend vervoer met autobussen.

10. Besluit houdende een mandaat aan de Commissie voor het afsluiten van een akkoord met derde landen betreffende de liberalisatie van het ongeregeld reizigersvervoer met autocars.

11. Verordening betreffende de vergelijkbaarheid van de boekhoudingen van de spoorwegmaatschappijen.

12. Beschikking houdende een mandaat aan de Commissie voor het afsluiten van een akkoord met Zwitserland betreffende de invoering van een tijdelijke stillegging voor binnenschepen.

5. Les indications concernant les transports intérieurs de marchandises sont tirées des publications de l'INS et de la SNCB.

I POLITIQUE INTERNATIONALE DES TRANSPORTS

A. Communautés européennes

Une première question a trait aux discussions prévues par le Conseil des Transports de la CEE lors de la présidence belge.

Quelles sont ces décisions ?

Réponse du Ministre :

Le Conseil des CE (Transports) a pris notamment, sous ma présidence, les décisions suivantes :

1. Décision instituant une procédure de consultation en matière d'infrastructure de transport.

2. Règlement relatif d'une part à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports routiers et d'autre part à l'application progressive de la réglementation CEE par le Royaume-Uni et l'Irlande.

3. Règlement concernant l'assouplissement de l'usage du tachygraphe par les véhicules utilitaires.

4. Règlement concernant la ratification de l'Accord ONU relatif au temps de conduite et de repos dans le transport routier (AETR).

5. Directive concernant la reconnaissance mutuelle en matière d'honorabilité, de capacité financière et professionnelle des transporteurs de marchandises et de personnes par route.

6. Règlement concernant la formation des prix dans le domaine des transports de marchandises par route.

7. Règlement relatif à l'augmentation de 20 p.c. du contingent communautaire pour les transports de marchandises par route.

8. Directive concernant l'extension de la libéralisation de certains transports de marchandises par route.

9. Règlement concernant l'assouplissement des transports transfrontaliers effectués par autobus.

10. Décision confiant un mandat à la commission en vue de la conclusion d'un accord avec les pays tiers concernant la libéralisation des transports occasionnels de voyageurs effectués par autocars.

11. Règlement concernant la comparabilité des comptabilités des entreprises de chemin de fer.

12. Décision confiant un mandat à la commission en vue de conclure un accord avec la Suisse concernant l'introduction d'une immobilisation temporaire de bateaux pour la navigation intérieure.

— De beleidsnota omschrijft de objectieven van het Europees vervoerbeleid. Een lid wenst te vernemen :

— Hoe de concurrentievoorwaarden zullen geharmoniseerd worden;

— Hoe de capaciteit van vervoertakken zal gereguleerd worden;

— Hoe het beleid op het stuk van de nagestreefde politiek van sociale vooruitgang kan gekoncretiseerd worden.

De Minister antwoordt hierop dat de EEG reeds een aantal reglementeringen op de drie geciteerde domeinen heeft uitgevaardigd, vooral wat betreft de rust- en rijtijden. Het is de bedoeling in die zin verder te werken maar de Raad moet bij het nemen van zijn beslissingen onvermijdelijk rekening houden met de sterk uiteenlopende opvattingen van de Lid-Staten.

— In de Beleidsnota wordt gesteld dat ook het luchtvaartbeleid door de EEG zal behandeld worden.

Een lid wenst de stand van zaken op dit stuk te kennen.

De werkzaamheden op het gebied van een EG-luchtvaartbeleid werden onder Belgisch voorzitterschap aangevangen. De Raad heeft aangedrongen om het voorbereidend onderzoek met bekwame spoed voort te zetten ten einde op zijn volgende zitting de eerste beleidslijnen te kunnen uitstipelen.

— Hetzelfde lid wenst de draagwijdte te kennen van een door de EEG-Transportraad aangenomen resolutie waarbij de luchtpiraten en het terrorisme veroordeeld worden.

Wordt dit probleem verder onderzocht en zijn er reeds konkrete maatregelen voorgesteld ?

De Minister replekeert dat praktisch alle EEG-landen reeds de conventies van Tokyo, Den Haag en Montreal inzake de luchtpiraterij geratificeerd hebben. De samenwerking tussen de EEG-Lid-Staten wordt thans gecoördineerd door de Ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie.

— Ingaande op de verklaring van de Minister dat de Raad zijn principiële goedkeuring gehecht heeft aan de invoering van een communair rijbewijs, wenst een commissielid te vernemen wat op dit ogenblik de bestaande regeling is voor de erkenning van vreemde rijbewijzen in ons land.

Als voorbeeld neemt hij de titularis van een Zuidafrikaans rijbewijs die zich in België komt vestigen en die opnieuw alle examens moet afleggen.

De Minister antwoordt hierop het volgende :

Overeenkomstig de artikelen 5, 2°, 18, 3°, en 21, 3°, van het koninklijk besluit van 1 februari 1977 betreffende het rijbewijs, worden de houders van een buitenlands nationaal rijbewijs dat in België erkend is, bij hun aanvraag van het Belgisch nationaal rijbewijs vrijgesteld van de scholing en van het theoretisch en het praktisch examen. Dit betekent dat de betrokkenen, wanneer zij tevens voldoen aan de overige gestelde voorwaarden om een rijbewijs te bekomen, op zicht van hun geldig buitenlands nationaal rijbewijs het Belgisch

— La note de politique définit les objectifs de la politique européenne des transports. Un membre aimerait savoir :

— Comment les conditions de concurrence seront harmonisées;

— Comment sera réglementée la capacité des secteurs des transports;

— Comment la politique envisagée pourra se concrétiser dans le cadre de l'effort de progrès social.

Le Ministre répond que la CEE a déjà arrêté un certain nombre de réglementations dans ces trois domaines, principalement en ce qui concerne les temps de repos et de conduite. Le Conseil a l'intention de poursuivre son action en ce sens, mais dans ses décisions, il doit inévitablement tenir compte des points de vue très divergents des Etats membres.

— La note de politique signale que la CEE s'occupera aussi des problèmes aéronautiques.

Un membre aimerait connaître où l'on en est à cet égard.

Les travaux relatifs à une politique européenne des transports aériens ont commencé sous la présidence belge. Le Conseil a insisté pour que les études préparatoires soient poursuivies avec toute la diligence requise, afin qu'il puisse arrêter les premières lignes de sa politique dès sa prochaine séance.

— Le même commissaire aimerait connaître la portée d'une résolution adoptée par le Conseil des transports de la CEE et condamnant la piraterie aérienne et le terrorisme.

L'examen de ce problème se poursuit-il et des mesures concrètes ont-elles déjà été proposées ?

Le Ministre répond que presque tous les pays de la CEE ont déjà ratifié les conventions de Tokyo, de La Haye et de Montréal relatives à la piraterie aérienne. La coopération entre les Etats membres de la CEE est actuellement coordonnée par les Ministres de l'Intérieur et de la Justice.

— Après avoir rappelé que le Ministre a déclaré que le Conseil a marqué son accord de principe sur l'instauration d'un permis de conduire communautaire, un commissaire pose la question de savoir quelle est la réglementation existant actuellement en matière de reconnaissance des permis de conduire étrangers dans notre pays.

A titre d'exemple, il cite le cas du titulaire d'un permis de conduire sud-africain qui vient s'établir en Belgique et qui doit subir à nouveau tous les examens.

Le Ministre lui répond comme suit :

Conformément aux articles 5, 2°, 18, 3°, et 21, 3°, de l'arrêté royal du 1^{er} février 1977 relatif au permis de conduire, les détenteurs d'un permis de conduire national étranger reconnu en Belgique, sont dispensés, lors de leur demande du permis de conduire national belge, de l'apprentissage et de l'examen théorique et pratique. Cela signifie que, si les intéressés satisfont également aux autres conditions qui valent pour l'obtention du permis, ils peuvent obtenir, sur présentation de leur permis de conduire national étranger valable,

document kunnen bekomen dat geldig verklaard is voor dezelfde categorie van voertuigen als deze waarvoor hun vreemd rijbewijs geldig is.

In België worden de buitenlandse nationale rijbewijzen erkend indien zij conform het model van bijlage 9 van de Conventie van Genève zijn of indien zij op enkele details na conform dit model en in facsimile afgebeeld zijn in het *Belgisch Staatsblad*. Die erkenning kan ook het gevolg zijn van een bilateraal diplomatiek akkoord.

Aangezien het Zuidafrikaans rijbewijs niet aan deze voorwaarden voldoet en derhalve in België niet erkend is, dient de titularis ervan te slagen voor een theoretisch en voor een praktisch examen alvorens het Belgisch rijbewijs te kunnen bekomen. Hij wordt evenwel bij zijn aanvraag vrijgesteld van de scholing.

— De regel van de « dubbele bemanning » werd afgeschaft voor voertuigen uitgerust met een tachograaf en die meer dan 450 km per dag afleggen.

Een lid wenst de juiste regeling te kennen voor voertuigen uitgerust met een tachograaf die meer dan 450 km per dag afleggen en waar dus de regel van de « dubbele bemanning » werd afgeschaft.

Volgens het antwoord zijn bedoelde voertuigen onderworpen aan de EEG-verordeningen 543/69 en 1463/70, zoals laatst aangepast op 12 december 1977. Deze reglementeringen zijn vrij omvangrijk maar betreffen hoofdzakelijk de dagelijkse en wekelijkse rij- en rusttijden.

Op de detailvraag of de chauffeurs dus tot 450 km alleen mogen rijden, wordt bevestigend geantwoord op voorwaarde echter dat ze een tachograaf hebben.

— Vragen worden gesteld omtrent de waarborgen op het stuk van verzekeringen : wat indien zich bij het internationaal vervoer van gevaarlijke stoffen een ongeval zou voordoen ?

a) Ofwel veroorzaakt door een Belgische bestuurder;

b) Ofwel indien een bestuurder van vreemde nationaliteit in België een ongeval zou veroorzaken.

Volgende uitleg wordt verstrekt :

a) Op het gebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg is de enige verplichte verzekering deze van de verantwoordelijkheid voor het gebruik van motorvoertuigen.

Over het algemeen bevat een dergelijk kontrakt een clausule die de schadevergoeding beperkt tot 5 000 000 frank in geval van brand of ontploffing.

Talrijke vervoerders nemen echter bijkomende verzekeringen voor dergelijke risico's.

b) Het probleem van de verzekeringen behoort tot de bevoegdheid van mijn collega van Economische Zaken. Uit

le document belge qui a été déclaré valable pour la même catégorie de véhicules que celle pour laquelle leur permis étranger est valable.

En Belgique, les permis de conduire nationaux étrangers sont reconnus s'ils sont conformes au modèle de l'annexe 9 de la Convention de Genève ou s'ils sont reproduits, à quelques détails près, conformément à ce modèle et en facsimilé, au *Moniteur belge*. Cette reconnaissance peut aussi découler d'un accord diplomatique bilatéral.

Comme le permis de conduire sud-africain ne répond pas à ces conditions et n'est dès lors pas reconnu en Belgique, son titulaire doit réussir à l'examen théorique et à l'examen pratique avant de pouvoir obtenir le permis de conduire belge. Il est toutefois, à sa demande, dispensé de l'apprentissage.

— L'obligation de prévoir un « double équipage » a été supprimée pour les véhicules équipés d'un tachygraphe et effectuant des distances de plus de 450 km par jour.

Un membre aimerait connaître la réglementation exacte qui régit les véhicules équipés d'un tachygraphe et effectuant plus de 450 km par jour et par conséquent les cas dans lesquels l'obligation du « double équipage » a été supprimée.

Il ressort de la réponse fournie que les véhicules en question sont soumis aux règlements CEE 543/69 et 1463/70 qui ont été adaptés pour la dernière fois le 12 décembre 1977. Ces règlements sont assez volumineux, mais se rapportent essentiellement aux temps journaliers et hebdomadaires de conduite et de repos.

En réponse à la question accessoire de savoir si les chauffeurs peuvent donc rouler seuls jusqu'à 450 km, il est répondu par l'affirmative, à condition toutefois que le véhicule soit équipé d'un tachygraphe.

— Des questions ont été posées au sujet des garanties en matière d'assurances : quid si un accident se produisait à l'occasion d'un transport international de matières dangereuses ?

a) Soit que cet accident soit occasionné par un chauffeur belge;

b) Soit qu'il soit occasionné en Belgique par un chauffeur de nationalité étrangère.

Voici les renseignements qui ont été fournis :

a) En ce qui concerne le transport par route de matières dangereuses, la seule assurance obligatoire est celle qui couvre la responsabilité résultant de l'utilisation de véhicules automoteurs.

En général, ce genre de contrat contient une clause qui limite l'indemnisation à 5 000 000 de francs en cas d'incendie ou d'explosion.

Toutefois, de nombreux transporteurs contractent des assurances complémentaires pour se mettre à l'abri des risques de ce genre.

b) Le problème des assurances est de la compétence de mon collègue des Affaires économiques. Il ressort des ren-

de inlichtingen die ik bezit blijkt dat er aangaande vreemde-lingen twee verzekeringssystemen bestaan, die gebaseerd zijn op het principe van de « verzekering burgerlijke aansprakelij-
kheid » voortspuitende uit het gebruik van een motor-voertuig.

Het eerste systeem, « Interbureau » genoemd, is van toe-
passing op de voertuigen van de landen die dit internationale
akkoord ondertekenden. In dit geval is het risico gedekt door
een verzekering die beantwoordt aan de Belgische reglemen-
tering.

Het tweede systeem, « Grens » genoemd, is van toepassing
op de voertuigen van de landen die geen lid zijn van het
internationale akkoord « Interbureau ». In dit geval eist de
Belgische douane de voorlegging van een « Grens »-verzeke-
ring, waarvan de risicodekking beantwoordt aan de Belgische
reglementering.

— De EEG-Transportraad van december heeft beslist aan
de Commissie een nieuw onderhandelingsmandaat toe te
kennen om met 10 Europese landen een akkoord af te slui-
ten dat moet leiden tot een uniforme regeling voor het inter-
nationaal reizigersvervoer per autocar.

Wat zal dit akkoord inhouden ? vraagt een lid.

De Minister antwoordt als volgt :

Het nieuwe door de EG-Raad aan de Commissie toever-
trouwde onderhandelingsmandaat schept de mogelijkheid om
het ongeregeld reizigersvervoer met autocars tussen 19 Euro-
pese Staten (de 9 van de EEG en de 10 andere Lid-Staten van
de Europese Conferentie van Ministers van Transport) vol-
gens een uniforme procedure te liberaliseren.

— Bepaalde EEG-landen hebben tolrechten op het auto-
wegennet ingevoerd. Deze rechten bestaan niet in België.
Kan deze toestand niet geharmoniseerd worden ?

Op deze vraag antwoordt de Minister dat een harmonisatie
op EEG-vlak betreffende het al dan niet heffen van tolrechten
op de autowegen voor het ogenblik niet wordt overwogen.

— Met betrekking tot het spoorvervoer wordt gevraagd
of de Minister de Commissie kan mededelen wat het percen-
tage is van de financiële interventie van de Staten in de
exploitatie-rekeningen van de negen nationale spoorweg-
maatschappijen.

De Minister antwoordt hierop als volgt :

Alhoewel sinds 1969 in het kader van de EEG regels voor
de financiële interventies van de Staten werden uitgewerkt,
kunnen thans geen relevante en onderling vergelijkbare ge-
gevens wat betreft het percentage van de financiële interventie
van de Staten in de exploitatie-rekening van de negen natio-
nale spoorwegmaatschappijen worden gegeven.

Deze conclusie wordt eveneens gedeeld door de EG-Com-
missie die dit onderstreept in haar eerste tweejaarlijks verslag
betreffende de financiële toestand van de spoorwegonder-
nemingen dat zij in juni 1977 aan de Raad heeft overgemaakt.

seignements qui sont en ma possession, qu'en ce qui concerne
les étrangers, il existe deux systèmes d'assurance, qui sont
basés sur le principe de l' « assurance de responsabilité civile »
résultant de l'emploi d'un véhicule à moteur.

Le premier système, appelé « Interbureau », est applicable
aux véhicules des pays qui ont signé cet accord international.
Dans ce cas, le risque est couvert par une assurance qui
répond à la réglementation belge.

Le second système, appelé « Frontière », s'applique aux
véhicules des pays qui ne sont pas membres de l'accord
international « Interbureau ». Dans ce cas, la douane belge
exige la production d'une assurance « Frontière » dont la
couverture des risques répond à la réglementation belge.

— Le Conseil des transports CEE de décembre a décidé
de conférer à la Commission un nouveau mandat de négocia-
tion en vue de la conclusion avec 10 pays européens d'un
accord devant aboutir à l'instauration d'un système uniforme
pour le transport international de voyageurs par autocars.

Un membre demande quel sera le contenu de cet accord.

Le Ministre lui fait la réponse suivante :

Le nouveau mandat de négociation conféré à la Commis-
sion par le Conseil des CE crée la possibilité de libéraliser,
selon une procédure uniforme, le transport irrégulier de
voyageurs par autocar entre 19 Etats européens (les Neuf de
la CEE et les 10 autres Etats membres de la Conférence euro-
péenne des Ministres des Transports).

— Certains pays de la CEE ont instauré des droits de
péage sur leur réseau autoroutier. Ces droits n'existent pas
en Belgique. Pareille situation ne peut-elle être harmonisée ?

A cette question, le Ministre répond qu'aucune harmonisa-
tion n'est présentement envisagée au niveau de la CEE en ce
qui concerne l'établissement de droits de péage sur les auto-
routes.

— En ce qui concerne le transport ferroviaire, un membre
demande si le Ministre peut communiquer le pourcentage de
l'intervention financière des Etats dans les comptes d'explo-
itation des neuf sociétés ferroviaires nationales.

Le Ministre fournit la réponse suivante :

Bien que, depuis 1969, certaines règles aient été élaborées
dans le cadre de la CEE en relation avec les interventions
financières des Etats, on ne dispose pas, à l'heure actuelle, de
données pertinentes et comparables quant au pourcentage des
interventions financières des Etats dans les comptes d'explo-
itation des neuf sociétés ferroviaires nationales.

Cette conclusion est partagée par la Commission des
CE qui met l'accent sur ce point dans son premier rapport
bisannuel relatif à la situation financière des sociétés ferro-
viaires, rapport qu'elle a transmis au Conseil en juin
1977.

De bestaande en niet-eenvormige gepubliceerde gegevens van de negen spoorwegondernemingen geven zelfs een vertekend beeld van de realiteit. Dit is te wijten aan een verschil tussen de diverse ondernemingen o.m. inzake de eigendomsverhouding t.o.v. de infrastructuur, de rechtsvorm en de activiteitenwaaier.

Niettemin mag in de nabije toekomst meer klaarheid in de Staatsinterventies voor de negen spoorwegondernemingen worden verwacht, aangezien de Raad op 12 december een verordening heeft goedgekeurd om de boekhoudingen en jaarrekeningen van de spoorwegondernemingen onderling vergelijkbaar te maken.

Ter illustratie kunnen evenwel de Staatstussenkomsten welke in 1975 op basis van de EEG-verordeningen 1191/69 (openbare dienstverplichting), 1192/69 (normalisatie) en 1107/70 (steunmaatregelen) werden toegekend, worden gegeven :

(in miljoenen nationale munt)

	1975	
België (NMBS) :	33 449,5	frank
Denemarken (DSB) :	806,0	kroon
Duitsland (DB) :	9 646,3	mark
Frankrijk (SNCF) :	10 287,6	frank
Ierland (CIE) :	26,42	pond
Italië (FS) :	1 175 064,6	lire
Luxembourg (CFL) :	2 630,0	frank
Nederland (NS)	848,5	gulden
Verenigd Koninkrijk (BR) :	501,6	pond

— De bedenking wordt geopperd of de EEG niet kan overwegen bepaalde maatregelen te nemen tegen de concurrentie die onze schippers vanwege binnenvaartschepen uit de landen met Staatshandel ondervinden ?

De EG-Raad (vervoer) schijnt inderdaad de bedoeling te hebben van hieromtrent een eerste beslissing te treffen rond 1 april 1978, ten einde tot een billijke concurrentieregeling te kunnen komen.

Hetzelfde lid vraagt of gezien de openstelling van het Rijn-Main-Donaukanaal in 1985 de akte van Mannheim niet moet worden herzien om de vrije Rijnvaart voor de Oostbloklanden te beletten.

Ook hier werd op de EG-Raad van 20-21 december 1977 onder voorzitterschap van de Belgische Minister overeen gekomen prioriteit te verlenen aan dit uiterst belangrijke probleem voor de binnenvaart. De Raad zal hierover rond 1 april a.s. een beslissing treffen.

— Deze concurrentie met de landen met Staatshandel bestaat ook op zeevaartgebied.

Welke gemeenschapsakties kunnen op dit stuk door de EEG ondernomen worden ?

De concurrentie die de Staten van de Gemeenschap op zeevaartgebied vanwege de landen met Staatshandel onder-

Les renseignements disponibles et non uniformisés publiés par les neuf sociétés ferroviaires donnent même une image faussée de la réalité. Ceci s'explique par la différence qui existe entre les différentes sociétés, notamment en ce qui concerne le rapport entre les propriétés d'une part, l'infrastructure, la forme juridique et l'éventail d'activités de l'autre.

Néanmoins, on peut dans un proche avenir, espérer qu'on verra plus clair dans les interventions octroyées par les Etats aux neuf sociétés ferroviaires, étant donné que le Conseil a approuvé le 12 décembre un règlement permettant de comparer les comptabilités et les comptes annuels des sociétés ferroviaires respectives.

A titre d'illustration, on peut cependant indiquer les interventions accordées par les Etats en 1975 sur la base des règlements CEE 1191/69 (obligations de service public), 1192/69 (normalisation) et 1107/70 (aides) :

(en millions monnaie nationale)

	1975	
Belgique (SNCB) :	33 449,5	francs
Danemark (DSB) :	806,0	couronnes
Allemagne (DB) :	9 646,3	mark
France (SNCF) :	10 287,6	francs
Irlande (CIE) :	26,42	livres
Italie (FS) :	1 175 064,6	lires
Luxembourg (CFL) :	2 630,0	francs
Pays-Bas (NS) :	848,5	florins
Royaume-Uni (BR) :	501,6	livres

— Un membre se demande si la CEE ne pourrait envisager de prendre certaines mesures pour protéger nos bateliers de la concurrence que leur font subir les bateaux de navigation intérieure en provenance des pays à commerce d'Etat.

Le Conseil des CE (transports) semble en effet avoir l'intention de prendre une première décision à ce sujet vers le 1^{er} avril 1978 de telle manière que l'on puisse arriver à régler équitablement les questions de concurrence.

Le même membre aimerait savoir si, du fait que le canal Rhin-Main-Danube sera ouvert à la navigation en 1985, il n'y aurait pas lieu à révision de l'Acte de Mannheim de telle sorte que les pays du bloc de l'Est n'aient plus liberté de navigation sur le Rhin.

Sur ce point également, il a été convenu au Conseil de la CE, réuni les 20 et 21 décembre 1977 sous la présidence du Ministre belge, que priorité serait donnée à ce problème extrêmement important pour la navigation intérieure. Le Conseil se prononcera à ce sujet vers le 1^{er} avril prochain.

— La concurrence des pays à commerce d'Etat existe aussi pour la navigation maritime.

Quelles mesures communautaires la CEE peut-elle prendre sur ce point précis ?

La concurrence que les Etats membres de la Communauté subissent, en matière de navigation maritime, de la part des

vinden, wordt veroorzaakt door het toepassen van vracht-onderbieding door deze landen vooral in de cross-trade. Bovendien behouden de Oostbloklanden in het bilateraal maritiem vervoer wegens hun economisch bestel, waarbij zij FOB invoeren en CIF uitvoeren, het overgrote gedeelte van het vervoer voor zich.

Eventuele gemeenschapsakties worden thans door de EEG onderzocht. Het is nog voorbarig hieromtrent voorspellingen te maken.

B. Benelux

Verscheidene commissarissen wensen de huidige stand van zaken te vernemen in verband met het Baalhoekkanaal en de bocht van Bath.

De Minister geeft hierop de volgende korte verklaring :

In uitvoering van de Regeringsverklaring werd zopas een interministeriële werkgroep opgericht die een document zal opstellen dat voor advies aan de bevoegde regionale instanties zal voorgelegd worden. Achteraf zal de aanpassing van de ontwerp-verdragen met de Nederlandse Regering besproken worden.

C. ECMT

Welke problemen eigen aan het Midden-Oosten werden door de ECMT besproken en tot welke resultaten hebben die besprekingen geleid ?

De Minister geeft de volgende toelichting :

Aangaande het Midden-Oosten, heeft de ECMT zich vooral bekommerd over de problemen in verband met de vervoerstromen van en naar het Midden-Oosten, m.i.v. de infrastructuur- en de exploitatiemoelijkheden van de weg, het spoor, de binnenvaart en het gecombineerd vervoer. Bovendien stelt zich ook nog het probleem van de terugvracht voor de verscheidene vervoertakken.

De ECMT heeft zich hoofdzakelijk toegelegd op het inventariseren van de moeilijkheden en van mogelijke oplossingen. Het dossier wordt nu aan de UNO overgemaakt ten einde de discussies met de landen van het Midden-Oosten zelf te kunnen aanvangen.

— Het geval van een Belgische chauffeur die na een verkeersongeval aangehouden werd, toont opnieuw aan dat onze landgenoten in het buitenland niet altijd de rechtszekerheid genieten die in België ook voor vreemdelingen geldt.

Op de vraag of dit probleem niet internationaal geregeld kan worden geeft de Minister grif toe dat er zich hier inderdaad een belangrijk probleem stelt, waarvoor tot nog toe geen afdoende internationale en uniforme regeling werd uitgewerkt.

Hij vermeldt dat in het verleden bepaalde voorstellen werden ingeleid bij de ECMT die echter nog niet ten gronde besproken werden omdat zij in feite niet tot de rechtstreekse bevoegdheid van de transportministers behoren.

pays à commerce d'Etat, provient du fait que ceux-ci pratiquent des tarifs au rabais pour le fret, surtout dans le « cross-trade ». De plus, les pays du bloc de l'Est continuent à accaparer de loin la plus grande partie des transports maritimes bilatéraux, en raison de leur système économique, qui leur permet d'exporter FOB et d'importer CIF.

La CEE examine actuellement la possibilité d'interventions communautaires éventuelles. Il serait prématuré de dire dès maintenant en quoi elles pourraient consister.

B. Benelux

Plusieurs commissaires voudraient savoir où en est la question du canal de Baalhoek et du coude de Bath.

Le Ministre fait une brève explication dont voici le texte :

En exécution de la déclaration gouvernementale, un groupe de travail interministériel vient d'être créé; il sera appelé à rédiger un document qui sera soumis pour avis aux instances régionales compétentes. Ultérieurement, l'aménagement des projets de traités avec le Gouvernement néerlandais sera discuté.

C. CEMT

Quels sont les problèmes propres au Moyen-Orient qui ont été examinés par la CEMT et à quels résultats ont abouti ces pourparlers ?

Le Ministre donne les explications suivantes :

En ce qui concerne le Moyen-Orient, la CEMT s'est surtout préoccupée des problèmes que posent les courants de transports du et vers le Moyen-Orient, y compris les difficultés d'infrastructure et d'exploitation de la route, du rail, de la navigation intérieure et des transports combinés. En outre se pose le problème du chargement de retour pour les différents modes de transport.

La CEMT s'est principalement appliquée à inventariser les difficultés et les solutions possibles. Le dossier est actuellement transmis à l'ONU afin de permettre d'entamer les discussions avec les pays du Moyen-Orient eux-mêmes.

— Le cas d'un chauffeur belge qui a été arrêté à la suite d'un accident de la circulation démontre une nouvelle fois qu'à l'étranger, nos compatriotes ne bénéficient pas toujours de la protection juridique dont les étrangers jouissent en Belgique.

Interrogé sur le point de savoir si ce problème ne pourrait pas être réglé au niveau international, le Ministre reconnaît volontiers qu'il s'agit en effet d'un problème important pour lequel aucune réglementation internationale satisfaisante et uniforme n'a encore été élaborée à ce jour.

Il signale que, dans le passé, certaines propositions ont été introduites auprès de la CEMT; celles-ci n'ont cependant pas encore été examinées quant au fond parce qu'en fait, elles ne relèvent pas de la compétence directe des ministres des transports.

II. NATIONAAL VERVOERSBELEID

A. NMBS

1. 10-jarenplan

— Een lid merkt op dat het 10-jarenplan 1970-1980 werd opgemaakt in een sfeer van euforie inzake financiële middelen.

Het wenst thans een overzicht te krijgen van de achterstand van de werkelijke verwezenlijkingen ten aanzien van de vooropgestelde planning.

De Minister zegt dat in functie van de beperking van de toegestane kredieten tijdens de eerste jaren van het decennium het tienjarenplan van de NMBS voor sommige posten een vertraging van 2 tot 4 jaar opgelopen heeft.

De NMBS heeft aan de andere kant bij prioriteit de werken voltooid die reeds in uitvoering waren om zoveel mogelijk de reeds vastgelegde kapitalen ten nutte te brengen.

— Het 10-jarenplan van de NMBS 1970-1979 werd aangepast overeenkomstig het 4e 5-jarenplan van de Staat voor de periode 1976-1980.

Men wenst te weten welk de index is die door de NMBS voor elk gewest werd toegepast bij het bepalen van de kostprijs van een infrastructuurwerk in haar aangepast plan 1976-1980, in vergelijking met het oorspronkelijk plan 1970-1979.

Het antwoord luidt als volgt :

Bij de bestudering van het vijfjarenplan 1976-1980 werd door de NMBS haar tienjarenplan 1970-1979 als basis genomen.

Het plan 1976-1980 houdt evenwel rekening met de nieuwe ideeën over openbaar vervoer zoals hogere snelheid, meer comfort, enz. Bovendien werden heel wat nieuwe projecten toegevoegd die globaal gezien een invloed hadden op de kostprijs van de oorspronkelijke projecten.

Daarom werd in 1975 de kostprijs van alle projecten opnieuw berekend, zonder zich te steunen op de ramingen van 1970.

— Daar deze gegevens als te vaag worden aanzien wenst het lid in detail de inhoud te kennen van het NMBS-plan 1970-1979 alsmede omstandig de wijzigingen en aanpassingen die werden doorgevoerd in functie van de inhoud van het 4e vijfjarenplan van de Regering.

De Minister verstrekt volgende bijkomende gegevens.

De bijzonderste wijzigingen en aanpassingen die werden doorgevoerd in functie van de inhoud van het 4e vijfjarenplan van de Regering zijn de volgende :

1. De bedragen vermeld in het plan 1970-1979 zijn uitgaven uitgedrukt in vaste prijzen waarde 1970.

De bedragen vermeld in het 4e vijfjarenplan zijn vastleggingen uitgedrukt in gemiddelde prijzen 1976-1980.

II. POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS

A. SNCB

1. Plan décennal

— Un commissaire fait observer que le plan décennal 1970-1980 a été établi dans un climat d'euphorie en ce qui concerne les moyens financiers.

Il désire obtenir des précisions quant au retard des réalisations concrètes par rapport au planning prévu.

Le Ministre répond qu'en raison de la restriction des crédits octroyés pendant les premières années de la décennie, le plan décennal de la SNCB accuse pour certains postes un retard de 2 à 4 ans.

Par ailleurs, la SNCB a achevé par priorité les travaux déjà en cours, afin de rentabiliser au maximum les capitaux déjà engagés.

— Le plan décennal 1970-1979 de la SNCB a été adapté en fonction du 4e plan quinquennal de l'Etat pour la période 1976-1980.

Un commissaire aimerait savoir quel indice la SNCB a appliqué pour chaque région dans la détermination du coût des travaux d'infrastructure repris dans son plan adapté 1976-1980 par rapport au plan initial 1970-1979.

La réponse est la suivante :

Pour l'étude du plan quinquennal 1976-1980, la SNCB s'est basée sur son plan décennal 1970-1979.

Le plan 1976-1980 tient toutefois compte des nouvelles idées qui se sont fait jour en matière de transports publics, telles que l'augmentation de la vitesse, l'accroissement du confort, etc. En outre, le plan a été complété par bon nombre de nouveaux projets qui, globalement, ont eu une incidence sur le coût des projets initiaux.

C'est pourquoi le coût de tous les projets a été recalculé en 1975 sans se baser sur les prévisions de 1970.

— Comme ces données sont jugées trop vagues, l'intervenant demande à connaître le détail du contenu du plan 1970-1979 de la SNCB ainsi que les modifications et les adaptations qui y ont été apportées en fonction du contenu du 4e plan quinquennal du Gouvernement.

Le Ministre fournit les données complémentaires suivantes.

Les principales modifications et adaptations qui ont été apportées en fonction du contenu du quatrième plan quinquennal du Gouvernement sont les suivantes :

1. Les montants repris au plan 1970-1979 sont des dépenses exprimées en prix constants valeur 1970.

Les montants repris au quatrième plan quinquennal sont des engagements exprimés en prix moyens 1976-1980.

2. Volgende post komt niet voor in het 4^e vijfjarenplan.
— Nieuwe lijn Brussel-Rijssel.

3. Volgende posten werden opgenomen in het 4^e vijfjarenplan en komen niet voor in het plan 1970-1979.

— De electrificaties van de lijnen :
Leuven - Aarschot;
Lier - Herentals;
Denderleeuw - Zottegem;
Schellebelle - Dendermonde - Mechelen;
Brussel - Dendermonde - Lokeren;
Tongeren - Luik;
Moeskroen - Doornik;
Marchienne - Piéton - La Louvière;
Doornik - Aat - Halle en Aat - Jurbise;
Eupen - Welkenraedt - Montzen;
Ottignies - Fleurus - Charleroi.

4. Voor volgende posten werden meer vastleggingen voorzien wegens hun toenemend belang :

— Opdrijven van de snelheid op de meeste te electrificeren lijnen (2 542 miljoen frank periode 1976-1980 tegenover 500 miljoen frank periode 1970-1979).

— Afschaffen van overwegen 5 351 miljoen frank periode 1976-1980 tegenover 2 225 miljoen frank voor de periode 1970-1975.

Het bijgevoegde document geeft in detail de opsomming van de in het NMBS-plan 1970-1979 voorziene investeringen.

Plan der investeringen

Bedrag der betalingen (constante prijzen 1970)

(In miljoenen franken)

2. Le poste suivant ne figure pas au 4^e plan quinquennal :
— Ligne nouvelle Bruxelles-Lille.

3. Les postes suivants ont été repris dans le quatrième plan quinquennal et ne figurent pas au plan 1970-1979.

— L'électrification des lignes :
Louvain - Aarschot;
Lierre - Herentals;
Denderleeuw - Zottegem;
Schellebelle - Termonde - Malines;
Bruxelles - Termonde - Lokeren;
Tongres - Liège;
Mouscron - Tournai;
Marchienne - Piéton - La Louvière;
Tournai - Ath - Hal et Ath - Jurbise;
Eupen - Welkenraedt - Montzen;
Ottignies - Fleurus - Charleroi.

4. Pour les postes suivants, le montant des engagements a été augmenté en raison de leur importance croissante :

— Augmentation de la vitesse sur la plupart des lignes à électrifier (2 542 millions de francs période 1976-1980 par rapport à 500 millions de francs période 1970-1979).

— Suppression de passages à niveau (5 351 millions de francs période 1976-1980 par rapport à 2 225 millions de francs pour la période 1970-1975).

Le document ci-après donne une énumération détaillée des investissements prévus au plan 1970-1979 de la SNCB.

Tableau des investissements

Montant des paiements (à prix constants 1970)

(En millions de francs)

Aard der investeringen — <i>Nature des investissements</i>	Zesjarenplan 1970-1975 — <i>Plan sexennal 1970-1975</i>					1970-1979 — 1970-1979	Jaar van voltooiing — <i>Année d'achèvement</i>
	Aanleg — <i>Etablissements</i>	Vernieuwing — <i>Renouveaux</i>	Tel. elage Ministerie Verkeers- wezen — <i>Subventions Ministère Communications</i>	Andere toelagen — <i>Autres subventions</i>	Totale betalingen — <i>Total des paiements</i>	Totaal programma — <i>Programme total (1)</i>	

A. Rollend materieel en gereedschap. — Matériel roulant et outillage.

Terugbetalingen en uitgestelde betalingen betreffende vroegere bestellingen van rollend materieel. — *Remboursements et paiements différés relatifs à des commandes*

—	2 610	24	—	2 634	3 722	2000
					6 657	

Betalingen te voorzien voor gedane of te doene bestellingen van rollend materieel (2). — *Paiements à prévoir pour des commandes passées ou à passer de matériel roulant (2)*

—	17 405 (1 700)	—	2 125	19 580 (1 700)	35 780 (3 400)	1979
---	-------------------	---	-------	-------------------	-------------------	------

(1) Het bedrag van de teller betreft de periode 1970-1979. De noemer geeft de totale kostprijs van het werk. — *Le montant du numérateur concerne la période 1970-1979. Le dénominateur indique le prix de revient total de l'ouvrage.*

(2) Een conjunctuurtranche van 4 000 wagons (3 400 miljoen frank) niet inbegrepen. — *Une tranche conjoncturelle de 4 000 wagons (3 400 millions de francs) non comprise.*

(In miljoenen franken)

(En millions de francs)

Aard der investeringen — Nature des investissements	Zesjarenplan 1970-1975 — Plan sexennal 1970-1975					1970-1979 — 1970-1979	Jaar van voltooiing — Année d'achèvement
	Aanleg — Etablissements	Vernieuwing — Renouvellements	Toelage Ministerie Verkeers- wezen — Subventions Ministère Communications	Andere toelagen — Autres subventions	Totale betalingen — Total des paiements	Totaal programma — Programme total (1)	
Diverse uitrustingen en gereedschap voor de directie materieel-aankoop. — <i>Equipements divers et outillage pour la direction matériel-achat</i>	200	660	—	—	860	1 350	1979
Diverse uitrustingen en gereedschap voor de andere directies (met autopark en behandelingsportieken voor containers). — <i>Equipements divers et outillage pour les autres directions (avec parc automobile et portiques de manutention de conteneurs)</i>	600	950	—	—	1 550	2 500	1979
Containerschip. — <i>Navire porte-conteneurs</i>	175	—	—	—	175	175	1972
Uitgaven veroorzaakt door de invoering der automatische koppeling. — <i>Dépenses occasionnées par l'introduction de l'attelage automatique</i>	—	670	—	—	670	4 000 5 700	1983
Totaal rubriek A (Terugbetalingen niet inbegrepen). — <i>Total de la rubrique A (Remboursements non compris)</i>	975	19 695	—	2 125	22 785	43 805	—
Totaal met conjunctuurtranche. — <i>Total y compris la tranche conjoncturelle</i>	—	21 385	—	—	24 485	47 205	—
B. Elektrificatie van lijnen. — Electrification de lignes.							
Verbinding nationale vlieghaven. — <i>Raccordement à l'aéroport national</i>	—	—	—	40	40	40	1970
Lijn 125 (Luik-Namen) en haar uitlopers (Pepinster-Spa, Flémalle-Kinkempois-Bressoux, Luik Guillemins-Liers-Ans). — <i>Ligne 125 (Liège-Namur) et ses ramifications (Pepinster-Spa, Flémalle-Kinkempois-Bressoux, Liège Guillemins-Liers-Ans)</i>	—	—	1 543	—	1 543	1 543	1974
Lijn 59: Antwerpen Centraal-Gent (Luchtbal, vestinglijn en Scheldertunnel inbegrepen). — <i>Ligne 59: Anvers Central-Gand (Luchtbal, vestinglijn et tunnel sous l'Escaut compris)</i>	—	—	2 365	—	2 365	2 365	1973
Verbinding van de campus der universiteit Leuven met station Ottignies en inrichting van het station. — <i>Raccordement du campus universitaire de Louvain à la gare d'Ottignies et aménagement de la gare</i>	—	—	380 372	—	380 372	380 372	1972 1975
Aanvullende elektrificaties. — Electrifications complémentaires :							
a) Prioritaire lijnen. — Lignes prioritaires :							
21: Landen-Hasselt-Genk. — <i>Landen-Hasselt-Genk</i>	—	—	950	—	950	1 800	1977
59: Antwerpen Zuid-Boom-Mechelen (2). — <i>Anvers Sud-Boom-Malines (2)</i>							
96: Hennuyères-'s-Gravenbrakel-Luttre (2). — <i>Hennuyères Braine-le-Comte-Luttre (2)</i>							
125: Jemeppe-sur-Meuse-Hollogne en Bressoux-Wezet-Montzen. — <i>Jemeppe-sur-Meuse-Hollogne et Bressoux-Visé-Montzen</i>							

(1) Het bedrag van de teller betreft de periode 1970-1979. De noemer geeft de totale kostprijs van het werk. — *Le montant du numérateur concerne la période 1970-1979. Le dénominateur indique le prix de revient total de l'ouvrage.*(2) Vormen de verdubbeling van de aslijn Antwerpen-Charleroi en dragen aldus bij tot de verlichting van de lijnen die deze agglomeraties en Brussel bedienen. — *Forment le dédoublement de la ligne axiale Anvers-Charleroi et contribuent ainsi à l'allègement des lignes desservant ces agglomérations et Bruxelles.*

(In miljoenen franken)

(En millions de francs)

Aard der investeringen — Nature des investissements	Zesjarenplan 1970-1975 — Plan sexennal 1970-1975					1970-1979 — 1970-1979	Jaar van voltooiing — Année d'achèvement
	Aanleg — Etablissements	Vernieuwing — Renouvellements	Toelage Ministerie Verkeers- — Subventions Ministère Communications	Andere toelagen — Autres subventions	Totale betalingen — Total des paiements	Totaal programma — Programme total (1)	
b) Andere lijnen. — <i>Autres lignes :</i>							
16 - 35 - 34 - 24 : Antwerpen-Wezet. — 16 - 35 - 34 - 24 : <i>Anvers-Visé</i>	—	—	200	—	200	1 400	1979
78 : Doornik — St-Ghislain. — 78 : <i>Tournai-St-Ghislain</i>							
118 : Bergen-La Louvière-Manage. — 118 : <i>Mons-La Louvière-Manage</i>							
75 : Pro-memorie : Gent-Kortrijk-Rijsel (zie rubriek D 2.).							
75 : <i>Pour mémoire : Gand-Courtrai-Lille (voir rubrique D 2)</i>							
Totaal van de rubriek B. — <i>Total de la rubrique B</i>	—	—	5 810	40	5 850	7 900	
C. Overwegen. — <i>Passages à niveau :</i>							
Veiligheid. — <i>Sécurité</i>	235	300	490	—	1 025	1 665 2 000	1983
Opheffing door kunstwerken. — <i>Suppression par des ouvrages d'art</i>	100	40	870	—	1 010	2 500 4 500	1987
Opheffing door aanpassingen. — <i>Suppression par des aménagements</i>	80	—	865	—	945	2 000 3 500	1987
Totaal rubriek C. — <i>Total de la rubrique C.</i>	415	340	2 225	—	2 980	6 165	
D. Grote uitbreidings- en verbeteringswerken. — <i>Grands travaux d'extension et d'amélioration :</i>							
1. Bediening der agglomeraties. — <i>Desserte des grandes agglomérations :</i>							
a) Antwerpen. — <i>Anvers</i>	—	—	208	—	208	5 000 6 500	1982
b) Brussel. — <i>Bruxelles</i>	—	—	1 300	—	1 300	6 500 8 000	1982
c) Charleroi. — <i>Charleroi</i>	—	—	210	—	210	1 000	1978
d) Gent. — <i>Gand</i>	—	—	1 000	—	1 000	2 000	
2. Verbetering van lijnen en nieuwe lijnen. — <i>Amélioration de lignes et lignes nouvelles :</i>							
a) Verbetering van tracés en profielen met het oog op de verhoging der snelheid. — <i>Amélioration de tracés et profils en vue de l'augmentation de la vitesse</i>	—	—	600 (2)	—	600	600	1975
b) Verbetering van de spoorverbindingen met Frankrijk en Groot-Brittannië. — <i>Amélioration des liaisons ferroviaires avec la France et la Grande-Bretagne :</i>							
1 ^o Nieuwe lijn Brussel-Rijsel (naar Parijs en Londen). — <i>Ligne nouvelle Bruxelles-Lille (vers Paris et Londres)</i>	—	—	1 250 (3)	—	1 250	2 500	1978
2 ^o Verbetering en modernisering van de lijn Gent-Rijsel (elektrificatie ervan inbegrepen). — <i>Amélioration et modernisation de la ligne Gand-Lille (électrification comprise)</i>	—	—	500 (4)	—	500	500	1975
Totaal rubriek D. — <i>Total de la rubrique D</i>	—	—	5 068	—	5 068	18 100	

(1) Het bedrag van de teller betreft de periode 1970-1979. De noemer geeft de totale kostprijs van het werk — *Le montant du numérateur concerne la période 1970-1979. Le dénominateur indique le prix de revient total de l'ouvrage.*(2) Waarvan 300 miljoen bij voorrang. — *Dont 300 millions par priorité.*(3) Waarvan 500 miljoen bij voorrang. — *Dont 500 millions par priorité.*(4) Waarvan 200 miljoen bij voorrang. — *Dont 200 millions par priorité.*

(In miljoenen franken)		(En millions de francs)					
Aard der investeringen — <i>Nature des investissements</i>	Zesjarenplan 1970-1975 <i>Plan sexennal 1970-1975</i>					1970-1979 — 1970-1979	Jaar van voltooiing — <i>Année d'achèvement</i>
	Aanleg — <i>Etablissements</i>	Vernieuwing — <i>Renouvellements</i>	Toelage Ministerie Verkeers- wezen — <i>Subventions Ministère Communications</i>	Andere toelagen — <i>Autres subventions</i>	Totale betalingen — <i>Total des paiements</i>	Totaal programma — <i>Programme total</i>	
E. Uitrusting van stations en lijnen. — Equipement des gares et des lignes							
Inrichting der vormingsstations : Hasselt, Montzen, Antwerpen-Noord, Merelbeke en Schaarbeek. — <i>Aménagement des gares de formation : Hasselt, Montzen, Anvers-Nord, Merelbeke et Schaerbeek</i>	315	620	—	—	935	2 000	1979
Industriële lijnen en zonings. — <i>Lignes et zones industrielles</i>	—	—	92	—	92	140	1979
Sporen, terreinen, diversen. — <i>Voies, terrains, divers</i>	60	6 040	5	200	6 305	10 500	1979
Kunstwerken. — <i>Ouvrages d'art</i>	200	475	35	1 200	1 910	3 000	1979
Seininrichting. — <i>Signalisation</i>	375	900	20	—	1 295	2 120	1979
Bovenleidingen en onderstations. — <i>Caténaires et sous-stations</i>	275	540	—	—	815	1 360	1979
Televerbindingen. — <i>Télécommunications</i>	390	370	—	—	760	1 250	1979
Havenstations (Antwerpen, Gent, Brugge, Zeebrugge en Oostende). — <i>Gares portuaires (Anvers, Gand, Bruges, Zeebrugge et Ostende)</i>	—	—	788	—	788	1 330	1978
Laadstations voor autoslaaptreinen. — <i>Gares de chargement pour les trains autos-couchettes</i>	40	20	—	—	60	60	1974
Autobusstations en parkings. — <i>Gares d'autobus et aires de stationnement</i>	60	—	137	—	197	325	1979
Verlichting en drijfkracht (+ roltrappen). — <i>Eclairage et force motrice (plus escaliers roulants)</i>	600	360	—	—	960	1 350	1979
Gebouwen (+ containerterminals, wegcentra en werkplaatsen). — <i>Bâtiments (plus terminals pour conteneurs, centres routiers et ateliers)</i>	300	1 270	10	—	1 580	2 635	1979
Totaal rubriek E. — <i>Total de la rubrique E</i>	2 615	10 595	1 087	1 400	15 697	26 070	
Algemeen totaal. — <i>Total général</i>	4 005	30 620	14 190	3 565	52 380	102 040	1970-1979
Pro memorie : Totaal met conjunctuurtranche. — <i>Pour mémoire : Total comprenant la tranche conjoncturelle</i>	—	32 320	—	—	53 080	103 440	
Uitgaven na 1979 van het overwegen programma. — <i>Dépenses pour après 1979 du programme envisagé</i>	—	—	—	—	—	8 535	1980-....

— Sommige commissieleden vinden het decennaal plan van de NMBS onvoldoende rekening houdend met de op til zijnde gewestvorming.

De uitbouw van de spoorweginfrastructuur in functie van Brussel werkt een concentratie van de activiteiten in Brussel in de hand (spinnweb-model of sterverbindingen).

De decentralisering van de activiteiten wordt bemoeilijkt voor bedrijven of administraties die spoorweggebonden zijn.

Moet de NMBS de conceptie van haar spoorwegstructuur niet herzien en prioritair de Vlaamse en Waalse aslijnen uitbouwen ?

— Des commissaires estiment que le plan décennal de la SNCB ne tient pas suffisamment compte de la régionalisation qui se prépare.

Le développement de l'infrastructure ferroviaire en fonction de Bruxelles favorise la concentration des activités dans cette ville (modèle toile d'araignée ou relations radiales).

La décentralisation des activités est rendue plus difficile pour des entreprises ou des administrations dont l'activité dépend des chemins de fer.

La SNCB ne devrait-elle pas revoir sa conception de la structure des lignes de manière à développer par priorité les lignes axiales flamande et wallonne ?

Volgens het antwoord houdt het decennaal plan van de NMBS wel degelijk rekening met de thans gevolgde politiek inzake gewestvorming.

Zo zijn o.a. in het programma, de electrificatie en modernisering voorzien van :

Gent - Kortrijk - Moeskroen;
Schellebelle - Dendermonde - Mechelen;
Dendermonde - Lokeren;
Antwerpen - Boom;
Antwerpen - Lier - Herentals;
Lier - Aarschot - Leuven;
Aarschot - Hasselt - Tongeren;
Hasselt - Genk.

In het Waalse landsgedeelte is de electrificatie en de modernisering van o.a. volgende lijnen voorzien :

Moeskroen - Doornik - Bergen - Charleroi;
Bergen - Jurbeke - Aat;
Bergen - Manage - Luttre;
Charleroi - Ottignies;
Luik - Wezet;
Luik - Glaaien;
Glaaien - Wezet - Montzen.

Ook voor het Waalse landsgedeelte is het moderniseringsprogramma dus in zeer ruime mate gesteund op het advies van de CERW.

Deze werken zullen ongetwijfeld een verbetering van de dienstverlening mogelijk maken.

Overigens moet worden onderstreept dat de NMBS geen vervoerstromen creëert, doch zich zo goed mogelijk aan de bestaande vervoersvraag aanpast.

— Wat betreft de planning voor 1978 wenst een lid de bedragen te kennen van de kredieten die voor het dienstjaar 1978 zullen worden aangewend voor de lijnen welke vermeld worden in de rubriek « electrificatie ».

Op basis van een totaalbedrag van 7 059 miljoen frank investeringskredieten, in 1978 aan de NMBS toe te kennen ten laste van het budget van de Staat, zullen de volgende kredieten in 1978 per lijn vastgesteld worden voor de electrificatie :

1. Gent-Kortrijk : 364 M.
2. Flémalle-Kinkempois : 120 M.
Luik-Liers-Ans : 100 M.
3. Luttre-Manage-'s-Gravenbrakel
Manage-La Louvière-Bergen : 375 M.
La Louvière-Piéton-Marchienne-au-Pont : 466 M.
4. Hasselt-Genk : 115 M.
Antwerpen-Aarschot-Leuven : 750 M.
Aarschot-Hasselt : 214 M.
Saint-Ghislain-Doornik : 372 M.
Doornik-Moeskroen : 120 M.
5. Brussel-Dendermonde-Lokeren : 182 M.

Le Ministre répond que le plan décennal de la SNCB tient effectivement compte de la politique actuelle de régionalisation.

Ainsi, le programme prévoit entre autres l'électrification et la modernisation des lignes suivantes :

Gand - Courtrai - Mouscron;
Schellebelle - Termonde - Malines;
Termonde - Lokeren;
Anvers - Boom;
Anvers - Lierre - Herentals;
Lierre - Aarschot - Louvain;
Aarschot - Hasselt - Tongres;
Hasselt - Genk.

En région wallonne est prévue notamment l'électrification et la modernisation des lignes suivantes :

Mouscron - Tournai - Mons - Charleroi;
Mons - Jurbise - Ath;
Mons - Manage - Luttre;
Charleroi - Ottignies;
Liège - Visé;
Liège - Glons;
Glons - Visé - Montzen.

Pour la région wallonne également, le programme de modernisation s'inspire donc très largement de l'avis du CERW.

Ces travaux permettront sans aucun doute d'améliorer l'organisation des services.

Il faut d'ailleurs souligner que la SNCB ne crée pas de courants de circulation, mais s'adapte aussi bien que possible à la demande existante en matière de transports.

— En ce qui concerne la planification pour 1978, un membre aimerait savoir quels seront les crédits affectés aux lignes mentionnées sous la rubrique « électrification ».

Sur la base de crédits d'investissement d'un montant total de 7 059 millions de francs à octroyer en 1978 à la SNCB à charge du budget de l'Etat, les crédits suivants seront respectivement engagés en 1978 pour l'électrification des lignes énumérées ci-dessous :

1. Gand-Courtrai : 364 M.
2. Flémalle-Kinkempois : 120 M.
Liège-Liers-Ans : 100 M.
3. Luttre-Manage-Braine-le-Comte
Manage-La Louvière-Mons : 375 M.
La Louvière-Piéton-Marchienne-au-Pont : 466 M.
4. Hasselt-Genk : 115 M.
Anvers-Aarschot-Louvain : 750 M.
Aarschot-Hasselt : 214 M.
Saint-Ghislain-Tournai : 372 M.
Tournai-Mouscron : 120 M.
5. Bruxelles-Termonde-Lokeren : 182 M.

Ter inlichting :

Einde 1977 waren volgende hoeveelheden spoorlijnen geëlectrificeerd :

In Vlaanderen : 617 km.

In Wallonië : 664 km.

In 1978 worden geen nieuw geëlectrificeerde spoorlijnen in dienst gesteld.

— Is het juist, vraagt een lid, of er voor de Waalse as Mons-Charleroi, en de omgeving van Charleroi, indertijd, tussen de Waalse Economische Raad en de NMBS, een compromis gesloten werd betreffende bestedingen die in totaal ongeveer 1 190 miljoen frank zouden belopen.

Er bestaat geen compromis tussen de NMBS en de Waalse Economische Raad voor de as Mons-Charleroi, aldus de Minister.

De vraag heeft vermoedelijk betrekking op de lijn 112 Marchienne-Piéton-La Louvière, welke de kortste spoorwegverbinding geeft tussen Charleroi en Mons voor reizigersverkeer, doch minder aangewezen is voor goederenvervoer dan de verbinding Mons-La Louvière-Charleroi via Manage welke reeds op het programma van de NMBS voorkwam.

De lijn Marchienne-Piéton-La Louvière werd in het electrificatieprogramma opgenomen na advies van de CERW. De kostprijs wordt op 1 165 miljoen frank geraamd (waarde 1975).

— In het IVe plan 1976-1980 werd het verbeteren van de verbindingen met de hoofdstad Brussel en ook met Antwerpen vanuit verschillende plaatsen van ons land ingeschreven.

Een lid zegt tot zijn spijt te moeten vaststellen geen spoor terug te vinden van een verbetering van de verbinding Hasselt-Brussel. Wanneer denkt men eindelijk het gedeelte Hasselt-Landen op dubbelspoor te brengen, zodat het enorme aantal pendelaars naar Brussel in een kortere tijdspanne dan 1 u. 20 m tot 1 u. 30 m hun bestemming zouden kunnen bereiken. Het is opvallend dat b.v. de grotere afstand Brussel-Luik slechts 5 minuten méér tijd vergt.

Ook de Minister vindt dat de ontdebelling van de spoorlijn Hasselt-Landen op het vlak van de spoorwegexploitatie ten eerste gewenst is. Zij wordt door de NMBS trouwens op langere termijn gepland. Een eerste gedeelte (Hasselt-Alken) zou moeten verwezenlijkt zijn voor het jaar 1982.

2. Normalisatie van de rekeningen en uitgaven

— Verwijzend naar een EEG-document merkt een lid op dat 75 pct. van de uitgaven van de NMBS voor rekening zouden komen van de Staat.

De Nederlandse Spoorwegen daarentegen zouden slechts voor 30 pct. door de overheid worden gefinancierd.

Hoe komt het dat er zo'n groot verschil is tussen de overheidstoelagen aan de NMBS en aan de NS ?

A titre d'information :

A la fin de 1977, la longueur des lignes électrifiées s'établissait comme suit :

En Flandre : 617 km.

En Wallonie : 664 km.

En 1978, aucune nouvelle ligne ne sera électrifiée.

— Un membre demande s'il est exact que, pour l'axe wallon Mons-Charleroi et la région de Charleroi, un compromis portant sur des adjudications d'un montant total de quelque 1 190 millions de francs ait été signé précédemment entre le Conseil économique wallon et la SNCB.

Le Ministre répond qu'il n'existe pas de compromis entre la SNCB et le Conseil économique wallon pour l'axe Mons-Charleroi.

La question posée vise sans doute la ligne 112 Marchienne-Piéton-La Louvière, qui est la relation ferroviaire la plus courte entre Charleroi et Mons pour voyageurs, mais convient moins au transport de marchandises que la relation Mons-La Louvière-Charleroi par Manage, qui figurait déjà au programme de la SNCB.

La ligne Marchienne-Piéton-La Louvière a été reprise dans le programme d'électrification après avis du CERW. Le coût en est estimé à 1 165 millions de francs (valeur 1975).

— Le IV^e plan 1976-1980 prévoit l'amélioration des relations avec Bruxelles, et aussi avec Anvers, à partir de diverses régions du pays.

Un membre regrette de devoir constater qu'on ne trouve pas trace d'un projet d'amélioration de la relation Hasselt-Bruxelles. Quand songera-t-on enfin à mettre le tronçon Hasselt-Landen à double voie, pour que les très nombreux navetteurs se rendant à Bruxelles puissent y arriver en moins de 1 h 20 m à 1 h 30 m ? Il est frappant de constater, par exemple, qu'il ne faut que 5 minutes de plus pour parcourir la distance Bruxelles-Liège, qui est cependant plus longue.

Le Ministre estime lui aussi que la mise à double voie de la ligne ferroviaire Hasselt-Landen est extrêmement souhaitable au point de vue de l'exploitation. Elle est d'ailleurs prévue dans les plans à long terme de la SNCB. Un premier tronçon (Hasselt-Alken) devrait être réalisé pour 1982.

2. Normalisation des comptes et dépenses

— Se référant à un document de la CEE, un membre fait remarquer que 75 p.c. des dépenses de la SNCB seraient prises en charge par l'Etat.

Les Chemins de fer néerlandais par contre ne seraient financés qu'à raison de 30 p.c. par les pouvoirs publics.

D'où vient cette différence sensible entre la SNCB et la NS sur le plan de l'intervention des pouvoirs publics ?

De Minister meent dat de situatie van beide netten niet vergelijkbaar is. De financiële compensatie die de overheid verleent aan de spoorwegen is nauwkeurig vastgesteld door de EEG-verordeningen 1191/69, 1192/69 en 1107/70.

Het gaat hier om een normalisatie van de rekeningstelsels die het volgende omvat :

— Compensatie voor economische nadelen die het gevolg zijn van openbare dienstverplichtingen, met name de tariefplicht, die zijn opgelegd zowel voor het vervoer van personen als voor goederen, bijvoorbeeld : sociale abonnementen; EGKS-tarieven, enz.

— Compensaties voor lasten die zwaarder drukken op de spoorwegen dan op de concurrenten, bijvoorbeeld : pensioenen, arbeidsongevallen, nationale erkentelijkheid, infrastructuurvoorzieningen, enz.

Zo worden de totale pensioenlasten wel volledig gedragen door de NMBS, maar niet door de NS (een verschil van meer dan 10 miljard in 1976) en zijn de individuele verminderingen voor de reizigers groter in België dan in Nederland.

— Hoe groot is de Staatstussenkomst voor het vervoer door de NMBS van steenkool- en staalprodukten ? vraagt een lid.

De Minister antwoordt dat in toepassing van de EEG-verordening nr. 1107/70 — artikel 3, §2, de Staat aan de NMBS een toelage verleent van 500 miljoen frank voor het dienstjaar 1978 ter compensatie van de aan de spoorweg opgelegde verplichtingen, te weten :

— Een strakke verhouding tussen de internationale en de binnenlandse tarieven;

— Een verplichting tot vermindering met 50 pct. van de eindkosten voor het vervoer bij invoer en bij uitvoer en van 100 pct. voor het vervoer in doorvoer;

— Een verplichte degressiviteit van de vervoerprijzen in functie van de totale afstand, deze afgelegd op het net van andere landen van de gemeenschap inbegrepen.

— In de normaliseringsbetalingen aan de NMBS is een bedrag van circa 2 miljard frank voorzien ten gunste van de geneeskundige dienst van de Maatschappij.

Wij weten dat thans bij privé-instellingen saneringsmaatregelen worden overwogen.

Het personeel van de NMBS geniet extra voordelen die de aangeslotenen bij privé-instellingen niet verkrijgen.

Moeten ter zake geen maatregelen worden getroffen ?

Volgens het antwoord is het bedrag van 2 miljard frank voorzien ten gunste van de NMBS bestemd voor haar Kas der Geneeskundige verzorging en is de tegenhanger van de tegemoetkoming welke toegekend wordt aan de verzekerings-organismen van het wettelijk stelsel der ziekte- en invaliditeitsverzekering.

Benevens deze toelage komen de inkomsten van bedoelde Kas voort van de bijdragen van het personeel, de gepensio-

Le Ministre est d'avis que la situation des deux réseaux n'est pas comparable. Les compensations financières à accorder par les pouvoirs publics en faveur des chemins de fer sont définies de manière précise, par les règlements CEE 1191/69, 1192/69 et 1107/70.

Il s'agit en fait d'une normalisation des comptes qui comporte :

— Des compensations pour désavantages économiques résultant d'obligations de service public, notamment tarifaires, imposées tant pour le trafic voyageurs que marchandises, par exemple : abonnements sociaux, tarifs CECA, etc.;

— Des compensations pour charges pesant plus lourdement sur le chemin de fer que sur ses concurrents, par exemple : pensions, accidents du travail, reconnaissance nationale, charges d'infrastructure, etc.

Ainsi, les NS ne supportent pas comme la SNCB le total des charges de pensions (différence de plus de 10 milliards en 1976), et les réductions individuelles accordées aux voyageurs sont beaucoup plus importantes en Belgique qu'aux Pays-Bas.

— Un membre demande quelle est l'importance de l'intervention de l'Etat en ce qui concerne le transport de produits houillers et sidérurgiques par la SNCB.

Le Ministre répond qu'en application du règlement CEE n° 1107/70 — article 3, § 2, l'Etat alloue à la SNCB une subvention de 500 millions de francs pour l'exercice 1978 à titre de compensation pour les obligations imposées aux chemins de fer, à savoir :

— Un rapport étroit entre les tarifs internationaux et les tarifs intérieurs;

— L'obligation de réduire de 50 p.c. le coût final des transports à l'importation et à l'exportation et de réduire de 100 p.c. le coût final des transports en transit;

— Une dégressivité obligatoire des prix du transport en fonction de la distance totale, y compris la distance parcourue sur le réseau d'autres pays de la Communauté.

— Les paiements de normalisation à la SNCB prévoient notamment un montant d'environ 2 milliards de francs en faveur du service médical de la Société.

Nous savons que certains organismes privés envisagent actuellement des mesures d'assainissement.

Le personnel de la SNCB bénéficie d'avantages spéciaux que les affiliés des organismes privés n'obtiennent pas.

Ne conviendrait-il pas de prendre des mesures en la matière ?

A cette question, il est répondu que le montant de 2 milliards de francs prévu en faveur de la SNCB est destiné à la Caisse des soins de santé et représente la contrepartie de l'intervention accordée aux organismes assureurs relevant du régime légal de l'assurance maladie-invalidité.

En dehors de cette subvention, les recettes de cette Caisse proviennent des cotisations du personnel, des pensionnés

neerden en de Maatschappij zelf gelijk aan deze van de werknemers en de werkgevers van de openbare sector aan de ziekteverzekering.

De Kas der Geneeskundige verzorging verleent aan haar rechthebbenden identiek dezelfde voordelen als de verzekeringsorganismen van het wettelijk stelsel.

Er is dus volledige gelijkstelling tussen bedoelde Kas en de ziekenfondsen van de wetelijke regeling.

De extra voordelen waarvan sprake worden aan de rechthebbenden van de NMBS toegekend door de Kas der Sociale Solidariteit welke gestijfd wordt door bijkomende bijdragen van het personeel, de gepensioneerden en van de Maatschappij, onafhankelijk van deze bestemd voor de Kas der Geneeskundige verzorging.

Hierbij volgt pro memorie de evolutie van het personeels-effectief over de jongste 5 jaar.

NMBS — Bezoldigd effectief in dienst

	Statutair	Niet-statutair	Totaal
	—	—	—
1 januari 1974 . .	55 130	3 325	58 455
1 januari 1975 . .	56 990	4 058	61 048
1 januari 1976 . .	56 575	3 182	59 757
1 januari 1977 . .	55 741	2 849	58 590
1 januari 1978 . .	55 857	3 095	58 952

— Als een van de in 1977 genomen maatregelen tot rationalisatie stipt de Minister aan, aldus een lid, de overheveling van de NMBS-autobusdiensten naar de NMVB. Dit beoogt mede en tevens een rationalisering van het secundair vervoer.

Bij de NMVB is er wel een verhoging van de exploitatie-uitgaven ingevolge de overdracht, doch nergens blijkt een vermindering van de exploitatieuitgaven bij de spoorwegen.

Welke lasten zijn bij de NMBS weggefallen en is de operatie gunstig rekening gehouden met de meerkosten van de NMVB?

In zijn antwoord toont de Minister aan dat de overdracht van haar autobusdiensten voor de NMBS in 1977 (periode 1 juli-31 december) wel degelijk een vermindering heeft meegebracht van haar uitgaven en dit ten belope van :

- 1 120,9 miljoen ingevolge het wegvallen van de betaling van de kilometervergoeding aan de pachters;
- 10,5 miljoen als aandeel van de NMVB in de kosten van de regelaars in de autobusstations;

— 10 miljoen ingevolge het recupereren van een aantal administratieve personeelsleden.

Het verlies aan ontvangsten voor de NMBS wordt op 420 miljoen frank geraamd.

et de la Société elle-même, égales à celles versées à l'assurance maladie par les travailleurs et les employeurs du secteur public.

La Caisse des soins de santé accorde à ses bénéficiaires exactement les mêmes avantages que les organismes assureurs du régime légal.

Il y a donc assimilation complète entre cette Caisse et les mutuelles du régime légal.

Les avantages spéciaux en question sont octroyés aux ayants droit de la SNCB par la Caisse de solidarité sociale, laquelle est alimentée par des cotisations complémentaires du personnel, des pensionnés et de la Société, indépendamment de celles destinées à la Caisse des soins de santé.

Voici pour mémoire l'évolution des effectifs du personnel au cours des 5 dernières années.

SNCB — Effectifs rémunérés en service

	Statutaires	Non statutaires	Total
	—	—	—
1 ^{er} janvier 1974 . .	55 130	3 325	58 455
1 ^{er} janvier 1975 . .	56 990	4 058	61 048
1 ^{er} janvier 1976 . .	56 575	3 182	59 757
1 ^{er} janvier 1977 . .	55 741	2 849	58 590
1 ^{er} janvier 1978 . .	55 857	3 095	58 952

— Un membre fait remarquer que, dans son exposé, le Ministre cite parmi les mesures de rationalisation prises en 1977, le transfert des autobus de la SNCB à la SNCV. Cette mesure devrait en outre permettre de rationaliser les transports secondaires.

Si ce transfert a donné lieu à une augmentation des frais d'exploitation de la SNCV, on ne relève par contre nulle part une diminution des dépenses d'exploitation des chemins de fer.

Quelles sont les charges dont la SNCB a été libérée et l'opération peut-elle être considérée comme avantageuse, compte tenu des frais supplémentaires incombant à la SNCV?

Dans sa réponse, le Ministre indique que le transfert des autobus de la SNCB a effectivement permis en 1977 (période du 1^{er} juillet au 31 décembre) de réduire les dépenses de la Société et ce à concurrence de :

- 1 120,9 millions à la suite de la suppression du paiement de l'indemnité kilométrique aux sociétés fermières;
- 10,5 millions représentant la participation de la SNCV dans les frais des régulateurs travaillant dans les stations d'autobus;
- 10 millions à la suite de la récupération d'un certain pourcentage de personnel administratif.

La perte de recettes subie par la SNCB est évaluée à 420 millions.

Wat de NMVB betreft, was er voor dezelfde periode, een stijging van de uitgaven ten belope van :

- 1 120,9 miljoen als kilometervergoeding betaald aan de pachters;
- 10,5 miljoen tussenkomst in de kosten van de regelaars;
- 20 miljoen voor bijkomende personeels- en exploitatiekosten.

De meerontvangsten van de NMVB worden voor deze periode op 470 miljoen frank geraamd.

De 10 miljoen frank meeruitgaven van de NMVB inzake personeels- en exploitatiekosten vloeien voort uit het feit dat de NMVB het toezicht op de exploitatie heeft verscherpt ten einde een gevoelige verbetering te bekomen in de uitvoering van de diensten (eerbiediging van de uurroosters, coördinatie van de autobusdiensten onderling en die van trein en autobusverkeer).

De geraamde meerontvangsten van 50 miljoen voor de NMVB in vergelijking met de NMBS zijn het gevolg van de tariefverhoging en de herstructurering van de tarieven met het oog op eenvormigheid.

Door al de busdiensten onder één beheer te brengen wordt verwacht dat door een optimaal aanwenden van het beschikbaar personeel en materieel het vervoersnet beter zal worden uitgebouwd en de dienstverlening beter aan de noden van de bevolking zal beantwoorden.

3. Goederenvervoer

Wat wordt door de NMBS op het commercieel vlak gedaan met het oog op het verbreken van de onevenwichtige samenstelling van haar goederenpakket ?

Heeft het transport van erts en steengroefprodukten geen te groot aandeel in het totaal vervoervolume in vergelijking met andere produkten ?

Op deze vraag geeft de Minister het volgende antwoord :

Traditioneel vormen de goederen vallend onder het EGKS-Verdrag de basis van het spoorvervoer.

Hierbij overwegen twee produktgroepen namelijk vaste minerale brandstoffen en ijzerertsen. Zo bijvoorbeeld betekenden deze in 1967 (in globaal volume gelijkwaardig aan 1977) respectievelijk 25 pct. en 31 pct. van het totale vervoerpakket (samen $\pm$ 56 pct.).

Eén der beleidsopties van de maatschappij is dan ook de diversificatie die een constante is in haar gedragscode.

Om deze gewenste spreiding te stimuleren wordt beroep gedaan op al de elementen van de Marketing-mix namelijk marktonderzoek, verkoopspolitiek, tariefpolitiek, raccordementspolitiek, publiciteit, en andere.

Quant à la SNCV, on enregistre, pour la même période, une augmentation des dépenses à concurrence de :

- 1 120,9 millions représentant les indemnités kilométriques payées aux sociétés fermières;
- 10,5 millions pour l'intervention dans le coût des régulateurs;
- 20 millions destinés à couvrir les frais supplémentaires de personnel et d'exploitation.

Les recettes supplémentaires de la SNCV pour cette période sont évaluées à 470 millions de francs.

Le supplément de dépenses de 10 millions de francs prévu par la SNCV pour les frais de personnel et d'exploitation résulte du fait que la Société a renforcé sa surveillance sur le réseau d'exploitation en vue de réaliser une amélioration sensible de l'exécution des services (respect des horaires, coordination entre, d'une part, les divers services d'autobus et, d'autre part, les services trains-autobus).

Les recettes supplémentaires de 50 millions prévues pour la SNCV par rapport à la SNCB découlent de l'augmentation des tarifs et de leur restructuration dans une perspective d'uniformisation.

En regroupant tous les services d'autobus sous une gestion unique, on espère que l'utilisation optimale du personnel et du matériel disponibles permettra de développer de manière plus efficace le réseau de transports et d'obtenir que les services répondent mieux aux besoins de la population desservie.

3. Transports de marchandises

Que fait la SNCB sur le plan commercial pour mettre fin au déséquilibre dans la composition du volume global des produits qu'elle transporte ?

La part des minerais et des produits des carrières dans le volume total des transports n'est-elle pas trop grande par rapport à celle des autres produits ?

Le Ministre donne la réponse suivante :

Traditionnellement, les marchandises visées dans le Traité de la CEEA constituent la base même des transports ferroviaires.

Parmi ces marchandises, deux catégories de produits sont prédominantes : les combustibles minéraux solides et les minerais de fer. Ainsi, par exemple, en 1967, année où le volume global était équivalent à celui de 1977, ces deux sortes de produits représentaient respectivement 25 p.c. et 31 p.c. du volume global des produits transportés, soit ensemble $\pm$ 56 p.c.

Aussi l'un des principes fondamentaux de la politique appliquée par la société est-il celui de la diversification, qui est chez elle de pratique constante.

Afin de stimuler cette diversification souhaitable, on utilise tous les éléments du « Marketing-mix », c'est-à-dire l'étude du marché, la politique de vente, la politique tarifaire, la politique de raccordement, la publicité, etc.

Deze systematisch gevolgde gedragslijn heeft de maatschappij toegelaten haar marktaandeel in andere dan EGKS-goederen merklijk te verbeteren, zodanig dat voor twee, qua spoorvolume, vergelijkbare jaren namelijk 1967-1977 de spreiding als volgt gunstig evolueerde :

Produktgroep	1967	1977
—	—	—
	In pct.	
0. Landbouw/voeding	3,7	4,5 (+0,8)
1. Vaste minerale brandstoffen	25,0	18,7 (−6,3)
2. Ertsen	31,2	23,6 (−7,6)
3. Metaalprodukten	20,0	24,4 (+4,4)
4. Bouwmaterialen	3,2	2,2 (−1,0)
5. Groefprodukten	6,6	4,1 (−2,5)
6. Textiel	0,3	0,4 (+0,1)
7. Scheikunde	5,4	8,7 (+3,3)
8. Minerale oliën	2,2	7,2 (+5,0)
9. Allerlei	2,4	6,2 (+3,8)
	100,0	100,0

De feitelijke spreiding is zelfs nog gunstiger door het groter aandeel non-ferro-ertsen (hernomen onder de rubriek « 3. Ertsen ») in 1977 in verhouding met 1967.

De rubriek « Allerlei » dankt haar toename aan het vervoer in transcontainers waarvoor de maatschappij, mede in functie van de diversificatie zich eveneens bijzondere inspanningen getroost.

— Toch heeft ditzelfde commissielid opgemerkt dat de NMBS een toename vermeldt van het vervoer van landbouwprodukten en minerale oliën met respectievelijk 13,4 pct. en 31,8 pct.

Wat betekenen deze cijfers in absolute grootte ?

Welk is het belang van deze twee produkten in het globale goederenpakket ?

Welke zijn de belangrijkste verkeersstromen voor deze twee produkten ?

Volgens het antwoord betekent de toename van 13,4 pct. voor de landbouwprodukten en 31,8 pct. voor minerale oliën voor 10 maand 1977 respectievelijk 26 911 000 t/km en 92 438 000 t/km.

Het relatieve belang van deze twee produkten in het globale goederenpakket is 4,5 pct. voor de landbouwprodukten en 7,2 pct. voor de minerale oliën.

Cette ligne de conduite systématiquement suivie par la société lui a permis d'améliorer sensiblement sa part du marché en ce qui concerne des marchandises ne relevant pas du Traité de la CECA, de sorte qu'entre les années 1967 et 1977, qui sont comparables quant au volume des transports ferroviaires, la répartition des divers produits a connu l'évolution favorable suivante :

Groupes de produits	1967	1977
—	—	—
	En p.c.	
0. Agriculture/alimentation	3,7	4,5 (+0,8)
1. Combustibles minéraux solides	25,0	18,7 (−6,3)
2. Minerais	31,2	23,6 (−7,6)
3. Produits métallurgiques	20,0	24,4 (+4,4)
4. Matériaux de construction	3,2	2,2 (−1,0)
5. Produits des carrières	6,6	4,1 (−2,5)
6. Textiles	0,3	0,4 (+0,1)
7. Chimie	5,4	8,7 (+3,3)
8. Huiles minérales	2,2	7,2 (+5,0)
9. Divers	2,4	6,2 (+3,8)
	100,0	100,0

En fait, l'évolution en matière de diversification est plus favorable encore, grâce à l'accroissement de la part prise en 1977 par rapport à 1967 par des minerais de métaux non ferreux (repris sous la rubrique « 3. Minerais »).

L'augmentation de la rubrique « Divers » est due aux transports par transconteneurs pour lesquels la société s'impose également des efforts particuliers, notamment dans un souci de diversification.

— Le même membre a toutefois fait observer que la SNCB mentionne un accroissement du transport des produits agricoles et des huiles minérales, respectivement de 13,4 p.c. et de 31,8 p.c.

A quoi correspondent ces pourcentages en valeur absolue ?

Quelle est l'importance de ces deux catégories de produits par rapport au total des marchandises transportées ?

Quels en sont les principaux courants de circulation ?

Le Ministre répond que l'accroissement de 13,4 p.c. pour les produits agricoles et de 31,8 p.c. pour les huiles minérales correspond, pour les dix premiers mois de 1977, respectivement à 26 911 000 t/km et à 92 438 000 t/km.

L'importance relative de ces deux catégories de produits dans le total des marchandises transportées est de 4,5 p.c. pour les produits agricoles et de 7,2 p.c. pour les huiles minérales.

De voornaamste verkeersstromen :

Landbouwproducten :

Invoer :

uit Frankrijk : $\pm$ 300 000 t;

uit Nederland : $\pm$ 150 000 t;

uit Italië + Spanje $\pm$ 250 000 t;

uit Antwerpen en Gent :

voor binnenland : $\pm$ 350 000 t;

voor buitenland : $\pm$ 500 000 t;

doorvoer uit Frankrijk, Spanje, Italië : $\pm$ 300 000 t.

Minerale oliën :

uit Antwerpen, Gent en Feluy :

voor elektrische centrales : $\pm$ 1 000 000 t;

voor Groothertogdom Luxemburg : $\pm$ 900 000 t;

voor Zwitserland : $\pm$ 300 000 t;

voor Charleroi, Feluy en Leuven : $\pm$ 300 000 t.

— Inzake goederenvervoer werd door handelaars en industriëlenesignaleerd dat ze het als een handicap ervaren dat de tijd welke de NMBS toestaat voor het lossen van de wagens veel te gering is.

Kan de NMBS, rekening gehouden met het overschot aan materieel waarover ze vandaag de dag voor haar goederenvervoer beschikt, ter zake geen soepeler houding aannemen ?

Volgens het antwoord worden voor het lossen van de goederenwagens minimaal 8 werkdaguren toegestaan (uren tussen 19 uur en 7 uur niet meegerekend).

Deze termijn moet als ruim worden aangezien.

Tengevolge van het gedaalde vervoersaanbod beschikt de NMBS momenteel over een overschot aan materieel voor zekere categorieën van wagens.

Ten einde de exploitatieuitgaven te beperken, wordt dit wagenoverschot evenwel niet in gebruik gehouden, maar tijdelijk uitgeweken.

Alhoewel in algemene regel principieel niet van de losstermijn afgeweken kan worden, onderzoekt de Maatschappij niettemin met soepelheid al de bijzondere gevallen die zich voordoen.

— Een lid wenst nog te vernemen of de NMBS momenteel goederenkoeren sluit ?

Welke normen hanteert men bij deze beslissingen ?

De Minister antwoordt dat het op grond van bedrijfseconomische overwegingen is dat de NMBS een aantal onbelangrijke goederenkoeren gesloten heeft. Dit laat de Maatschappij toe de exploitatiekosten van het goederenvervoer in een zekere mate te drukken.

Les principaux courants de circulation sont les suivants :

Produits agricoles :

Importations :

de France : $\pm$ 300 000 t;

des Pays-Bas : $\pm$ 150 000 t;

d'Italie et d'Espagne : $\pm$ 250 000 t;

d'Anvers et de Gand :

pour l'intérieur : $\pm$ 350 000 t;

pour l'étranger : $\pm$ 500 000 t;

transit en provenance de la France, de l'Espagne et de l'Italie : $\pm$ 300 000 t.

Huiles minérales :

d'Anvers, Gand et Feluy :

pour les centrales électriques : $\pm$ 1 000 000 t;

pour le Grand-Duché de Luxembourg : $\pm$ 900 000 t;

pour la Suisse : $\pm$ 300 000 t;

pour Charleroi, Feluy et Louvain : $\pm$ 300 000 t.

— En ce qui concerne le transport des marchandises, des commerçants et des industriels ont signalé qu'ils se trouvent désavantagés par le fait que le délai accordé par la SNCB pour le déchargement des wagons est beaucoup trop court.

Puisque la SNCB dispose actuellement d'un matériel surabondant pour le transport des marchandises, ne pourrait-elle pas adopter une attitude plus souple en la matière ?

Le Ministre répond que la société accorde un minimum de huit heures les jours ouvrables pour le déchargement des wagons de marchandises (non compris le temps entre 19 heures et 7 heures).

Cela doit être considéré comme largement suffisant.

Par suite de la diminution de l'offre en matière de transports, la SNCB dispose pour l'instant d'un excédent de matériel pour certaines catégories de wagons.

Afin de réduire les frais d'exploitation, ces wagons excédentaires ne sont cependant pas maintenus en service, mais provisoirement mis en réserve.

Bien qu'en général on ne puisse déroger au principe du délai de déchargement, la société examine néanmoins, dans un esprit très large, tous les cas particuliers qui se présentent.

— Un membre aimerait savoir si la SNCB a maintenant fermé des cours à marchandises.

Sur quelles normes sont basées de telles décisions ?

Le Ministre répond que c'est pour des raisons d'économie d'entreprise que la SNCB a décidé la fermeture d'un certain nombre de cours à marchandises de moindre importance. Cette mesure lui permet de comprimer dans une certaine mesure les frais d'exploitation du transport des marchandises.

Alvorens ter zake een definitieve beslissing wordt getroffen wordt een prospectie gedaan van de plaatselijke toestand van het vervoer en wordt een financiële balans over de goederenkoer opgemaakt.

4. Wagenpark

Het blijkt dat de NMBS de jongste jaren vooral aandacht heeft gegeven aan de modernisering van haar goederenmaterieel. Er zijn momenteel 47 984 goederenwagens, wat betekent dat, in vergelijking met 1975, 1 919 wagens méér in dienst zijn, en dit ondanks het feit dat in genoemd jaar ongeveer 12 000 wagens door de NMBS waren uitgeweken.

Hoe verklaart de Maatschappij de aangroei van 1 919 wagens ondanks de nog verder verzwakkende conjunctuur?

Hoeveel wagens bezit de NMBS zelf, hoeveel zijn er eigendom van firma's?

In welke regio's zijn de firma's gevestigd die gebruik maken van eigen materieel?

Tot zover de vragen van een Commissaris i.v.m. het wagenpark.

Volgende gegevens worden verstrekt:

a) Modernisering van het wagenpark.

Het effectief is in de loop der laatste jaren als volgt geëvalueerd:

Toestand op	Effectief
—	—
31 december 1972	46 065
31 december 1973	46 468
31 december 1974	47 345
31 december 1975	47 772
31 december 1976	47 984
31 december 1977	47 772

Uit deze tabel blijkt dat het vermelde wageneffectief van 47 984 — 1 919 = 46 065 eenheden betrekking heeft op de toestand 1972 en niet op deze van einde 1975.

Het moderniseringsprogramma van het wagenpark werd over verschillende jaren gespreid en stond grotendeels in functie van de noodzaak te kunnen beschikken over vervoermaterieel aangepast aan de nieuwe laad- en lossingswijzen toegepast in de nijverheid.

De bestellingen werden geplaatst op basis van behoeften op lange termijn.

Aangezien de conjunctuur onderhevig is aan schommelingen op korte termijn is de NMBS verplicht geweest wagens uit te wijken. Dit aantal bedraagt momenteel 9 500 eenheden.

Avant de prendre une décision définitive en la matière, la société prospectera les besoins locaux et établira un bilan financier des cours à marchandises.

4. Le parc des wagons

Il est clair que, ces dernières années, la SNCB a porté son attention en premier lieu sur la modernisation du matériel destiné au transport des marchandises. Elle possède actuellement 47 984 wagons, ce qui signifie que, par rapport à 1975, il y a 1 919 wagons de plus en service, et ce malgré le fait que, au cours de cette même année, la SNCB en a mis environ 12 000 en réserve.

Comment la Société explique-t-elle cette augmentation de 1 919 unités malgré l'affaiblissement incessant de la conjoncture?

Combien de wagons la SNCB possède-t-elle en propre et combien sont la propriété de firmes?

Dans quelles régions sont établies les firmes qui emploient leur propre matériel?

Telles sont les questions posées par un commissaire à propos du parc des wagons.

Voici les données qui ont été fournies:

a) Modernisation du parc des wagons.

L'effectif a évolué comme suit au cours des dernières années:

Situation au	Parc des wagons
—	—
31 décembre 1972	46 065
31 décembre 1973	46 468
31 décembre 1974	47 345
31 décembre 1975	47 772
31 décembre 1976	47 984
31 décembre 1977	47 772

Ce tableau fait apparaître que l'effectif indiqué de 47 984 — 1 919 = 46 065 wagons se rapporte à la situation de 1972 et non à celle de la fin de 1975.

Le programme de modernisation du parc de wagons a été étalé sur plusieurs années et était en grande partie fonction de la nécessité de pouvoir disposer d'un matériel de transport adapté aux nouveaux modes de chargement et de déchargement appliqués dans l'industrie.

Les commandes ont été passées sur la base des besoins à long terme.

Comme la conjoncture est soumise à des fluctuations à court terme, la SNCB s'est vue obligée de mettre des wagons en réserve. Le nombre de ceux-ci est actuellement de 9 500 unités.

b) Wagens eigendom van firma's en verdeling.

Per streek :

Antwerpen	480
Brussel	1 758
Charleroi	952
Gent	12
Hasselt	426
Athus-Jemelle . . .	163
Luik	379
Bergen	164
Namen	10
Totaal	4 344

5. Reizigers

— Een commissielid wenst eerst en vooral de redenen te kennen van de vermindering van het personenverkeer bij de NMBS.

Zijn nl. de tarieven voor het gebruik van het openbaar vervoer niet te hoog voor de gezinnen? In dat verband wordt verwezen naar de relevante conclusies van de studie inzake de gezinsbudgetten.

Het tariefpeil zou niet determinerend zijn voor de daling van het reizigersverkeer van de NMBS, meent de Minister, maar uitsluitend het gevolg van externe economische determinanten.

Uit de meest recente verkeersgegevens (10 eerste maanden van 1977 vergeleken met 10 eerste maanden van 1976), blijkt dat :

— Het binnenlands reizigersverkeer met biljetten ongeveer gelijk gebleven is;

— Het internationaal reizigersverkeer gedaald is met ongeveer 6 pct.

Deze teruggang is te verklaren door de internationale economische toestand en niet door het tariefniveau.

— Het verkeer met abonnement gedaald is met 3,9 pct.

Dit is hoofdzakelijk te wijten aan een terugloop van het verkeer met weekabonnement (– 9,4 pct.). Dit is uiteraard een gevolg van de toename van de werkloosheid met ongeveer 15 pct. over de beschouwde periode.

— Vertrekkend van eigen ervaringen verwijst een commissaris naar de door de NMBS georganiseerde uitstappen voor enkele dagen, die over het algemeen erg goed meevallen en een behoorlijk succes schijnen te kennen.

Maakt de NMBS winst bij deze organisaties? In bevestigend geval, waarom worden zij niet méér gepropageerd?

b) Wagons qui sont la propriété de firmes et leur répartition.

Par région :

Anvers	480
Bruxelles	1 758
Charleroi	952
Gand	12
Hasselt	426
Athus-Jemelle . . .	163
Liège	379
Mons	164
Namur	10
Total	4 344

5. Voyageurs

— Un commissaire désire connaître tout d'abord les raisons de la régression du transport de voyageurs par la SNCB.

Il se demande si les tarifs des transports publics ne sont pas trop élevés pour les ménages. Il se réfère à ce sujet aux conclusions éloquentes de l'étude relative au budget des ménages.

Le Ministre répond qu'à ses yeux, ce n'est pas le niveau des tarifs qui joue un rôle déterminant dans la régression du trafic de voyageurs de la SNCB, mais que cette régression est due exclusivement à des déterminantes économiques externes.

Les plus récentes données en matière de transport (les 10 premiers mois de 1977 comparés aux 10 premiers mois de 1976) font apparaître :

— Qu'en matière de transports de voyageurs avec billets, il n'y a pratiquement pas eu de changement;

— Que les transports internationaux de voyageurs ont subi une régression d'environ 6 p.c.

Cette régression s'explique par la situation économique internationale et non pas par le niveau des tarifs.

— Les transports avec abonnements ont diminué de 3,9 p.c.

Ceci est dû principalement à la régression du trafic avec abonnements hebdomadaires (– 9,4 p.c.). La cause en est évidemment l'augmentation d'à peu près 15 p.c. du chômage au cours de la période considérée.

— A partir de sa propre expérience, un commissaire fait allusion aux excursions de plusieurs jours organisées par la SNCB, qui, en général, laissent une très bonne impression et semblent remporter un succès appréciable.

La SNCB réalise-t-elle des bénéfices sur ces excursions? Dans l'affirmative, pourquoi celles-ci ne sont-elles pas l'objet d'une publicité plus intense?

Er wordt geantwoord dat de meerdaagse uitstappen door de NMBS ingericht worden met het doel een bijkomend aantal reizigers te vervoeren met de treinen van de gewone dienstregeling en ook om door hun kwaliteit het imago van de Maatschappij te verbeteren. De in die voorwaarden bekomen trafiekontvangsten dekken de eraan verbonden uitgaven. Jaarlijks worden 2,5 miljoen folders en 70 000 affiches verspreid via de stations en de reisbureau's om die meerdaagse uitstappen te propageren.

— Bij de NMBS wordt thans aandacht besteed aan het organiseren van een intercitytreindienst.

Wordt bij de NMBS bij het organiseren van de intercitytreindiensten voldoende aandacht besteed aan de hogere commerciële snelheid en aan een regelmatige (gecadenseerde) dienstregeling?

Is voor de verbinding tussen stedelijke centra de onderbezetting van de treinen niet het gevolg van het ontbreken van de hiervoren vermelde 2 criteria? vraagt een lid.

Volgens het antwoord wordt bij de studie van nieuwe treinrelaties en treinroosters door de NMBS als primair doel gesteld door een beter vervoeraanbod een groter cliënteelpotentieel te bereiken.

Tot dit resultaat tracht de NMBS te komen door :

- De commerciële snelheid op te voeren;
- Een dienstregeling in een 60 minuten patroon;
- Klok vaste uren in deze dienstregeling.

6. Verbindingen

a) Brussel

Een lid wenst van de Minister te vernemen hoe men in de toekomst de verbinding van Brussel met Noord-Frankrijk zal verwezenlijken : via Doornik of via Kortrijk?

Moeten de Belgische spoorwegen niet worden geïntegreerd in het Europees net van snelle spoorlijnen?

De Minister antwoordt dat de verbinding van Brussel met Noord-Frankrijk (Rijsel) verzekerd blijft door de hierna volgende bestaande lijnen, waarvan thans de electrificatie in uitvoering is.

- Brussel-Halle-Doornik-Rijsel.
- Brussel-Gent-Kortrijk-Rijsel.

Wat betreft het « Europolitain » projekt van de lijnen van zeer grote snelheid die ons land doorkruisen, dit was opgesteld met onze buurlanden in functie van de bouw van de tunnel onder het kanaal.

De beslissing van de Britse regering de bouw van deze tunnel te verdagen heeft ipso facto iedere verwezenlijking van lijnen voor een grote snelheid doorheen ons land in de nabije toekomst uitgesteld.

— Er wordt opgemerkt dat de dagelijkse pendel tussen plaatsen die ver van Brussel verwijderd zijn en de hoofdstad, nog zeer groot is.

Il est répondu que la SNCB organise ces excursions de plusieurs jours dans le but de pouvoir transporter un nombre supplémentaire de voyageurs dans les trains affectés aux lignes normales et aussi d'améliorer l'image de marque de la Société grâce à la qualité de ces excursions. Les recettes obtenues dans ces conditions couvrent les dépenses y relatives. Chaque année, 2,5 millions de dépliant et 70 000 affiches sont distribués via les gares et les agences de voyages pour promouvoir ces excursions de plusieurs jours.

— La SNCB se préoccupe actuellement de l'organisation de trains intervalles.

Un membre demande si, pour l'organisation de ce service la SNCB attache suffisamment d'importance à la nécessité d'améliorer la vitesse commerciale et de prévoir des horaires réguliers (cadencés).

La sous-occupation des trains assurant la liaison entre les centres urbains n'est-elle pas la conséquence du non-respect des deux critères précités?

Le Ministre répond que, dans l'étude de nouvelles relations et de nouveaux horaires, la SNCB veut avant tout offrir de meilleures possibilités de transport afin d'élargir sa clientèle.

La SNCB s'efforce d'atteindre ce résultat :

- En augmentant la vitesse commerciale;
- En instaurant une grille d'horaires basée sur des fréquences de 60 minutes;
- En respectant ponctuellement ces horaires.

6. Relations

a) Bruxelles

Un membre demande au Ministre si la future relation rapide entre Bruxelles et le nord de la France passera par Tournai ou Courtrai.

Les chemins de fer belges ne devraient-ils pas être intégrés dans le réseau européen de trains à très grande vitesse?

Le Ministre répond que la relation entre Bruxelles et le nord de la France (Lille) restera assurée par les lignes existantes que voici, dont l'électrification est en cours :

- Bruxelles-Hal-Tournai-Lille.
- Bruxelles-Gand-Courtrai-Lille.

Quant au projet « Europolitain » de lignes à très grande vitesse qui traverseraient notre pays, il avait été établi conjointement avec les pays voisins en fonction du tunnel à construire sous la Manche.

La décision du Gouvernement britannique de remettre à plus tard la construction de ce tunnel a entraîné automatiquement l'ajournement de tout projet de construction de lignes à très grande vitesse passant par notre pays.

— Un membre attire l'attention sur le fait que la navette journalière entre des lieux très éloignés de Bruxelles et la capitale reste importante.

Om Brussel te bereiken vanuit Hoei (nauwelijks 80 km) moet men nog 2 uur onderweg zijn.

Vroeger kon men internationale treinen nemen die te Hoei stopten, waardoor er een betere verbinding met Brussel was.

Thans stoppen de internationale treinen niet meer te Hoei.

Waarom heeft de NMBS, in het belang van haar klanten, geen treinstellen of bijkomende treinen ingezet voor de verbinding met de hoofdstad ?

De Minister antwoordt dat het niet verantwoord is internationale treinen te Hoei te doen stoppen.

Er zijn tweemaal per uur binnenlandse treinen in beide richtingen waarmee Brussel in 1 u. 15 of in 1 u. 27 kan worden bereikt.

— De volgende vraag wordt gesteld in functie van de bekommernis van een deconcentratie naar de regio.

De NMBS gaat ervan uit dat door een verbetering van de capaciteit van de lijnen die naar de hoofdstad lopen meer mogelijkheden ontstaan voor de uitwijking en het onderhoud van het rollend materieel, en dat in verband daarmee de wijkbundels van Schaerbeek werden gemoderniseerd en uitgebreid.

Moeten deze werkzaamheden noodzakelijkerwijze in de Brusselse agglomeratie worden gedaan ?

In een beperkte kring rond Brussel zijn er voldoende grote stations met beschikbare ruimte waar nuttig zou kunnen worden gedecentraliseerd.

Kunnen ter zake voorstellen worden verwacht ?

Voor wat de bundels van de directie M (onderhoud en werkplaatsen) betreft, is, volgens het antwoord, in Schaerbeek (Brusselse agglomeratie) een aanpassing gebeurd van :

— Een bundel van getrokken rijtuigen aan elektrische motorrijtuigen;

— Een bundel voor de kolenmengelaar aan de uitbating van een mechanische wasstand;

— Een bundel voor diesellocomotieven aan elektrische locomotieven.

Er dient ervan uitgegaan dat het materieel zijn lopende onderhoud moet krijgen in de onmiddellijke omgeving van de plaats waar de dienst beëindigd wordt, ten einde losse ritten op reeds overbelaste toegangslijnen te vermijden.

Wel wordt overwogen stelselmatige periodische onderhoudswerken in werkplaatsen buiten de Brusselse agglomeratie te laten uitvoeren.

Op een verdere vraag betreffende de wijkbundels te Schaerbeek — inrichting van de centrale stapelplaats van de baan — antwoordt de Minister dat wel degelijk werd rekening gehouden met de grondinname voor het eindpunt van de E10.

Le trajet pour atteindre Bruxelles au départ de Huy (à peine 80 km) demande encore 2 heures.

Autrefois, on pouvait utiliser des trains internationaux qui s'arrêtaient à Huy, pour obtenir de meilleures correspondances vers Bruxelles.

Actuellement, les trains internationaux ne s'y arrêtent plus.

Pourquoi la SNCB n'a-t-elle pas, dans l'intérêt de sa clientèle, mis en service des automotrices ou des trains supplémentaires, qui assureraient les mêmes liaisons ?

Le Ministre répond que l'arrêt des trains internationaux en gare de Huy ne se justifie pas.

Il existe une organisation de trains intérieurs qui offre toutes les heures deux relations par heure et par sens l'une en 1 h 15, l'autre en 1 h 27.

— La question suivante s'inspire du souci d'une déconcentration vers les régions.

La SNCB part de l'idée que l'amélioration de la capacité des lignes en direction de la capitale multiplie les possibilités de garage et d'entretien du matériel roulant, et c'est dans cette optique que les fuseaux de garage de Schaerbeek ont été modernisés et développés.

Ces travaux doivent-ils être nécessairement effectués dans l'agglomération bruxelloise ?

Dans un rayon restreint autour de Bruxelles il existe suffisamment de grandes stations qui présentent des espaces disponibles et vers lesquelles la décentralisation pourrait utilement se faire.

Peut-on attendre des propositions à ce sujet ?

Il est répondu qu'en ce qui concerne les faisceaux de la direction M (entretien et ateliers), il a été procédé à l'adaptation à Schaerbeek (agglomération bruxelloise) :

— D'un faisceau pour voitures remorquées aux automotrices électriques;

— D'un faisceau pour le mélangeur de charbon à l'exploitation d'un poste de lavage mécanique;

— D'un faisceau pour locomotives diesel aux locomotives électriques.

Il importe de tenir compte du fait que l'entretien régulier du matériel doit se faire dans les environs immédiats du lieu où le service prend fin, ceci en vue d'éviter les voyages à vide sur des lignes d'accès déjà surencombrées.

Il est toutefois envisagé de procéder à des travaux d'entretien périodiques dans des ateliers situés en dehors de l'agglomération bruxelloise.

A une question complémentaire relative aux fuseaux de garage à Schaerbeek — établissement de l'entrepôt central de la voie — le Ministre répond qu'il a été effectivement tenu compte de l'emprise réservée à la sortie de l'E10.

b) *Vlaanderen*

— De Antwerpse middens hebben voortdurend aange-
drongen op de verwezenlijking van een snelle verbinding met
het Ruhrgebied via de zgn. « IJzeren Rijn ».

Hoever staat het met deze verwezenlijkingen en welke is
de houding van de NMBS ter zake ?

Deze haast « klassieke » vraag krijgt volgend antwoord :

Goede verbindingen tussen Antwerpen en haar hinterland
zijn ook voor de NMBS van uitzonderlijk belang.

Daarbij dient echter gewezen op het feit dat bedrijfseco-
nomisch gezien, een spoorwegonderneming er alle belang
bij heeft het potentieel vervoer in een bepaalde relatie —
het weze tussen België en Duitsland, of in gelijk welke andere
— op één reisweg te concentreren (in plaats van over twee
reiswegen te spreiden) zolang wel te verstaan de lijncapaci-
teit het saturatiepunt niet heeft bereikt. Dit beleidsobjectief
maakt het immers mogelijk te besparen op de vaste exploi-
tatiekosten en aldus de unitaire kostprijs van het spoorweg-
vervoer te drukken.

Aldus wordt momenteel het vervoer België-Duitsland
geconcentreerd via Montzen, zodat de lijn via Hamont naar
het Ruhrgebied uitsluitend gebruikt wordt voor het lokaal
goederenverkeer of voor het transport dat verkeerstechnisch
gezien geen andere dan dit traject kan gebruiken of nog als
alternatieve of reservetraject ingeval van eventuele verza-
diging of storing van het traject via Montzen. Als voorbeeld
kan worden vermeld dat de huckepacktreinen tussen Ant-
werpen en het Ruhrgebied op de lijn via Hamont rijden.

Daarbij dient tevens in 't bijzonder de nadruk gelegd op
het feit dat voor de reisweg via Hamont, drie maatschap-
pijen betrokken zijn bij de afwikkeling van het verkeer het-
geen als onmiddellijk gevolg heeft de toerekening van drie
keer een vaste kost, en dit in tegenstelling met de reisweg
over Montzen waar slechts twee maatschappijen betrokken
zijn.

— Terzelfder tijd wordt de zeer karige treindienst België-
Nederland aangeklaagd, dit in tegenstelling tot België-Frank-
rijk.

Kan de NMBS ter zake, in overleg met de andere spoor-
wegmaatschappijen, geen dienstregeling uitwerken in het
raam van een breder Benelux-perspectief ?

Over de ganse lengte van de Nederlandse grens zijn er
trouwens slechts twee overgangspunten van reizigerstreinen,
nl. Essen-Rozendaal en Visé.

In zijn antwoord weerlegt de Ministers deze bewering.

Indien wordt rekening gehouden met het verkeer over het
grensstation Givet zijn er dagelijks tussen België en

a) Frankrijk (in beide richtingen) 84 treinen ;

b) Nederland (in beide richtingen) 81 treinen.

b) *Flandre*

— Les milieux anversois ont insisté sans discontinuer sur
la réalisation d'une liaison rapide avec la région de la Ruhr
via le « Rhin ferré ».

Où en est la réalisation de cette liaison et quelle attitude la
SNCB adopte-t-elle en la matière ?

A cette question presque « classique », il est répondu
comme suit :

L'existence de bonnes liaisons entre Anvers et son arrière-
pays a également une importance exceptionnelle pour la
SNCB.

Il importe toutefois de souligner que, d'un point de vue
économique, une entreprise ferroviaire a tout intérêt à con-
centrer le potentiel « transport » d'une relation bien déter-
minée — que ce soit entre la Belgique et l'Allemagne ou
n'importe quel autre pays — sur un seul parcours (au lieu
de l'étaler sur deux parcours) aussi longtemps, bien entendu,
que la capacité de la ligne en question n'a pas atteint son
point de saturation. Une telle gestion permet en effet de
réaliser des économies sur les frais fixes d'exploitation et
donc de réduire le coût unitaire du transport ferroviaire.

C'est ainsi qu'en ce moment, le transport Belgique-Alle-
magne est concentré sur la voie passant par Montzen, de
telle sorte que la ligne en direction de la région de la Ruhr
via Hamont est utilisée exclusivement pour le transport
local de marchandises ou pour les transports qui, technique-
ment, ne peuvent emprunter d'autre itinéraire ou encore
comme itinéraire de rechange ou de réserve en cas de satu-
ration ou de perturbation éventuelles de l'itinéraire passant
par Montzen. Signalons à titre d'exemple qu'entre Anvers-
région de la Ruhr, les transports rail-route empruntent la
ligne via Hamont.

Par ailleurs, il y a lieu d'attirer tout spécialement l'atten-
tion sur le fait que, pour ce qui est du trajet via Hamont,
le déroulement du trafic se fait à l'intervention de trois
sociétés, ce qui a comme conséquence immédiate que les
frais fixes doivent être payés trois fois, et ce à l'opposé
du trajet via Montzen qui se fait à l'intervention de deux
sociétés seulement.

— Par la même occasion, un membre critique la très basse
fréquence des trains entre la Belgique et les Pays-Bas, contrai-
rement à ceux qui relient la Belgique et la France.

La SNCB ne peut-elle, d'accord avec les autres compagnies
ferroviaires, mettre au point un horaire dans le cadre d'une
perspective bénéluxienne élargie ?

Sur toute la longueur de la frontière néerlandaise, il n'y a
d'ailleurs que deux points de passage pour les trains de voya-
geurs : Essen-Rozendaal et Visé.

Dans sa réponse, le Ministre réfute cette affirmation.

Si l'on tient compte du trafic passant par la gare frontière
de Givet, il y a quotidiennement entre la Belgique et

a) La France (dans les deux directions) 84 trains ;

b) Les Pays-Bas (dans les deux directions) 81 trains.

Laat men dit grensstation buiten beschouwing dan worden dit 68 treinen tussen België en Frankrijk en 81 tussen België en Nederland, wat moeilijk als «karige treindienst» mag voorgesteld worden.

Voor het interhoofdstedelijk verkeer zijn er :

- 42 treinen tussen Brussel en Amsterdam (in beide richtingen)
- 24 treinen tussen Brussel en Parijs (in beide richtingen).

De huidige dienstregeling van de Benelux-treinen namelijk 1 trein per uur in beide richtingen volstaat momenteel om te voldoen aan de huidige vraag voor deze relatie.

Bovendien voldoen de twee overgangspunten voor reizigerstreinen aan de behoeften van de bestaande verkeersstromen tussen België en Nederland.

— Ook een tweede commissielid vraagt of de Minister het ogenblik niet gunstig vindt om de zogenaamde ijzeren Schelde-Rijnverbinding (Antwerpen-Neerpelt-Weert-Roermond-Ruhrgebied) terug in ere te herstellen. Samen met het aanleggen van expreswegen en het verbreden der kanalen kan dit bijdragen tot het ontsluiten van Noord-Limburg.

Kan er tevens niet overwogen worden de zogenaamde Vlaamse aslijn Kortrijk-Gent-Sint-Niklaas-Antwerpen-Lier-Aarschot-Hasselt-Tongeren uit te breiden met de antenne Bilzen-Maastricht, een afgeschafte lijn voor reizigersverkeer ?

Volgens het antwoord staat de lijn Antwerpen-Neerpelt-Weert open voor alle goederenverkeer. De goederentreinen van Antwerpen naar Duitsland worden over Montzen geleid omdat het concentreren op één enkele reisweg voordelen biedt onder verkeerstechnisch oogpunt.

Door het herinrichten van een reizigersdienst van Antwerpen naar Neerpelt zal deze lijn aan belang winnen voor de inwoners van de Noorderkempen.

Het heropenen van de antenne Bilzen-Maastricht voor reizigersverkeer werd tot hiertoe niet overwogen. Dit zou in geen geval een geldig alternatief kunnen vormen voor de verbinding Antwerpen-Ruhrgebied, noch voor goederen, noch voor reizigers, gezien de lokale toestand te Maastricht.

— In het plan 1976-1980 is de elektrificatie van de as Antwerpen-Hasselt-Montzen ingeschreven wat voorzeker moet toegejuicht worden. Maar moeten we nu in Limburg echt wachten tot 1982 of later om een fatsoenlijke verbinding Hasselt-Antwerpen te bekomen ? Dat er een pakket aan cliënteel bestaat bewijst de proef door de NMBS uitgevoerd met de rood-gele motortreinen tussen Hasselt-Aarschot-Antwerpen en omgekeerd. Daar waar deze motortreinen in het beginstadium praktisch geen cliënteel kenden, worden er nu tijdens de spitsuren bezettingen genoteerd van meer dan 200 reizigers.

Si l'on fait abstraction de cette gare frontière, cela donne 68 trains entre la Belgique et la France et 81 entre la Belgique et les Pays-Bas, ce qui ne peut guère être présenté comme une « très basse fréquence ».

Pour ce qui est du trafic entre les capitales, il y a :

- 42 trains entre Bruxelles et Amsterdam (dans les deux directions)
- 24 trains entre Bruxelles et Paris (dans les deux directions).

L'horaire actuel des trains bénéluxiens, soit un train par heure dans les deux directions, suffit à satisfaire la demande sur cette relation.

En outre, les deux points de passage pour les trains de voyageurs répondent aux besoins des courants de trafic existant entre la Belgique et les Pays-Bas.

— Un autre commissaire demande à son tour si le Ministre ne trouve pas le moment opportun pour remettre en honneur la « liaison ferrée » Escaut-Rhin (Anvers-Neerpelt-Weert-Roermond-Ruhr). Parallèlement à la construction de voies rapides et à l'élargissement des canaux, cela peut contribuer à l'ouverture du Limbourg septentrional.

Ne peut-on envisager parallèlement l'extension de la « dorsale flamande » Courtrai-Gand-Saint-Nicolas-Anvers-Lier-Aarschot-Hasselt-Tongres par l'antenne Bilzen-Maastricht, une voie supprimée pour le trafic des voyageurs ?

Le Ministre répond que la ligne Anvers-Neerpelt-Weert est ouverte à tout trafic de marchandises. Les trains de marchandises allant d'Anvers vers l'Allemagne sont acheminés par Montzen parce que leur concentration sur un parcours unique offre des avantages au point de vue technique du trafic.

Le rétablissement d'un service de voyageurs entre Anvers et Neerpelt restimulera l'intérêt des voyageurs du nord de la Campine pour cette ligne.

La réouverture de l'antenne Bilzen-Maastricht au trafic des voyageurs n'a pas été envisagée jusqu'à présent. Elle ne pourrait en aucun cas constituer une bonne solution de rechange à la liaison Anvers-Ruhr, ni pour les marchandises, ni pour les voyageurs, étant donné la situation locale à Maastricht.

— Le plan 1976-1980 prévoit l'électrification de l'axe Anvers-Hasselt-Montzen, ce dont il faut assurément se réjouir. Mais nous autres, habitants du Limbourg, devons-nous maintenant attendre effectivement jusqu'en 1982 ou plus longtemps encore pour obtenir une liaison convenable entre Hasselt et Anvers ? L'existence d'une clientèle a été démontrée par l'expérience effectuée par la SNCB avec des automotrices rouge-jaune entre Hasselt-Aarschot-Anvers et vice-versa. Alors qu'au début, ces automotrices n'avaient pratiquement pas de clientèle, on enregistre actuellement, aux heures de pointe, des taux d'occupation de plus de 200 voyageurs.

Het cadanceren van deze treinverbinding, zo mogelijk zonder het station Aarschot aan te doen, zou deze lijn nog attractiever maken en Hasselt met Antwerpen verbinden in minder dan één uur.

Volgens het antwoord blijft het aantal reizigers op de rood-gele motortreinen onder de verwachtingen. De bezetting van 200 reizigers wordt benaderd op één enkele trein (1896) en dan alleen tussen Antwerpen en Aarschot.

Moest deze laatste halte niet bediend worden dan zou het aantal reizigers zeker nog dalen.

Toch zal vanaf mei 1978 een bijkomende rit in beide richtingen voorzien worden in de voormiddag.

— Voor de uitbouw van de Vlaamse aslijn wordt ook vanuit de Kempen sinds jaren gepleit.

Waarom werd bij het uitbouwen van het station Berchem niet de mogelijkheid voorzien de oost-westverbinding te realiseren, zonder opnieuw gebruik te moeten maken van de noord-zuidas Berchem-Antwerpen Centraal, die overbezet is?

De Minister antwoordt dat de NMBS bij het vrijgeven van de vestinggrachten en fortenlijn rond Antwerpen voor de aanleg, door het Ministerie van Openbare Werken, van een ringlaan en de E3, van de gelegenheid gebruik heeft kunnen maken om een spoorwegzate te verkrijgen die het mogelijk maakte het Land van Waas rechtstreeks te verbinden met Antwerpen-Centraal.

De complexiteit van het geheel van deze verwezenlijkingen, alsook de toestand van de zate te Berchem lieten niet toe van een verbindingsbocht aan te leggen richting Lier.

Een dergelijke bocht zou trouwens niet mogelijk gemaakt hebben de treinen Berchem te laten binnenrijden.

— Een andere vraag betreft de vooruitzichten van de NMBS voor het verwezenlijken van de verbinding Leuven Aarschot-Herentals-Turnhout.

Op 28 mei eerstkomend wordt, volgens het antwoord, de reizigerstreindienst in de Kempen volledig geherstructureerd. Deze wijzigingen omvatten onder meer het inleggen van een gecadanceerde uurdienst tussen Herentals en Turnhout op de werkdagen.

Voor het baanvak Leuven-Aarschot, onderdeel van de verbinding Antwerpen-Aarschot-Leuven, is de indienstname van de elektrificatie voorzien in 1980.

Op het huidig ogenblik bestaan er geen vooruitzichten bij de NMBS wat het vak Aarschot-Herentals betreft.

Kan de Minister de stand van zaken geven over het spoorwegproject in verband met het aanleggen van de verbindingsbocht tussen de lijnen 16 en 35, grondgebied Aar-

L'organisation d'horaires cadencés, si possible sans arrêt à la gare d'Aarschot, rendrait cette ligne encore plus attrayante et créerait la possibilité de relier Hasselt à Anvers en moins d'une heure.

Il est répondu que le nombre de voyageurs empruntant les automotrices rouge-jaune demeure en deçà des prévisions. Ce n'est que sur un seul train (1896) (et encore uniquement sur le tronçon Anvers-Aarschot) que le taux d'occupation est proche de 200 voyageurs.

S'il n'y avait pas d'arrêt à la gare d'Aarschot, il est certain que le nombre de voyageurs diminuerait encore.

Il n'empêche qu'à partir du mois de mai 1978, un train supplémentaire sera mis en service dans l'avant-midi dans les deux directions.

— Depuis des années déjà, la Campine demande également le développement de la dorsale flamande.

Pourquoi n'a-t-on pas prévu, à l'occasion de l'agrandissement de la gare de Berchem, la possibilité de réaliser la liaison est-ouest, sans devoir à nouveau passer par l'axe nord-sud Berchem-Anvers central, qui est suroccupée.

Le Ministre répond qu'au moment où la SNCB a cédé les fortifications et la ligne de forts entourant Anvers aux Travaux publics pour donner la possibilité à ces derniers d'y aménager un boulevard périphérique et l'autoroute E3, elle a eu l'occasion d'obtenir un site ferroviaire permettant de relier directement le pays de Waas et la gare d'Anvers-Central.

La complexité de toutes ces réalisations ainsi que l'état du site de Berchem n'ont pas permis d'aménager une courbe de raccordement en direction de Lierre.

Une telle courbe n'aurait d'ailleurs pas permis aux trains d'entrer dans la gare de Berchem.

— Une autre question a trait aux prévisions de la SNCB en ce qui concerne la réalisation de la liaison Louvain-Aarschot-Herentals-Turnhout.

Le Ministre répond que, le 28 mai prochain, le service des trains de voyageurs sera complètement restructuré en Campine. Les modifications envisagées comprennent notamment l'instauration d'un horaire cadencé les jours ouvrables entre Herentals et Turnhout.

Pour la ligne Louvain-Aarschot, qui est un tronçon de la liaison Anvers-Aarschot-Louvain, la mise en service de la ligne électrifiée est prévue pour 1980.

Jusqu'à présent, la SNCB n'a encore élaboré aucun projet pour la ligne Aarschot-Herentals.

— Le Ministre pourrait-il préciser où en est le projet ferroviaire relatif à l'aménagement de la courbe de raccordement entre les lignes 16 et 35 sur le territoire de la commune

schot, dat onteigeningen en infrastructuurwerken noodzakelijk zal maken ?

De Minister deelt mede dat bij de uitvoering van de elektrificatiewerken de NMBS de huidige verbingsbocht tussen de lijnen 16 en 35 wil vervangen door een meer noordelijk gelegen spoorverbinding.

Het Ministerie van Openbare Werken voorziet te Aarschot de aanleg van een oostelijke omleidingsweg. De uitvoering van deze werken moet gezamenlijk met deze van de NMBS geschieden. Hierdoor wordt het mogelijk de spooroverwegen af te schaffen in de spoordriehoek van Aarschot. Sinds jaren vormen deze overwegen immers, gezien zij dicht bij elkaar zijn gelegen en veelvuldig gesloten, een gevaarlijke toestand. Ingevolge de elektrificatie zal het treinverkeer toenemen waardoor deze toestand nog zal verslechteren.

De plannen voor het openbaar onderzoek, met het oog op het nemen van het koninklijk besluit, voor wat de werken van de NMBS betreft, zijn in opmaak en zullen midden 1978 naar de bevoegde instanties worden opgezonden.

— Welke verbeteringen zal de NMBS brengen aan de spoorwegverbindingen tussen Turnhout en Antwerpen ?

Volgens de Minister worden belangrijke verbeteringen aangebracht vanaf 28 mei 1978.

Werkdagen (uitgezonderd zaterdag).

De basisdienst is voorzien als volgt :

(Vertr.) A 44'	Turnhout	↑ B 40' (Aankomst)
B 00' — B 03'	Herentals	B 21' — B 24'
	(aansluiting)	
B 37' (Aankomst)	↓ Antwerpen Cent.)	A 47' (Vertrek)
dus 53' reisduur		dus 53' reisduur

De relatie bestaat alle uren, in elke richting.

Weekend.

Een trein per richting om de 2 uren, zaterdag en zondag tot 17 uur.

Zondag vanaf 17 uur, zelfde basisdienst als op de werkdagen.

Spitsuur.

De relatie Turnhout - Antwerpen wordt opmerkelijk verbeterd :

Voorbeelden :

In 1977 :

Turnhout 6.13 - Antwerpen 7.19 (= 1 u. 6').

Antwerpen 17.24 - Turnhout 18.39 (= 1 u. 15').

l'Aarschot (Ourodenberg) nécessitera des expropriations et des travaux d'infrastructure.

Le Ministre signale que, lors de l'exécution des travaux d'électrification, la SNCB compte remplacer l'actuelle courbe de raccordement entre les lignes 16 et 35 par une liaison ferroviaire située davantage au nord.

Le Ministre des Travaux publics prévoit l'aménagement à Aarschot d'une voie de contournement à l'est. Ces travaux devront être exécutés parallèlement à ceux de la SNCB. Ceci permettra de supprimer les passages à niveau dans le triangle ferroviaire d'Aarschot. Ces passages représentent en effet un danger permanent depuis des années, étant donné qu'ils sont situés à une courte distance les uns des autres et qu'ils sont fréquemment fermés. L'électrification aura pour effet d'intensifier le trafic ferroviaire, ce qui ne fera qu'aggraver encore la situation.

Les projets d'enquête publique en vue d'un arrêté royal à prendre pour les travaux de la SNCB sont en voie d'élaboration et seront soumis à la mi-1978 aux instances compétentes.

— Quelles améliorations la SNCB apportera-t-elle aux liaisons ferroviaires entre Turnhout et Anvers ?

Le Ministre répond que d'importantes améliorations interviendront à partir du 28 mai 1978.

Jours ouvrables (le samedi excepté).

Le service de base prévu est le suivant :

(Départ) A 44'	Turnhout	↑ B 40' (Arrivée)
B 00' — B 03'	Herentals	B 21' — B 24'
	(correspondance)	
B 37' (Arrivée)	↓ Anvers-Central	A 47' (Départ)
La durée		La durée
du voyage est donc de 53'		du voyage est donc de 53'

La relation est assurée toutes les heures dans chaque direction.

Fin de semaine.

Un train dans chaque direction toutes les 2 heures, le samedi et le dimanche jusqu'à 17 heures.

Le dimanche, à partir de 17 heures, même service de base que pour les jours ouvrables.

Heures de pointe.

La relation Turnhout - Anvers est sensiblement améliorée :

Exemples :

En 1977 :

Turnhout 6.13 - Anvers 7.19 (= 1 h 6').

Anvers 17.24 - Turnhout 18.39 (= 1 h 15').

In 1978 :

Turnhout 6.23 - Antwerpen 7.17 (= 54').

Antwerpen 17.24 - Turnhout 18.15 (= 51').

— We dachten dat de beslissing in de Raad van Beheer der NMBS van 30 september 1977 tot het heropenen van de lijn Mol-Neerpelt, een gunstig perspectief opende in de goede richting, t.w. het heropenen van afgeschafte spoorlijnen voor reizigersverkeer in Limburg.

Ondanks het feit dat de NMBS momenteel enorme inspanningen doet om in mei 1978 te kunnen starten met dit project, bereiken ons alarmerende berichten vanuit het ministerie van Begroting, hetwelk zijn veto zou gesteld hebben tegen genoemde heropening.

De vraag is dan ook : wordt de lijn Mol-Neerpelt wel degelijk heropend in mei 1978, bij gelegenheid van het vernieuwen der uurregelingen NMBS ?

De heropening is voor Noord-Limburg van primordiaal belang.

Volgens het antwoord werd het opnieuw in-dienst-stellen van reizigersverkeer op de spoorlijn Mol-Neerpelt principieel beslist door de Raad van Beheer van de NMBS.

Het dossier is op dit ogenblik voor advies voorgelegd aan de Administratie van Begroting.

Het ligt in mijn bedoeling Neerpelt, naast Genk, uit te bouwen tot een belangrijk verkeersknooppunt voor de organisatie van het secundair vervoer in Noord en Midden Limburg en voor de aansluiting ervan op het spoorwegnet.

— Het samenbrengen van de autobussen en trams in een maatschappij NMVB moet volgens de Minister de verbetering inhouden van het openbaar busvervoer.

De realiteit dwingt ons echter het omgekeerde vast te stellen, althans in Limburg. Waar de autobussen NMBS voorheen de afstand Hasselt-Neerpelt (± 45 km) overbruggen in ± 1 u 15 tot 1 u 20 doen de autobussen NMVB er thans in de spitsuren tot 1 u 45 over. Men kan dit bezwaarlijk als een verbetering beschouwen.

Mijns inziens bestaat een alternatieve en betere oplossing in het heropenen van de reizigersdienst op de spoorlijn Hasselt-Neerpelt. Met een minimum aan kosten kan de infrastructuur van deze lijn aangepast worden. Het gaat hier nl. enkel over het gedeelte Houthalen-Neerpelt, daar het gedeelte Hasselt-Houthalen deel uitmaakt van de lijn Hasselt-Mol.

In zijn antwoord verklaarde de Minister dat de mogelijkheid tot het terug invoeren van reizigerstreinen waar ze vroeger vervangen werden door autobussen, werd onderzocht door zijn departement in overleg met de NMBS voor vier lijnen verspreid over het ganse land. Het besluit van dit onderzoek was dat voorlopig en in de gegeven omstandigheden slechts één enkele lijn in aanmerking kwam voor een proef

En 1978 :

Turnhout 6.23 - Anvers 7.17 (= 54').

Anvers 17.24 - Turnhout 18.15 (= 51').

— Nous croyions que la décision prise le 30 septembre 1977 par le Conseil d'administration de la SNCB et tendant à rouvrir la ligne Mol-Neerpelt ouvrait une perspective favorable dans la bonne direction, qui est la réouverture au trafic de voyageurs de lignes ferroviaires supprimées dans le Limbourg.

Alors que la SNCB fournit pour l'instant des efforts énormes pour pouvoir faire démarrer ce projet en 1978, nous avons reçu des informations alarmantes en provenance du Ministère du Budget, selon lesquelles ce dernier aurait mis son veto à ladite réouverture.

La question se pose dès lors de savoir si la ligne Mol-Neerpelt sera effectivement rouverte en mai 1978 à l'occasion du renouvellement des horaires de la SNCB.

Cette réouverture est d'un intérêt primordial pour le Limbourg septentrional.

Le Ministre répond que la remise en service de trains affectés au trafic de voyageurs sur la ligne Mol-Neerpelt a en principe été décidée par le Conseil d'administration de la SNCB.

Le dossier a été soumis pour avis à l'Administration du Budget.

Le Ministre ajoute qu'il a l'intention de faire de Neerpelt, parallèlement à Genk, un nœud de trafic important pour l'organisation des transports secondaires dans le Limbourg septentrional et central et pour la jonction de ces transports avec le réseau ferroviaire.

— Le regroupement des autobus et des tramways en une seule société, la SNCV, doit, selon le Ministre, entraîner une amélioration des transports publics par autobus.

Les réalités nous obligent toutefois à constater que c'est précisément le contraire, du moins dans le Limbourg. Alors que précédemment les autobus SNCB parcouraient la distance Hasselt-Neerpelt (± 45 km) en 1 h 15 ou 1 h 20 environ, les autobus de la SNCV y mettent maintenant jusqu'à 1 h 45 aux heures de pointe. Ce qui peut difficilement être considéré comme une amélioration.

D'après l'intervenant, il existe une solution de rechange qui est meilleure et consisterait à rétablir le service voyageurs sur la ligne Hasselt-Neerpelt. L'infrastructure de cette ligne pourrait être adaptée pour un minimum de frais. En effet, il s'agit seulement du tronçon Houthalen-Neerpelt, puisque Hasselt-Houthalen fait partie de la ligne Hasselt-Mol.

Le Ministre répond que la possibilité de rétablir des trains de voyageurs où ils ont été remplacés par des autobus a été examinée par son département, en coopération avec la SNCB, pour quatre lignes réparties sur l'ensemble du pays. La conclusion de cette étude a été que, provisoirement et dans les circonstances données, une seule ligne, Mol-Neerpelt, pouvait être prise en considération pour une expérience de rétablis-

van wederinvoeren van treinen, nl. Mol-Neerpelt. Het herinvoeren van reizigersverkeer op het vak Houthalen-Neerpelt kan vooralsnog niet in overweging worden genomen.

— In tegenstelling tot de vraag om uitbreiding van bepaalde lijnen vraagt een lid zich af of door de Maatschappij wel vooraf werd bestudeerd of deze lijnen een voldoende rendement zullen geven (vb. Hasselt-Genk) ?

In welke mate heeft de Maatschappij in haar bedrijfsbeheer rekening gehouden met noodzakelijke bezuinigingen ?

De Minister bevestigt dat, telkens de NMBS een lijn opnieuw wil uitbouwen, er voorafgaandelijk een studie wordt uitgevoerd.

Met Hasselt - Genk wordt de kern van een stad van 60 000 inwoners rechtstreeks met de provinciehoofdplaats en met Brussel verbonden.

Bij het intensifiëren van het vervoersaanbod op bestaande lijnen wordt uit bezuinigingsoverweging de verbetering doorgevoerd in functie van het beschikbare materieel en personeel, met het doel zoveel mogelijk rechtstreekse relaties tot stand te brengen en de commerciële snelheid op te drijven.

— Een laatste vraag betreft de spoorwegverbinding tussen Denderleeuw en Zottegem.

Wordt de indertijd beloofde datum in de planning van de NMBS ongewijzigd behouden nl. aanvang der werken in 1979 ?

De electrificatiewerken van de lijn Denderleeuw-Zottegem zullen effectief in 1979 aangevat worden, zegt de Minister. De indienstelling ervan is voorzien voor 1982.

C. Wallonië

— De vraag betreffende de spoorverbinding Luik-Marche heeft ook technische aspecten.

Waarom zou de NMBS in de stille uren geen licht materieel in bedrijf kunnen nemen op de spoorverbinding Luik-Marche ?

Kan de Maatschappij het gebruik van zwaar materieel buiten de spitsuren technisch verantwoorden ?

Wat zijn de financiële gevolgen van het beleid van de NMBS ?

Het antwoord op deze vragen luidt als volgt :

Voor het reizigersvervoer op de spitsuren heeft de NMBS veel voertuigen nodig, die meestal niet worden gebruikt tijdens de stille uren. In plaats van materieel aan te kopen dat speciaal geschikt is voor de uren met weinig verkeer, investeert de Maatschappij derhalve in materieel dat in alle omstandigheden kan worden gebruikt.

1. Het materieel dat tijdens de stille uren wordt gebruikt op de lijn Luik-Marche bestaat uit stellen van drie wagons.

sement des trains. La reprise du transport de voyageurs sur le tronçon Houthalen-Neerpelt ne peut pas être envisagée pour l'instant.

— A l'opposé des membres qui ont demandé l'extension de certaines lignes, un commissaire se demande si la Société s'est donné la peine d'examiner la rentabilité de ces lignes (Hasselt-Genk, par exemple).

Dans quelle mesure la Société a-t-elle tenu compte dans sa politique des économies qui s'imposent ?

Le Ministre répond que, chaque fois que la SNCB se propose de renforcer une ligne, il est procédé à une étude préalable.

Dans le cas de Hasselt-Genk, il s'agit d'établir une liaison directe entre le cœur d'une ville de 60 000 habitants et le chef-lieu de la province et Bruxelles.

L'intensification de l'offre de transports sur des lignes existantes se fait toujours, par souci d'économie, en fonction du matériel et du personnel disponibles et dans le but de réaliser le plus possible de liaisons directes et d'accroître la vitesse commerciale.

— Une dernière question concerne la liaison ferroviaire entre Denderleeuw et Zottegem.

La promesse antérieure, soit le début des travaux en 1979, est-elle maintenue dans le planning de la SNCB ?

Le Ministre répond que les travaux d'électrification de la ligne Denderleeuw-Zottegem seront effectivement entrepris en 1979. La mise en service est prévue pour 1982.

C. Wallonie

— La question concernant la liaison ferroviaire Liège-Marche a également des aspects techniques.

Pourquoi la SNCB ne pourrait-elle mettre en service aux heures creuses du matériel léger sur la relation ferroviaire Liège-Marche ?

La Société peut-elle donner une justification technique à la mise en service de matériel lourd en dehors des heures de pointe ?

Quelle est la conséquence financière de la politique suivie par la SNCB ?

La réponse à cette question est la suivante :

Afin de pouvoir assurer le transport de voyageurs aux heures de pointe, la SNCB a besoin d'un parc important de véhicules, dont un grand nombre est inutilisé pendant les heures creuses de la journée. Dès lors, au lieu d'acquérir un matériel spécialement conçu pour les périodes à faible trafic, la Société investit dans un matériel qu'elle peut utiliser dans toutes les circonstances.

1. Le matériel utilisé aux heures creuses sur la ligne Liège-Marche consiste en rames composées de trois voitures.

2. Een dergelijk stel weegt slechts 133 ton. Het is comfortabel materieel van degelijke kwaliteit, aangezien het gaat om M2-wagens.

3. Bij de depots te Kinkempois en te Jemelle behoren geen motortreinen. Alleen het depot Bertrix heeft een motortreinenpark dat volledig wordt aangewend op de as Athus-Maas en tussen Libramont en Gouvy.

4. Het tienjarenplan van de NMBS, goedgekeurd door de « Conseil économique wallon », voorziet niet in de elektrificering van de lijn Luik-Jemelle.

— Wat voorziet de NMBS voor de elektrificering en de modernisering van de spoorlijn Charleroi-Ottignies ?

Het antwoord luidt dat de eerste voorbereidende werken in 1978 zullen beginnen.

Het gebruik van elektrische tractie is voorzien voor 1984.

7. NMBS en arbeidsmarkt

— Inzake de bouw van rollend materieel hebben de overheid en de NMBS de jongste jaren inspanningen gedaan voor het ontwerpen en bouwen van materieel dat een zekere faam heeft verkregen. Er werden o.m. vooruitgangscontracten afgesloten.

Een lid wenst informatie over de gevolgen die deze inspanningen hebben gehad op het internationaal vlak.

Volgend antwoord werd verstrekt :

1. *Standaard Europese rijtuigen.*

In 1973 werd een akkoord ondertekend tussen Eurofina (Europese financieringsmaatschappij van rollend materieel) en 4 maatschappijen, waaronder de N.V. « Brugeoise et Nivelles », voor de studie en de bouw van Europese standaard rijtuigen bestemd voor de Duitse, Italiaanse, Oostenrijkse, Zwitserse, Franse en Belgische spoorwegen.

In 1976 kwam de N.V. « Brugeoise et Nivelles » bestelling van 80 rijtuigen van het bovengenoemde type bestemd voor de NMBS evenals 20 rijtuigen voor de Zwitserse spoorwegen.

2. *Electrische lokomotieven.*

De NV « Brugeoise et Nivelles », in samenwerking met ACEC, heeft over een tijdsduur van 10 jaren een zeker aantal elektrische lokomotieven aan de NMBS geleverd, hetwelk aan deze twee maatschappijen een goede faam heeft gegeven. De levering van 23 elektrische lokomotieven van 5000 PK aan de Zuid-Koreaanse spoorwegen in 1972 en 1973 zijn daar een sprekend bewijs van. Daarenboven heeft de ACEC nog elektrische uitrustingen geleverd aan Zuid-Korea, bestemd voor lokomotieven met een niet in België gebouwde onderbouw.

3. *Rijtuigen voor binnenverkeer.*

De NMBS bestudeert een nieuw type rijtuig voor het binnenverkeer genaamd « BREAK ». Bijzondere aandacht wordt

2. Une telle rame ne pèse que 133 t. C'est du matériel confortable et de qualité puisqu'il s'agit de voitures M2.

3. Les dépôts de Kinkempois et de Jemelle ne gèrent pas de matériel autorails. Seul le dépôt de Bertrix a un parc d'auto-rails qui est pleinement utilisé sur l'axe Athus-Meuse et entre Libramont et Gouvy.

4. Le plan décennal de la SNCB, approuvé par le Conseil économique wallon, ne prévoit pas l'électrification de la ligne Liège-Jemelle.

— Quelles sont les prévisions de la SNCB pour l'électrification et la modernisation de la ligne ferroviaire Charleroi-Ottignies ?

D'après la réponse, les premiers travaux préparatoires débuteront en 1978.

La mise en service de la traction électrique est prévue pour 1984.

7. SNCB et marché de l'emploi

— En ce qui concerne la construction de matériel roulant, des efforts ont été entrepris ces dernières années par les pouvoirs publics et la SNCB en vue de la conception et de la construction de matériels qui ont acquis un certain renom. Des contrats de progrès ont notamment été conclus.

Un membre aimerait savoir quels ont été les résultats de ces efforts sur le plan international.

Le Ministre donne la réponse suivante :

1. *Voitures européennes standard.*

En 1973, un accord a été signé entre Eurofina (Société européenne de financement de matériel roulant) et 4 sociétés, dont la S.A. « Brugeoise et Nivelles », pour l'étude et la construction de voitures européennes standard destinées aux chemins de fer allemands, italiens, autrichiens, suisses, français et belges.

En 1976, la S.A. « Brugeoise et Nivelles » a obtenu la commande de 80 voitures de ce type destinées à la SNCB ainsi que de 20 voitures pour les chemins de fer suisses.

2. *Locomotives électriques.*

La S.A. « Brugeoise et Nivelles », en collaboration avec les ACEC, a fourni en une dizaine d'années un certain nombre de locomotives électriques à la SNCB, ce qui a donné une bonne réputation à ces deux sociétés. La fourniture de 23 locomotives électriques de 5000 CV aux chemins de fer sud-coréens en 1972 et 1973 en sont une preuve éloquent. En outre, les ACEC ont fourni à la Corée du Sud des équipements électriques destinés à des locomotives à infrastructures construites ailleurs qu'en Belgique.

3. *Voitures pour le service intérieur.*

La SNCB étudie un nouveau type de voiture, dénommé « BREAK », pour le service intérieur. Une attention toute

besteed aan de binnenaafwerking ten einde het comfort te verhogen.

Verwacht wordt dat deze rijtuigen goede uitvoerkansen voor de constructeurs zullen scheppen.

4. Stedelijk Vervoer.

a) In 1975 bekam de NV « B.N. », geassocieerd aan de maatschappij MATRA, een eerste prijs voor de studie en de uitwerking van een nieuw modern tramvoertuig, de ORIAL. De wedstrijd was georganiseerd door het Franse Verkeersministerie. Deze internationale bekroning kwam na de studies van « B.N. » over vervoermaterieel uitgevoerd voor de Brusselse Vervoermaatschappij.

b) Bovendien bekam de NV « B.N. », geassocieerd met ACEC, vanwege de stad Rio de Janeiro (Brazilië), een order voor 3 prototypetrijtuigen en een serie van zeer moderne gearcticeerde tramrijtuigen; hiervan zullen 6 voorserie-rijtuigen in België en 60 in Brazilië gebouwd worden, dit laatste onder leiding van de NV « B.N. ».

— De beleidsnota vermeldt dat de NMBS in de loop van het dienstjaar 1976 voor het geheel van leveringen en prestaties aan de particuliere sector zowat 20 miljard frank heeft betaald. Ook wordt vermeld dat de Maatschappij in hoofdzaak een beroep doet op Belgische ondernemingen.

Welke buitenlandse leveringen werden aan de NMBS gedaan, en ten belope van welk bedrag ?

Volgens het antwoord zijn de betalingen aan buitenlandse firma's voor leveringen en werken, voor 1976, per land als volgt verdeeld :

Luxemburg (rails, ijzer- en staalprod.)	673 090 387
Frankrijk (wisselstuk. rollend mat. dwarsl.)	196 180 192
Duitsland (wisselstuk. rollend mat.)	191 633 202
Nederland	27 704 457
Zwitserland	20 744 809
U.S.A.	7 891 517
Engeland	7 418 781
Italië	2 389 432
Ierland	1 061 079
Polen	473 100
Hongarije	147 000
Oostenrijk	13 233
Zweden	2 194
Totaal	1 128 749 383

— In het kader van dezelfde vraag hoopt een lid dat er ook tegenprestaties zijn van de Belgische nijverheden, of m.a.w. gedragen de grote leveranciers van de NMBS zich ook als goede klanten van de Maatschappij ?

particulière est portée à la finition intérieure afin d'accroître le confort.

L'on espère que ces voitures offriront de bonnes possibilités d'exportation aux constructeurs.

4. Transports urbains.

a) En 1975, la S.A. « B.N. », associée à la société MATRA, a obtenu un premier prix pour l'étude et l'exécution d'une nouvelle voiture moderne de tramway, l'ORIAL. Le concours avait été organisé par le Ministère français des Transports. Cette consécration internationale a fait suite aux études de la « B.N. » concernant du matériel de transport construit pour le compte de la STIB.

b) Par ailleurs, la S.A. « B.N. », associée aux ACEC, a obtenu de la ville de Rio de Janeiro (Brésil) une commande de trois voitures prototypes et d'une série de voitures articulées très modernes de tramway ; 6 de ces voitures seront construites en avant-série en Belgique et 60 le seront au Brésil, ces dernières, sous la direction de la S.A. « B.N. ».

— La note politique indique que la SNCB a payé durant l'exercice 1976 pour l'ensemble des livraisons et prestations effectuées par le secteur privé un montant d'environ 20 milliards. Il est précisé que la Société fait appel principalement à des entreprises belges.

Quelles sont les fournitures faites à la SNCB par des sociétés étrangères, et à concurrence de quels montants ?

Le Ministre répond que les paiements à des firmes étrangères pour fournitures et travaux s'élèvent pour 1976 et par pays aux montants suivants :

Luxembourg (rails, fer et acier)	673 090 387
France (pièces de rechange, matériel roulant et traverses)	196 180 192
Allemagne (pièces de rechange, matériel roulant)	191 633 202
Pays-Bas	27 704 457
Suisse	20 744 809
Etats-Unis	7 891 517
Grande-Bretagne	7 418 781
Italie	2 389 432
Irlande	1 061 079
Pologne	473 100
Hongrie	147 000
Autriche	13 233
Suède	2 194
Total	1 128 749 383

— Toujours à propos de ce problème, un commissaire espère que la SNCB obtient également des compensations de la part des industries belges, et il aimerait donc savoir si les grands fournisseurs de la SNCB sont aussi de bons clients de la Société.

Hierop kan slechts een eerder algemeen antwoord worden verstrekt :

In een economisch systeem dat tegelijkertijd het vrij verkeer van de personen en van de goederen en de vrije keus van de vervoerder verzekert, zou elke overeenstemming, tussen de diensten en leveringen door de vervoerder bij een private onderneming besteld eensdeels, en de transporten van goederen en personen door deze onderneming aan betrokkene vervoerder toevertrouwd anderdeels, slechts toevallig zijn of voortvloeien uit een ontoelaatbare druk.

Op te merken trouwens dat de NMBS, als openbare dienst, niet vrij is om diensten en leveringen slechts bij haar beste klanten te bestellen; zij is evenmin vrij van elke wettelijke verplichting inzake tarieven.

In het algemeen kader van de concurrentie en van de verplichtingen inzake tarieven, biedt de NMBS haar diensten aan aan al de potentiële klanten van het spoor en in 't bijzonder aan haar leveranciers. Deze laatste kiezen voor het vervoer van goederen het spoor wanneer het gebruik van dit vervoermiddel met hun belang overeenstemt.

8. Stationsgebouwen

— Met nog vers in het geheugen de wederwaardigheden rond de afbraak van een station vraagt een lid om de inventaris van alle stations die voor klassering in aanmerking komen.

Uit het antwoord van de Minister blijkt dat voor het ogenblik slechts twee stations, Antwerpen en Aalst definitief geklasseerd zijn. Het station Harelbeke is voorlopig beschermd voor een periode van negen maand.

Vele stations hebben evenwel onmiskenbaar een kunsthistorische of archeologische waarde en komen als dusdanig in aanmerking om als monument beschermd te worden. Zonder dat de lijst een beperkend karakter heeft wordt hierbij gedacht aan de stations Gent-Sint-Pieters - Leuven - Oostende - Oudenaarde en enkele kleinere stations met een typisch karakter.

Het initiatief voor een bescherming ligt bij de dienst voor Monumenten en Landschapszorg aan wie reeds vroeger een lijst werd toegezonden van stations, die de eerstkomende jaren in aanmerking komen om vernieuwd te worden.

De Minister meent trouwens dat geklasseerde stations niet hoeven gemummificeerd te worden. Er moet soepelheid zijn in de aanpassing, vooral omwille van het tewerkgestelde personeel.

— Een lid vraagt dat de NMBS, liever dan te veel stations te klasseren, een bijzondere inspanning zou doen om de stations aantrekkelijker te maken. Voor de kostprijs van een nieuw station zou de NMBS de meeste bestaande gebouwen aangener kunnen inrichten.

De Minister antwoordt dat de NMBS, voor zover de begroting het toelaat, de stations zo aantrekkelijk mogelijk poogt te maken.

C'est là une question à laquelle il n'est possible de donner qu'une réponse assez générale.

Dans un système économique qui garantit à la fois la libre circulation des personnes et des marchandises et le libre choix du transporteur, toute concordance entre, d'une part, les services et fournitures commandés par le transporteur auprès d'une entreprise privée et, d'autre part, les transports de marchandises et de personnes confiés par cette entreprise audit transporteur serait purement fortuite ou résulterait de pressions inadmissibles.

Il convient d'ailleurs de noter qu'en tant que service public, la SNCB n'est pas libre de commander des services et des fournitures uniquement chez ses meilleurs clients; elle n'est pas non plus libre de toute obligation légale en matière de tarifs.

Dans le cadre général de la concurrence et des obligations tarifaires, la SNCB offre ses services à tous les clients potentiels de la voie ferrée, et en particulier à ses fournisseurs. Ceux-ci choisissent ce moyen de transport pour leurs marchandises lorsque son utilisation répond à leurs intérêts.

8. Bâtiments des gares

— Ayant encore fraîchement en mémoire les vicissitudes connues au sujet de la démolition d'une gare, un commissaire demande que soit établi un inventaire de toutes les gares susceptibles d'être classées.

Le Ministre répond que, pour l'instant, deux gares seulement, l'une à Anvers et l'autre à Alost, ont fait l'objet d'un classement définitif. La gare de Harelbeke est provisoirement classée pour une période de neuf mois.

Il est cependant incontestable que de nombreuses gares ont une valeur pour l'histoire de l'art ou une valeur archéologique et qu'elles entrent à ce titre en ligne de compte pour être classées comme monuments. Sans que cette liste soit limitative, on songe notamment aux gares de Gand-Saint-Pierre, Louvain, Ostende et Audenarde ainsi qu'à quelques gares de moindre importance qui ont un aspect typique.

L'initiative du classement appartient à la Commission royale des monuments et des sites, à laquelle a déjà été transmise une liste des gares qui entrent en ligne de compte pour être rénovées les prochaines années.

Le Ministre estime d'ailleurs que les gares classées ne doivent pas nécessairement être momifiées. Il faut une certaine souplesse d'adaptation, surtout en faveur du personnel qui y travaille.

— Un commissaire demande si, au lieu de poursuivre le classement d'un nombre exagéré de gares, la SNCB ne pourrait faire un effort particulier afin de rendre les gares beaucoup plus accueillantes. Avec le prix d'une nouvelle gare, elle pourrait rendre plus agréable la large majorité des bâtiments existants.

Le Ministre répond que la SNCB poursuit, dans la mesure de ses possibilités budgétaires, une action visant à rendre ses gares aussi accueillantes que possible.

Aan de basis van dat streven ligt de opleiding van het personeel en de verbetering van de arbeidsomstandigheden.

Het is gericht op het onderhoud van de lokalen en de installaties, de verbetering van de service voor de reizigers, de versiering van de perrons met bloemen en planten, enz.

Voorts worden de gebouwen geregeld onderhouden en herschilderd, maar dit is alleen doeltreffend als het betrokkene gemeentebestuur het zijne bijdraagt voor het onderhoud en de verfraaiing van de wegen in de omgeving van de spoorweginstallaties.

Nieuwe stations worden slechts gebouwd waar zulks gewettigd is door de al te hoge kostprijs voor het onderhoud van verouderde installaties of indien de verbouwing meer geld zou kosten dan de nieuwbouw in de gevallen waarin de oorspronkelijke gebouwen niet meer voldoen aan de eisen van deze tijd.

Die oorspronkelijke gebouwen dateren meestal uit de vorige eeuw en bestonden uit kantoren, posten voor mechanische seingeving, afzonderlijke wachtzalen voor de verschillende klassen, een woning uit die tijd voor de stationschef, d.w.z. allemaal lokalen die thans volledig voorbijgestreefd zijn.

Bovendien zijn de sanitaire installaties buiten het stationgebouw en de kleine afzonderlijke loodsen voor het overladen van colli niet meer aangepast aan de behoeften van deze tijd.

Het verbouwen van die oude stations, zodat zij voldoen aan de huidige technische en sociale behoeften, zou zeer dikwijls duurder uitvallen dan de bouw van moderne stations en de kosten van onderhoud zouden in ieder geval veel meer bedragen.

— Twee senatoren wensen de stand van zaken te kennen in verband met de toekomst van het station Antwerpen-Centraal.

De werkgroep, onder de leiding van wijlen schepen Thijsmans, was tot de conclusie gekomen dat het verkeer in Antwerpen-Centraal noordwaarts moest doorgetrokken worden.

Is het juist dat deze studie thans hernomen wordt en dat er daarbij gedacht wordt de spoorlijn vanaf het station Berchem ondergronds te laten verder lopen ?

De Minister antwoordt dat de NMBS voor de Noord-Zuid spoorverbinding te Antwerpen een socio-economische studie heeft laten uitvoeren door het SESO-Centrum van de Antwerpse Universiteit.

De Maatschappij onderzoekt thans nauwgezet de oplossingen die in de studie worden overwogen.

Het is derhalve voorbarig de resultaten van de studie nu reeds te bespreken.

Cette action est basée sur l'éducation du personnel et l'amélioration de ses conditions de travail.

Elle concerne l'entretien des locaux et du mobilier, l'augmentation du service offert aux voyageurs, la décoration florale des quais, etc.

Elle est soutenue par l'entretien et le repeinturage périodiques des bâtiments, et s'avère efficace dans la mesure où elle est encouragée par les soins que l'administration communale intéressée apporte de son côté aux abords des installations ferroviaires, à l'entretien et à l'enjolivement de la voirie publique qui lui incombent.

En ce qui concerne les nouvelles gares, il importe de noter que la SNCB n'en construit que là où le coût d'entretien trop élevé d'installations vétustes le justifie, ou là où ces bâtiments ne peuvent plus être transformés à moindres frais pour satisfaire aux besoins actuels, essentiellement différents de ceux auxquels devaient répondre les bâtiments initiaux.

Ces derniers, datant le plus souvent du siècle passé, comportaient en effet des bureaux, postes de signalisation mécanique, salles d'attente distinctes pour plusieurs classes, un logement d'époque pour le chef de gare, soit tous des locaux de conception complètement périmée.

En outre, les installations sanitaires extérieures et les petits hangars distincts pour le transbordement de colis ne répondent plus aux nécessités actuelles.

La transformation de ces anciennes gares, conformément aux exigences techniques et sociales actuelles, s'avérerait souvent plus coûteuse que la reconstruction de bâtiments modernes, et les frais d'entretien ultérieurs seraient en tous cas notablement plus élevés.

— Deux sénateurs posent la question de savoir ce qu'il en est de l'avenir de la gare d'Anvers-Central.

Le groupe de travail dirigé par feu l'échevin Thijsmans était arrivé à la conclusion que le trafic passant par Anvers-Central devait être prolongé en direction du Nord.

Est-il exact que cette étude vient d'être reprise et que l'on envisage maintenant de prolonger la ligne de chemin de fer par voie souterraine à partir de la gare de Berchem ?

Le Ministre répond que la SNCB a chargé le SESO-Centrum de l'Université d'Anvers de procéder à une étude socio-économique au sujet de la liaison ferroviaire Nord-Sud à Anvers.

La Société procède actuellement à un examen attentif des solutions suggérées par cette étude.

Il est dès lors trop tôt pour en débattre les résultats.

9. Parkeerplaatsen

— Het nijpend probleem van onvoldoende en onaangepaste parkeerplaatsen wordt geïllustreerd door de volgende vragen van commissieleden :

De jongste jaren is de behoefte aan parkeerplaatsen in de onmiddellijke omgeving van de spoorwegknooppunten sterk toegenomen.

De gebruikers van het openbaar vervoer, komen steeds meer met hun eigen auto naar een station waar voldoende verbindingen zijn.

Ook het aantal personen dat zich per fiets naar het station begeeft, neemt steeds toe.

In tal van stations is er evenwel niet altijd plaats om fietsen of auto's te stallen, omdat de NMBS onvoldoende parkeerruimte biedt.

Welke maatregelen zal de NMBS nemen om hieraan iets te doen ?

De Minister antwoordt dat er rond de NMBS-stations in de grote en in sommige middelgrote centra inderdaad te weinig parkeerplaatsen voor auto's zijn. Dat is hoofdzakelijk te wijten aan het feit dat er weinig of geen mogelijkheid bestaat om de parkeerterreinen uit te breiden. Dit zou de NMBS immers op zeer hoge kosten jagen.

Dit probleem wordt van zeer nabij gevolgd en waar het nog mogelijk is, breidt de NMBS haar parkeerterreinen uit indien daaraan behoefte bestaat.

Het probleem van de fietsstalling ligt evenwel enigszins anders. In de meeste gevallen is er voldoende plaats in de fietsenstallingen. Er zijn echter ook afgeschafte stations en niet bewaakte stopplaatsen, waar nog wel fietsenstallingen bestaan, maar waar geen toezicht meer voorhanden is zodat de NMBS geen verantwoordelijkheid meer aanvaardt.

Het probleem van die fietsenstallingen wordt eveneens van zeer nabij gevolgd en in het algemeen worden zij uitgebreid zodra het noodzakelijk is.

— In zijn betoog zegde de Minister dat in de loop der eerstvolgende jaren de complementariteit tussen het individueel en het gemeenschappelijk vervoer zal worden bevorderd door ruimere parkeergelegenheid te creëren rond de stations die aan de cliënteel een regelmatige en gecadanceerde treindienst kunnen bieden.

De mogelijkheden in de omgeving van het station Hasselt zijn hiertoe eerder beperkt ; daarom zouden we willen vragen, om bij gelegenheid van het openen van de lijn Genk-Hasselt-Brussel een grote parking aan te leggen in de nabijheid van de stopplaats Hasselt-Kiewit. In deze omgeving, dichtbij de Philips-fabrieken, is er voldoende ruimte voor dit project.

Volgens het antwoord is het de NMBS bekend dat er te Hasselt gebrek aan parkeerruimte voor auto's bestaat en zij

9. Parkings

— Le problème aigu de l'insuffisance et de l'inadaptation des aires de stationnement est illustré par les questions suivantes, posées par des commissaires :

Au cours de ces dernières années, les besoins de parkings dans les environs immédiats des nœuds ferroviaires ont considérablement augmenté.

On constate que de plus en plus les utilisateurs des transports en commun font usage de leur voiture personnelle pour se rendre vers une gare où un nombre suffisant de correspondances est assuré.

De même, on constate qu'un nombre de plus en plus élevé de personnes se rendent à la gare à bicyclette.

Toutefois, dans plusieurs gares, elles n'ont pas la possibilité de garer leur bicyclette ou leur voiture, car la SNCB ne dispose que d'un nombre insuffisant de places.

Quelles mesures la SNCB compte-t-elle prendre pour remédier à cette situation ?

Le Ministre répond qu'il est exact que dans les gares SNCB situées dans les grands centres et dans certains centres moyens, il y a pénurie d'emplacements dans les parkings pour voitures. Cela provient principalement du fait que les possibilités d'augmenter le nombre d'emplacements sont très limitées ou inexistantes. Des extensions entraîneraient des dépenses très importantes.

Néanmoins, cette situation est suivie de très près et dans la mesure où c'est encore possible la SNCB donne de l'extension à ses parkings là où des besoins surgissent.

Le problème est généralement différent en matière de dépôts de bicyclettes. Dans la majorité des cas les dépôts disposent d'un nombre d'emplacements suffisant. Il y a cependant le cas des gares supprimées et des points d'arrêt non gardés, où les dépôts de bicyclettes subsistent, mais ne sont plus surveillés et dans lesquels la Société n'engage plus aucune responsabilité.

La situation des dépôts en question est également suivie de près et en général l'extension est donnée dès que nécessaire.

— Dans son exposé, le Ministre a déclaré qu'au cours des années à venir, la complémentarité entre les transports en commun et les transports individuels sera encouragée par la création de vastes aires de stationnement autour des gares qui peuvent offrir à la clientèle un service des trains régulier et cadencé.

Les possibilités en la matière sont plutôt restreintes aux alentours de la gare de Hasselt ; aussi voudrions-nous demander qu'à l'occasion de l'ouverture de la ligne Genk-Hasselt-Bruxelles, un grand parc de stationnement soit aménagé à proximité du point d'arrêt Hasselt-Kiewit. A cet endroit, situé près des usines Philips, il y a suffisamment d'espace pour la réalisation de ce projet.

Le Ministre répond que la SNCB sait que Hasselt manque de parcs à autos et qu'elle est dès lors disposée à tout mettre

is derhalve bereid alles in het werk te stellen om naar een bevredigende oplossing van dit probleem te zoeken.

Gezien de mogelijkheden op de terreinen van de NMBS zelf zeer beperkt zijn, zal een beroep worden gedaan op de medewerking van de betrokken gemeentebesturen om, in overleg met het departement van Verkeerswezen, aan de parkeermogelijkheden rond de betrokken stations uitbreiding te geven.

— Een lid stelt vast dat er een gebrek aan coördinatie en planning is tussen diverse diensten van de NMBS. Aldus worden te Geraardsbergen een reeks huizen onteigend en afgebroken voor het afschaffen van een overweg.

Kan de NMBS ter plaatse geen pendelparking aanleggen ?

Volgens het antwoord werden de gronden welke de senator waarschijnlijk bedoelt, onteigend ingevolge een koninklijk besluit van 8 september 1961. De werken werden niet uitgevoerd omdat het stadsbestuur van Geraardsbergen naderhand andere opties heeft genomen betreffende de afschaffing van de overweg. De onteigende gronden gelegen tussen het stationsplein en de Oudenaardse baan kunnen ter beschikking van de stad gesteld worden om er parkeer gelegenheid te scheppen.

De Minister zal zijn administratie opdracht geven hierover contact op te nemen met het stadsbestuur en de NMBS.

— Kan de NMBS voor het probleem van de fietsenbergplaatsen in en rond de stations geen oplossing uitwerken door het bouwen van aangepaste bergplaatsen in haar eigen installaties ?

Als voorbeeld wordt hierbij de omgeving van het station Berchem-Antwerpen aangehaald : de fietsen worden onbekend achtergelaten in de omgeving.

Aan het station Berchem-Antwerpen, aldus de Minister, is een openbare en overdekte fietsenstandplaats ter beschikking van de reizigers op de hoek van de Schelpstraat en de Uitbreidingsstraat. Deze fietsenbergplaats biedt de mogelijkheid om 40 fietsen te plaatsen. Bovendien zijn er 38 niet-overdekte standplaatsen.

Op de vraag ten gronde antwoordt de Minister dat volgens de tot nog toe gevolgde politiek ter zake het initiatief voor het plaatsen van bijkomende fietsenrekken aan de gemeenten werd overgelaten. Het gevolg ervan is dat vele gemeenten nalaten de nodige (bescheiden) infrastructuur aan te brengen en dat de stations zelf niet over de nodige bergruimte beschikken om aan een zekere fractie van de vraag te voldoen.

Het resultaat van deze toestand is een wanordelijke verspreiding van de fietsen over de stationsbuurt, gebrek aan beschutting tegen regen of opeenstapeling tegen private woningen.

Derhalve werd aan de administratie opdracht gegeven een actieplan voor de stalling van fietsen op te maken en te verwezenlijken.

Verschillende leden vinden dat de NMBS inderdaad aan de vraag van uitgeruste parkings zou moeten tegemoet komen. Dit is trouwens een service aan de cliënt.

en œuvre pour chercher une solution satisfaisante à ce problème.

Puisque les possibilités offertes par les terrains de la SNCB elle-même sont fort réduites, il sera fait appel au concours des administrations communales intéressées afin d'étendre, de concert avec le département des Communications, les aires de stationnement autour des gares considérées.

— Un membre constate un manque de coordination et de planification entre divers services de la SNCB. C'est ainsi que, à Grammont, l'on a exproprié et l'on abat une série de maisons en vue de la suppression d'un passage à niveau.

La SNCB ne peut-elle pas aménager à cet endroit un parking pour les navetteurs ?

Le Ministre répond que les terrains auxquels le sénateur fait probablement allusion ont été expropriés en vertu d'un arrêté royal du 8 septembre 1961. Les travaux n'ont pas été effectués parce que l'administration communale de Grammont a pris ultérieurement d'autres options concernant la suppression du passage à niveau. Les terrains expropriés situés entre la place de la gare et la route d'Audenarde peuvent être mis à la disposition de la ville afin de créer un parking.

Le Ministre chargera son administration de prendre contact à ce sujet avec l'administration communale et avec la SNCB.

— La SNCB ne pourrait-elle apporter une solution au problème du dépôt de bicyclettes dans les gares et aux alentours en construisant des hangars ad hoc dans ses propres installations ?

L'intervenant cite l'exemple des environs de la gare de Berchem-Anvers, où les vélos sont tout simplement laissés à l'abandon.

Le Ministre répond qu'à proximité de la gare de Berchem-Anvers, un abri couvert et public pour vélos est à la disposition des voyageurs au coin de la Schelpstraat et de l'Uitbreidingsstraat. Cet abri peut contenir 40 bicyclettes. En outre, il existe 38 emplacements non couverts.

Quant au fond de la question, le Ministre répond que la politique suivie jusqu'ici consistait à laisser aux communes l'initiative de créer des emplacements supplémentaires pour bicyclettes. Il en est résulté que beaucoup de communes négligent d'installer les (modestes) infrastructures requises et que les gares ne disposent pas elles-mêmes de l'espace nécessaire pour répondre à une certaine partie de la demande.

Il en résulte que les bicyclettes sont abandonnées en désordre dans tous les endroits avoisinant les gares, ou des accumulations de vélos le long des habitations privées.

C'est pourquoi l'administration a été chargée d'établir et d'appliquer un plan d'action pour le dépôt des bicyclettes.

Plusieurs membres sont d'avis que la SNCB devrait en effet répondre à la demande de parkings équipés. Ce serait d'ailleurs un simple service à la clientèle.

10. Overwegen

Een laatste thema betreft de overwegen.

— Spoorlijnen vormen dikwijls een feitelijke scheidingslijn tussen woonkernen en/of gemeenten.

Kan bij de afschaffing van overwegen en bij het bouwen van verbindingsmogelijkheden onder of over een spoorlijn niet méér rekening worden gehouden met de samenstelling van de gemeenten na de verwezenlijking van de fusies? vraagt een lid.

Volgens het antwoord wordt bij de afschaffing van overwegen d.m.v. een onder- of een overbrugging altijd, in de mate van het mogelijke, rekening gehouden met de ligging van de woonkernen. Zo het technisch niet verwezenlijkbaar is een verbinding op de plaats van de overweg te bouwen dan wordt aldaar meestal een onderdoorgang voor fietsers en voetgangers aangelegd, terwijl de verbinding tussen de hoofdwegen d.m.v. een zo gunstig mogelijk gelegen over- of onderbrugging geschiedt.

Bij de afschaffing van minder belangrijke overwegen door omleiding naar andere overwegen worden altijd geschikte verbindingswegen aangelegd die rekening houden met de noden van de bevolking.

Overigens wordt bij de afschaffing van een overweg of de aanleg van een verbinding altijd een de commodo en incommodo-onderzoek ingesteld zodat iedereen (ook de betrokken gemeenten) opmerkingen kan maken, waarmee in de mate van het mogelijke rekening wordt gehouden.

— Er wordt in het beleidsdocument melding gemaakt van het feit dat in 1977, 15 overwegen door infrastructuurwerken buiten dienst werden gesteld.

Volgens welke criteria wordt de afschaffing van een overweg en de vervanging ervan door een kunstwerk beslist?

Wordt ter zake vooraf een verkeersstudie gemaakt?

Gebeurt ter zake overleg met Openbare Werken?

De Minister zegt :

a) De criteria die onder meer in acht worden genomen bij de beslissing van de afschaffing van een overweg zijn :

1. Snelheidsregime van de spoorweglijn ;
2. Verkeersprodukt van spoor- en wegtrafiek ;

3. Technische mogelijkheden ter plaatse, rekening houdend vooral met de belangrijkheid van de onteigeningen ;

4. Voorgenomen modernisering ;

5. Medewerking van de lokale overheid en beherende besturen.

b) Met uitzondering van het verkeersprodukt wordt geen specifieke verkeersstudie gemaakt.

c) Openbare Werken wordt steeds geraadpleegd wanneer de af te schaffen overweg op een Rijksweg gelegen is of indien

10. Passages à niveau

Un dernier point a trait aux passages à niveau.

— Les passages à niveau constituent souvent une frontière de fait entre des noyaux d'habitation et/ou la commune.

Un membre demande s'il n'y a pas moyen, lors de la suppression de passages à niveau et de la construction de passages inférieurs, de tenir compte davantage de la composition des communes issues des fusions.

Il est dit en réponse que, lors du remplacement des passages à niveau par un passage supérieur ou inférieur, il est toujours tenu compte, dans la mesure du possible, de la situation des noyaux d'habitation. S'il est techniquement impossible d'en construire un au lieu même où se trouvait le passage à niveau, l'on y aménage le plus souvent un passage inférieur réservé aux cyclistes et aux piétons, et l'on assure la communication entre les routes principales par un passage supérieur ou inférieur situé aussi favorablement que possible.

Lors du remplacement de passages à niveau de moindre importance par des déviations vers d'autres passages à niveau, on construit toujours des voies de communication adéquates qui tiennent compte des besoins de la population.

D'ailleurs, lors de la suppression d'un passage à niveau ou de la construction d'une voie de communication, il est toujours procédé à une enquête de commodo et incommodo et chacun (y compris les communes concernées) peut dès lors formuler ses objections dont il sera tenu compte dans la mesure du possible.

— La note de politique indique qu'en 1977, 15 passages à niveau ont été mis hors service par des travaux d'infrastructure.

Sur quel critères se base-t-on pour décider de la suppression d'un passage à niveau et de son remplacement par un ouvrage d'art ?

Procède-t-on préalablement à une étude de trafic ?

Y a-t-il concertation avec les Travaux publics ?

Le Ministre déclare ce qui suit :

a) Les critères retenus pour décider de la suppression d'un passage à niveau sont notamment les suivants :

1. Le régime de vitesse de la ligne ferroviaire ;
2. Les produits de trafic au niveau du trafic ferroviaire et routier ;
3. Les possibilités techniques existant sur place, compte tenu surtout de l'importance des expropriations à réaliser ;
4. Les modernisations projetées ;
5. La collaboration des pouvoirs locaux et des administrations responsables de la gestion.

b) A l'exception des produits de trafic, il n'est procédé à aucune étude de trafic spécifique.

c) Les Travaux publics sont toujours consultés lorsque le passage à niveau à supprimer se trouve sur une route de l'Etat

in de nabijheid nieuwe kunstwerken worden aangelegd door Openbare Werken.

— In de Kempen moeten voortdurend hectaren grond worden onteigend om het zand van de baggerwerken van het Albertkanaal op te stapelen.

Kan van deze zandspecie geen gebruik worden gemaakt voor ophogingswerken van spoorwegen ten einde aldus overwegen af te schaffen ?

Volgens het antwoord zal de NMBS met deze suggestie ernstig rekening houden van zodra er werken in de nabijheid van het Albertkanaal uit te voeren zijn, wat thans niet het geval is. Overigens moet de NMBS deze aankoop beoordelen op basis van de kostprijs, vervoerkosten inbegrepen.

— Meer precies wenst een lid te weten welke de planning is voor de afschaffing van de overwegen nrs. 44 en 44a op het grondgebied van de gemeente Bilzen en welk zijn de kredieten voorzien voor de afschaffing in de begroting 1978 ?

Volgens het antwoord werd de afschaffing van de overwegen nrs. 44 en 44a op het grondgebied van de gemeente Bilzen beslist in 1976. Daartoe zou een onderbrugging gebouwd worden tussen beide overwegen en zouden de rijkswegen nrs. 2 en 30 naar de onderbrugging worden omgelegd.

Op de plaats van de overwegen is de bouw van een onderdoorgang voor voetgangers en fietsers voorzien.

Tussen de NMBS en het Ministerie van Openbare Werken werd overeengekomen dat het Bestuur der Wegen, afdeling Limburg, het ontwerp van wegenis zou opmaken en de nodige opmetingen uitvoeren voor de bouwhoogte van de onderbrugging.

Genoemde gegevens moeten in het bezit van de NMBS zijn alvorens deze de studie van het kunstwerk kan doen.

De plans bestemd voor het onderzoek van de commodo en incommodo op de gemeente zijn thans bij de NMBS ter studie.

Er mag redelijkerwijze verwacht worden dat de werken niet meer in de loop van 1978 zullen worden uitgevoerd; het koninklijk besluit dat de werken van algemeen nut moet verordenen zal wellicht niet vóór eind 1978 kunnen worden uitgevaardigd.

— Voor de afschaffing van overweg nr. 29 te Boom zijn belangrijke onteigeningen en infrastructuurwerken gepland.

Gelieve de juiste stand van zaken te laten kennen op het vlak van de onteigeningen.

Op deze vraag om inlichtingen repikeert de Minister dat het voorgeschreven onderzoek de commodo et incommodo

ou lorsque de nouveaux ouvrages d'art sont construits à proximité par ce département.

— En Campine, il faut sans cesse exproprier des hectares de terres pour y déverser le sable provenant des travaux de dragage effectués dans le canal Albert.

Ne pourrait-on pas utiliser ces apports de sable dans des travaux d'exhaussement de voies ferrées en vue de supprimer ainsi certains passages à niveau ?

Le Ministre répond que la SNCB tiendra dûment compte de cette suggestion dès qu'il y aura des travaux à effectuer à proximité du canal Albert, ce qui n'est pas le cas actuellement. Pour le surplus, la SNCB devra apprécier l'opportunité de l'opération sur base du prix de revient, frais de transport compris.

— Un membre aimerait plus précisément connaître les plans de suppression des passages à niveau n^{os} 44 et 44a sur le territoire de la commune de Bilzen et savoir quels sont les crédits prévus au budget de 1978 pour cette suppression.

Le Ministre répond que la suppression des passages à niveau n^{os} 44 et 44a sur le territoire de la commune de Bilzen a été décidée en 1976. A cet effet, un passage inférieur serait construit entre les deux passages à niveau, et les deux routes nationales n^{os} 2 et 30 seraient détournées vers ce passage inférieur.

A l'endroit des passages à niveau, on prévoit la construction d'un tunnel pour piétons et cyclistes.

Il a été convenu entre la SNCB et le Ministère des Travaux publics que l'Administration des routes, section du Limbourg, élaborerait le projet de voirie et effectuerait les mesurages nécessaires pour déterminer la hauteur du passage inférieur à construire.

La SNCB devra être en possession de ces données avant d'entreprendre l'étude de l'ouvrage d'art.

Les plans destinés à l'enquête de commodo et incommodo dans la commune sont actuellement à l'étude à la SNCB.

On ne peut plus raisonnablement espérer que les travaux soient exécutés dès 1978; l'arrêté royal déclarant les travaux d'utilité publique ne pourra sans doute plus être pris avant la fin de 1978.

— Des expropriations et des travaux d'infrastructure importants ont été projetés en vue de la suppression du passage à niveau n^o 29 à Boom.

Quel est exactement l'état de la question en ce qui concerne les expropriations ?

Le Ministre répond à cette demande de renseignements que l'enquête de commodo et incommodo prescrite en vue de la

met het oog op de afschaffing van de overwegen 29 en 29A te Boom plaats had van 25 augustus 1973 tot 10 september 1973.

De ingediende bezwaren werden door de diensten van de Minister en de NMBS grondig onderzocht; ook de alternatieve ontwerpen werden samen met de gemeente onderzocht, en niet houdbaar bevonden.

Nadat het Bestuur van Stedebouw en Ruimtelijke Ordening op 20 februari 1974 akkoord betuigde met de plans werd de afschaffing van de overwegen van algemeen nut verordend bij koninklijk besluit van 22 maart 1974.

Het bij koninklijk besluit bekrachtigd plan der werken houdt rekening met de wegeniswerken van het Ministerie van Openbare Werken in het raam van de aanleg van de tunnel onder de Rupel en het zeekanaal voor de rijksweg A12 Brussel-Antwerpen. Het plan van de afschaffing sluit namelijk aan op de door Openbare Werken gebouwde brug over de toegangshelling naar de tunnel en de toekomstige wegenis naar deze brug.

De onteigeningen welke om budgettaire redenen niet vroeger konden worden uitgevoerd werden door het bevoegd Comité tot aankoop aangevat einde 1977. Van de achttien voorziene innemingen zijn er reeds twee definitief aangekocht.

De werken moeten principieel worden uitgevoerd zoals vastgesteld in het koninklijk besluit van 22 maart 1974 dat genomen werd na vervulling van alle door de wet voorgeschreven formaliteiten.

Het structuurplan dat de gemeente thans laat opmaken moet derhalve met dit koninklijk besluit rekening houden. In afwachting heeft de Minister niettemin de verdere onteigeningen voorlopig laten uitstellen.

Vooralsnog blijft evenwel de planning behouden waarbij de aanvang der werken voorzien is in 1979 ten einde tegen de datum van indienststelling van de geëlectriceerde lijn klaar te komen.

B. Stedelijk vervoer en streekvervoer

1. Financiële toestand

— Een lid wenst vooraf van de Minister een financieel overzicht te krijgen over de laatste 10 jaar van de overheids-gelden die aan de MIV's werden toegekend, zowel wat het aanzuiveren van de exploitatierekeningen als wat de investeringen betreft met inbegrip van de metrowerken.

De Minister verstrekt volgende gegevens :

De overheidsgelden die besteed werden aan infrastructuurwerken voor het stedelijk vervoer worden niet toegekend aan de MIV's maar zijn investeringen van de Staat. De exploitatie wordt echter toevertrouwd aan de MIV's.

suppression des passages à niveau 29 et 29A à Boom a eu lieu du 25 août 1973 au 10 septembre 1973.

Les objections présentées ont été examinées d'une manière approfondie par les services du Ministre et la SNCB ; de même, les projets de remplacement ont été examinés avec la commune et n'ont pas été jugés susceptibles d'être retenus.

Après que l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du territoire eut marqué son accord sur les plans le 20 février 1974, la suppression des passages à niveau fut déclarée d'utilité générale par l'arrêté royal du 22 mars 1974.

Le plan des travaux approuvé par arrêté royal tient compte des travaux de voirie exécutés par le Ministère des Travaux publics dans le cadre de la construction du tunnel sous le Rupel et le canal maritime pour la route nationale A12 Bruxelles-Anvers. Les travaux projetés sont en effet connexes à la construction par les Travaux publics d'un pont sur la voie d'accès vers le tunnel et la voirie future conduisant à ce pont.

Les expropriations qui, pour des raisons budgétaires, n'avaient pu être effectuées plus tôt, ont été entamées fin 1977 par le Comité d'acquisitions compétent. Sur les 18 emprises prévues, deux ont déjà été acquises définitivement.

En principe, les travaux doivent être exécutés de la manière prévue par l'arrêté royal du 22 mars 1974, qui a été pris après l'accomplissement de toutes les formalités prescrites par la loi.

Aussi, le plan des structures que la commune fait dresser actuellement doit-il tenir compte dudit arrêté royal. En attendant, le Ministre a néanmoins fait ajourner provisoirement la suite des expropriations.

La planification retenue jusqu'à présent prévoit le début des travaux en 1979 de façon qu'ils puissent être achevés à la date de mise en œuvre de la ligne électrifiée.

B. Transports urbains et interurbains

1. Situation financière

— Un membre demande au Ministre de lui fournir un aperçu financier indiquant toutes les sommes qui ont été accordées par les pouvoirs publics aux STI pendant les 10 dernières années, tant en ce qui concerne l'apurement des comptes d'exploitation que les investissements, y compris les travaux de métro.

Le Ministre communique les renseignements suivants :

Les sommes consacrées par les pouvoirs publics aux travaux d'infrastructure des transports urbains ne sont pas accordées aux STI mais constituent des investissements de l'Etat. Toutefois, l'exploitation est confiée aux STI.

Volgende kredieten werden vastgelegd op artikel 81.28 van het budget in de laatste 10 jaar :

Les crédits engagés à l'article 81.28 du budget pour les dix dernières années sont les suivants :

(Bedragen in miljoenen franken)				(Montants en millions de francs)			
Jaar	Antwerpen	Brussel	Charleroi	Luik	Gent	Centraal Bestuur	Totaal
—	—	—	—	—	—	—	—
Année	Anvers	Bruxelles	Charleroi	Liège	Gand	Administration centrale	Total
1968	62,27	1 054,62	4,99	41,93	6,13	8,34	1 178,28
1969	196,00	1 565,36	25,95	22,65	7,51	9,52	1 826,99
1970	84,43	1 200,30	116,82	523,84	10,87	10,44	1 946,7
1971	486,87	1 661,24	240,31	280,00	19,39	17,58	2 705,39
1972	616,53	2 622,64	209,01	290,80	16,24	23,01	3 778,23
1973	733,19	1 900,52	525,97	21,86	6,47	28,46	3 266,47
1974	513,50	3 655,02	788,80	302,46	10,33	27,89	5 298
1975	314,26	3 930,82	727,79	737,12	12,51	41,70	5 764,2
1976	2 057,73	4 404,63	667,84	337,96	9,95	49,27	7 527,38
1977	2 029,18	5 558,08	1 142,11	412,63	6,19	71,23	9 219,42

De toelagen voor de aanzuivering van de exploitatierekeningen zijn vermeld in bijgaande tabel.

Les subventions destinées à l'apurement des comptes d'exploitation sont indiquées dans le tableau ci-dessous.

	1968	1969	1970	1971	1972
M.I.V.B. (Brussel). — S.T.I.B. (Bruxelles) . . .	384 706 579	420 380 891	616 000 000	898 705 436	1 225 826 205
M.I.V.A. (Antwerpen). — M.I.V.A. (Anvers) . .	57 210 556	52 805 426	97 998 111	191 451 068	259 315 590
S.T.I.L. (Luik). — S.T.I.L. (Liège)	54 638 304	69 803 779	102 498 986	162 675 388	202 354 913
M.I.V.G. (Gent). — M.I.V.G. (Gand)	22 633 266	25 967 278	46 956 571	80 739 350	115 441 175
S.T.I.C. (Charleroi). — S.T.I.C. (Charleroi) . . .	7 690 342	9 268 943	17 890 558	37 941 148	56 285 599
S.T.I.V. (Verviers). — S.T.I.V. (Verviers)	12 145 336	13 570 395	18 496 215	25 487 610	35 763 641
Totalen. — <i>Totaux</i>	539 024 383	591 796 712	899 840 441	1 397 000 000	1 894 987 123

	1973	1974	1975	1976	1977 (in duizendtallen franken voorziene tekorten — 1977 (en milliers de francs déficits prévus))
M.I.V.B. (Brussel). — S.T.I.B. (Bruxelles) . . .	1 667 812 760	2 190 249 782	2 847 800 000	3 814 953 272	4 448 492
M.I.V.A. (Antwerpen). — M.I.V.A. (Anvers) . .	313 479 121	428 076 413	599 000 000	678 760 901	724 826
S.T.I.L. (Luik). — S.T.I.L. (Liège)	263 395 945	391 905 484	536 000 000	601 841 006	686 895
M.I.V.G. (Gent). — M.I.V.G. (Gand)	195 008 659	226 513 481	301 000 000	299 504 975	338 730
S.T.I.C. (Charleroi). — S.T.I.C. (Charleroi) . . .	77 625 745	111 193 430	140 000 000	155 287 564	174 732
S.T.I.V. (Verviers). — S.T.I.V. (Verviers)	41 183 270	57 408 226	75 000 000	79 912 300	90 399
Totalen. — <i>Totaux</i>	2 558 505 500	3 405 346 816	4 498 800 000	5 630 260 018	6 464 074 (*)

(*) waarvan 6 024 miljoen reeds gedekt werden door toelagen. — Dont 6 024 millions ont déjà été couverts par des subventions.

— Is de terugbetaling van de vervroegde inkoop van de privé-participaties in MIV's wel moreel verantwoord? vraagt een lid verwijzend naar de reeks toegekende voordelen ener-

— Un membre demande si le paiement effectué en vue du rachat anticipé des parts privées dans les STI est moralement justifié si l'on prend en considération, d'une part,

zijds en de steeds belangrijker financiële tussenkomst van de Staat anderzijds.

De Minister van verkeerswezen antwoordt hierop dat het op basis is van een Regeringsbeslissing dat tot de vervroegde inkoop van de privé-participaties in de MIV's werd overgegaan.

De Minister kan niet anders dan de formule toepassen voorzien bij de wet van 1953 tot oprichting van de MIVB en van de wet van 1961 tot oprichting van de andere MIV's, die uitdrukkelijk voorzagen op welke wijze bij een eventuele overname van het privé-kapitaal door de overheid tot betaling zal worden overgegaan.

De betaling van de som die noodzakelijk is voor de afkoop van de inbreng van de vroegere concessiehouders in het maatschappelijk kapitaal van de stedelijke maatschappijen voor openbaar vervoer zal over drie begrotingsjaren gespreid worden.

De totale afkoopsom bedraagt 2 324,5 miljoen, waarvan 800 miljoen zullen worden betaald in 1978, 800 miljoen in 1979 en 724,5 miljoen in 1980.

Na de vereffening van dit saldo, bestaat er vanwege de Staat geen enkele verplichting meer t.o.v. de vroegere deelgenoten van de privé-sector.

2. Coördinatie en reorganisatie

— Er zijn dertien gewestelijke commissies voor het bevorderen en coördineren van het gemeenschappelijk vervoer, vijf voor de grote agglomeraties en acht voor het platteland.

Welke zijn die commissies en hoe zijn zij samengesteld ?

Volgens het antwoord van de Minister stelt het koninklijk besluit van 1 december 1976, verschenen in het *Belgisch Staatsblad* van 28 december 1976, dertien gewestelijke commissies in en bepaalt het hun samenstelling.

De leden werden aangewezen bij ministeriële besluiten van 24 oktober 1977, verschenen in het *Belgisch Staatsblad* van 10 november 1977.

— Kan men verwachten dat na de gerealiseerde reorganisatie van het openbaar vervoer een betere coördinatie tussen de bestaande vervoernetten tot stand zal worden gebracht ?

Volgens het antwoord is de verbetering van de coördinatie tussen de bestaande openbare vervoersnetten een van de doeleinden die beoogd werden bij de reorganisatie van het secundair gemeenschappelijk vervoer.

De in het kader van die reorganisatie doorgevoerde overdracht van de NMBS-autobusdiensten aan de NMVB, waardoor thans alle interstedelijke autobusdiensten onder het beheer gebracht werden van één enkele maatschappij, is ongetwijfeld een positief element; een tweede positief element is de oprichting van regionale commissies die advies uitbrengen over elke aangelegenheid betreffende het openbaar vervoer; in deze commissies zetelen vertegenwoordigers

la série d'avantages accordés et, d'autre part, l'intervention financière toujours plus importante de l'Etat.

Le Ministre des Communications répond que c'est sur base d'une décision gouvernementale qu'il a été procédé au rachat anticipé des participations privées dans les sociétés de transports intercommunaux.

Le Ministre ne peut qu'appliquer la formule prévue par les lois de 1953, portant organisation des transports en commun dans la région bruxelloise, et de 1961, relative à la création des sociétés de transports en commun urbains, lois qui prévoient explicitement les modalités de remboursement en cas de reprise éventuelle du capital privé par les pouvoirs publics.

Le paiement de la somme nécessaire au rachat de l'apport des anciens concessionnaires dans le capital social des sociétés de transports en commun urbains sera étalé sur trois années budgétaires.

La somme totale nécessaire au rachat est de 2 324,5 millions, dont 800 millions seront versés en 1978, 800 millions en 1979 et 724,5 millions en 1980.

Une fois ce solde réglé, l'Etat n'aura plus aucune obligation à l'égard des anciens associés du secteur privé.

2. Coordination et réorganisation

— Il y a treize commissions régionales de promotion et de coordination des transports en commun, cinq pour les grandes agglomérations et huit rurales.

Quelles sont ces commissions et quelle est leur composition ?

D'après la réponse du Ministre, l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1976, paru au *Moniteur belge* du 28 décembre 1976, crée treize commissions régionales et fixe leur composition.

Les membres ont été désignés par arrêtés ministériels du 24 octobre 1977, parus au *Moniteur belge* du 10 novembre 1977.

— Peut-on s'attendre à ce que, après la réorganisation des transports en commun, soit réalisée une meilleure coordination entre les réseaux de transports existants ?

Il est répondu que l'amélioration de la coordination entre les réseaux de transports publics existants est l'un des objectifs poursuivis dans le cadre de la réorganisation des transports en commun secondaires.

Le transfert des autobus de la SNCB à la SNCV dans le cadre de cette réorganisation, à la suite de laquelle tous les services d'autobus interurbains sont passés sous l'autorité d'une seule et même société, constitue incontestablement un élément positif; la création de commissions régionales donnant un avis concernant toute affaire ayant trait aux transports publics est un deuxième élément positif; ces commissions se composent de représentants des instances

van bij dit vervoer nauw betrokken nationale, regionale en lokale instanties alsmede van de vervoermaatschappijen zelf.

Tenslotte wordt in het kader van de reorganisatie bijzondere aandacht besteed aan de coördinatie van de trein- en autobusdiensten. Voor elk van de NMBS-stations van enige belangrijkheid die door autobusdiensten worden aangedaan, zijn tussen de NMBS en de NMVB overeenkomsten opgesteld, of in voorbereiding, waarin de coördinatie nauwkeurig geregeld wordt, inzonderheid op het vlak van de wachttijden in geval van vertraging van één van de vervoermiddelen.

— Bij het bouwen van nieuwe woonkernen en het vestigen van nieuwe industrieën wordt onvoldoende rekening gehouden met de uitbouw van het openbaar vervoer.

Kan op dit vlak geen betere coördinatie tot stand worden gebracht in de zin van een vluggere aanbreng van openbare vervoermiddelen ?

Volgens het antwoord laat de coördinatie tussen de instanties die verantwoordelijkheid dragen inzake de inplanting van nieuwe woonkernen of nieuwe industrieën en de openbare vervoermaatschappijen inderdaad te wensen over.

Te dikwijls wordt vastgesteld dat inplantingen van woonkernen of industrieën gepland worden, zonder dat rekening gehouden wordt met de bestaande openbare vervoermiddelen of zonder dat contact opgenomen wordt met de vervoermaatschappijen die de streek bedienen, zodat deze voor een voldongen feit geplaatst worden.

Er is echter wel een goede coördinatie in het kader van de aanleg van nieuwe metro- of premetroinfrastructuren.

Het is te verwachten dat de regionale commissies ter bevordering van het openbaar vervoer die hun werkzaamheden hebben aangevat ook verbetering zullen brengen op dit vlak.

— De beleidsnota stelt dat de regionale commissie van Gent weldra concrete voorstellen zal indienen voor de bevordering en de verbetering van het openbaar vervoer te Gent.

Mag men vernemen welk bedrag beschikbaar is voor Gent ?

Graag vernam men ook de samenstelling van deze regionale commissie.

Bovendien zou het lid de Minister willen vragen de commissie te verzoeken vóór een bepaalde datum concrete voorstellen ter bevordering van het openbaar vervoer in te leiden.

In het antwoord wordt verwezen naar het koninklijk besluit van 1 december 1976, verschenen in het *Belgisch Staatsblad* van 28 december 1976, dat de 13 regionale commissies opricht en eveneens hun samenstelling bepaalt.

nationales, régionales et locales étroitement concernées par ces transports, ainsi que des sociétés de transport elles-mêmes.

Enfin, dans le cadre de la réorganisation, la coordination entre les services ferroviaires et les services d'autobus fait l'objet d'une attention toute spéciale. Pour toute gare SNCB de quelque importance desservie par des autobus, l'on a établi ou préparé des conventions organisant en détail la coordination, eu égard notamment aux périodes d'attente en cas de retard de l'un des moyens de transport.

— Dans la création de nouveaux noyaux d'habitation et l'implantation d'industries nouvelles, il n'est pas suffisamment tenu compte de la nécessité de développer en conséquence les transports publics.

Ne pourrait-on dès lors assurer une meilleure coordination, en vue de doter plus rapidement de transports publics ces nouveaux emplacements ?

Le Ministre répond qu'en effet, la situation laisse beaucoup à désirer quant à la coordination entre les instances responsables en ce qui concerne la création de nouveaux noyaux d'habitations ou l'implantation d'industries nouvelles, d'une part, et les sociétés de transports publics, d'autre part.

Trop souvent l'on constate que les plans de création de noyaux d'habitations ou d'industries sont établis sans tenir compte des moyens de transport publics existants ou sans prendre contact avec les sociétés de transport qui desservent la région, ce qui met ces dernières devant le fait accompli.

Par contre, il existe une bonne coordination là où il s'agit de créer de nouvelles infrastructures pour le métro ou le pré-métro.

Sans doute les commissions régionales de promotion des transports publics, qui ont commencé leurs travaux, amélioreront-elles pour leur part la situation à cet égard.

— Il ressort de la note de politique que la commission régionale de Gand déposera bientôt des propositions concrètes en vue de la promotion et de l'amélioration des transports publics de cette ville.

Peut-on savoir quel est le montant disponible pour Gand ?

L'intervenant aimerait également connaître la composition de cette commission régionale.

En outre, il prie le Ministre d'inviter celle-ci à déposer avant une date bien déterminée des propositions concrètes de promotion des transports publics.

Le Ministre répond en se référant à l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1976, publié au *Moniteur belge* du 28 décembre 1976 et qui crée les 13 commissions régionales et en fixe la composition.

De leden van de regionale commissie, bevoegd voor de agglomeratie Gent, werden benoemd bij ministerieel besluit van 24 oktober 1977, dat bij uittreksel gepubliceerd werd in het *Belgisch Staatsblad* van 10 november 1977.

Aan de voorzitter is gevraagd de commissie aan te zetten zo spoedig mogelijk concrete voorstellen te formuleren.

— De Minister kondigt een experiment aan voor het vervoer van minder-validen alsmede het in bedrijf nemen van een tiental speciaal ingerichte minibussen.

Zou die beslissing geen onderdeel moeten vormen van een algemeen beleid voor de minder-validen ?

In zijn antwoord zegt de Minister dat hij besloten heeft een modelexperiment te proberen waardoor, met beperkte middelen, het belang van het vervoer per autobus zal kunnen worden nagegaan. Deze oplossing werd gekozen in overleg met de afgevaardigden van de Hoge Raad voor de minder-validen en van het Belgisch syndikaat van de minder-validen en er werd de laatste hand aan gelegd in samenwerking met de Rijksdienst voor de Sociale Reclassering van de minder-validen.

Dit experiment is geïnspireerd op soortgelijke proefnemingen in het buitenland, met name in Nancy (Frankrijk).

Indien de proefneming slaagt zal de Minister zich beijveren om ze te doen opnemen in het geheel van de maatregelen die door andere departementen ten behoeve van de minder-validen worden genomen.

3. Tarieven

Is het mogelijk over het ganse grondgebied van het land een eenheidstarief in te voeren voor het openbaar vervoer ?

Het antwoord luidt als volgt :

Wat het interstedelijk vervoer betreft, zijn er twee nationale tarieven van toepassing, nl. het NMBS-tarief voor de treinverbindingen en voor de abonnementen voor verplaatsingen met opeenvolgend trein- en autobustraject, alsmede het buurtspoorwegtarief voor de autobusdiensten en voor de nog resterende buurttramlijnen. Beide tarieven zijn gebaseerd op de afgelegde afstand.

Wat de tarieven in de grote agglomeraties betreft, wordt een zekere eenvormigheid nagestreefd, met dien verstande nochtans dat rekening wordt gehouden met de belangrijkheid van de agglomeratie die mede determinerend is voor de aangeboden diensten, de gemiddelde afgelegde afstand per reiziger, de commerciële snelheid, enz.

In de kleinere agglomeraties, waar de NMVB het stedelijk vervoer verzekert, past deze maatschappij een eenvormig stedelijk tarief toe.

Eén enkel nationaal tarief voor al het openbaar vervoer, is niet in overweging te nemen gelet op de specifieke eigenheid van elke vervoerwijze.

Les membres de la commission régionale compétente pour l'agglomération gantoise ont été nommés par l'arrêté ministériel du 24 octobre 1977, publié par extrait au *Moniteur belge* du 10 novembre 1977.

Il a été demandé au président de prier la commission de formuler le plus tôt possible des propositions concrètes.

— Le Ministre annonce une expérience pour le transport de personnes handicapées et la mise en circulation d'une dizaine de minibus spécialement aménagés.

Ne devrait-on pas situer cette décision dans une politique d'ensemble en faveur des handicapés ?

Dans sa réponse, le Ministre signale qu'il a décidé de tenter une expérience pilote qui avec des moyens réduits permettra de vérifier l'intérêt du transport par autobus. Cette solution a été définie en accord avec les délégués du Conseil supérieur des handicapés et du Syndicat belge des handicapés et mise au point avec la collaboration de l'Office national de Reclassement social des handicapés.

Cette expérience s'inspire de réalisations du même genre faites à l'étranger, notamment à Nancy (France).

Si l'expérience réussit, le Ministre s'efforcera de la faire intégrer dans le cadre des mesures prises en faveur des handicapés par d'autres départements.

3. Tarifs transports urbains et régionaux

Est-il possible d'instaurer un tarif unique pour les transports publics dans l'ensemble du pays ?

La réponse est la suivante :

En ce qui concerne les transports interurbains, il existe deux tarifs nationaux, d'une part, le tarif SNCB pour les parcours en train et pour les abonnements couvrant des parcours combinés train-bus, d'autre part, le tarif des chemins de fer vicinaux pour les services d'autobus et les lignes de tram vicinaux qui subsistent encore. Ces deux tarifs sont basés sur la distance parcourue.

Pour ce qui est des tarifs appliqués dans les grandes agglomérations, on recherche une certaine uniformité, étant entendu qu'il est tenu compte de l'importance de l'agglomération qui constitue un des facteurs déterminants pour les services offerts, la distance moyenne parcourue par voyageur, la vitesse commerciale, etc.

Dans les agglomérations moins importantes, où la SNCV assure les transports urbains, cette société applique un tarif urbain uniforme.

L'instauration d'un tarif national unique pour l'ensemble des transports publics n'est pas possible en raison de la spécificité de chaque mode de transport.

4. *Metro en pre-metro*a) *Brussel*

— De ervaring met de metro-uitbouw te Brussel schijnt erop te wijzen dat het aantal reizigers op de eerste as toegenomen is.

Een lid wenst te vernemen of deze toename aan reizigers ook resulteert in betere bedrijfsresultaten rekening houdend met de vrij belangrijke onderhoudskosten die uit diezelfde metro-uitbouw voortvloeien?

De Minister antwoordt hierop dat op de Oost-West-as en de daarop aansluitende tram- en autobuslijnen, het aantal reizigers einde 1977 gestegen is met 15 pct. ten opzichte van 1976; dit aantal steeg met 11 pct. op de Noord-Zuid-as, bleef onveranderd op de kleine en grote ring, en vermindert met 4,50 pct. op de andere lijnen (die ongeveer een derde van het verkeer vertegenwoordigen) die niet betrokken zijn bij de kunstwerken.

De stijging van het aantal reizigers heeft ongetwijfeld een gunstige weerslag gehad op de ontvangsten van de MIVB (ongeveer plus 15 pct. in 1977 ten opzichte van 1976); er moet evenwel rekening gehouden worden met twee tariefverhogingen op 1 juli 1976 en 1 september 1977.

Het kan evenmin ontkend worden dat de onderhouds- en exploitatiekosten van de lijnen die gebruik maken van de kunstwerken zeer hoog oplopen en niet in verhouding staan tot de bijkomende ontvangsten.

Het nagestreefde doel is nochtans de stedelijke centra te ontlasten door nieuwe reizigers naar het openbaar vervoer te brengen.

— In het programma voor de metro van Brussel wordt voorzien in een tak « Noord-West » naar het Emiel Bockstaelplein, tegen 1981, en naar de Heizel te Laken, tegen 1983. Welke maatregelen worden overwogen, inzonderheid om de hinder voor de aangelanden zoveel als doenlijk is te beperken?

In het antwoord wordt nader aangegeven dat, voor elk vak, de voltooiings- en uitrustingswerken zullen worden aangevat zodra de vordering der werken van burgerlijke bouwkunde dat mogelijk maken.

De uitvoeringstechnieken worden bestudeerd om de hinder voor de aangelanden zoveel mogelijk te beperken. De aannemers moeten zeer bestudeerde termijnen naleven om de duur van de bovengrondse werken in te korten. In dit opzicht hoopt de Minister in de komende jaren de huidige methodes aanzienlijk te kunnen verbeteren.

De onteigeningen van onroerende goederen worden eveneens tot het strikte minimum beperkt.

— Is het verdedigbaar bij de uitbouw van de Brusselse metrolijnen prioriteit te verlenen aan de lijnen in oostelijke richting (Stokkel) terwijl andere interne lijnen in de binnenstad (Anderlecht en Heizel) minder prioritair blijken te zijn?

Volgens het antwoord zijn de infrastructuurwerken van de metrolijn in de richting van Anderlecht en Laken in volle

4. *Méto et préméto*a) *Bruxelles*

— L'expérience acquise à Bruxelles en matière de métro semble indiquer que le nombre des voyageurs a augmenté sur le premier axe.

Un membre aimerait savoir si cette augmentation a permis d'obtenir de meilleurs résultats d'exploitation en vue de contrebalancer les frais d'entretien assez importants que nécessite cette nouvelle infrastructure.

Le Ministre répond que, sur l'axe est-ouest et sur les lignes de trams et d'autobus qui le prolongent, le nombre de voyageurs enregistré fin 1977 a augmenté de 15 p.c. par rapport à 1976; ce nombre s'est accru de 11 p.c. sur l'axe nord-sud, est demeuré inchangé sur le petit et le grand ring et a diminué de 4,50 p.c. sur les autres lignes (qui représentent environ un tiers du trafic) et qui n'ont pas été touchées par les travaux.

L'accroissement du nombre de voyageurs a sans aucun doute eu des répercussions favorables sur les recettes de la STIB (majoration d'environ 15 p.c. en 1977 par rapport à 1976); il faut cependant tenir compte de deux augmentations de tarifs intervenues le 1^{er} janvier 1976 et le 1^{er} septembre 1977.

On ne peut pas nier non plus que les frais d'entretien et d'exploitation des lignes qui utilisent les nouveaux ouvrages d'art sont très élevés et sont hors de proportion avec les recettes supplémentaires.

Le but recherché est néanmoins de désengorger les centres urbains en amenant de nouveaux voyageurs à emprunter les transports publics.

— Dans le programme pour le métro de Bruxelles, il est prévu une branche « Nord-Ouest » vers la place Emile Bockstaël pour 1981 et vers le Heysel à Laeken pour 1983. Quelles sont les mesures envisagées, notamment pour limiter dans la mesure du possible les nuisances pour les riverains?

Dans la réponse, il est précisé que pour chaque tronçon les travaux de parachèvement et d'équipement seront entamés dès que l'avancement des travaux de génie civil le permettra.

Les techniques d'exécution sont étudiées en vue de réduire au minimum les nuisances pour les riverains. Des délais très étudiés sont imposés aux entrepreneurs pour réduire la durée des chantiers en surface. A cet égard, le Ministre espère dans les années à venir améliorer considérablement les méthodes adoptées jusqu'à maintenant.

Les expropriations d'immeubles sont également limitées au strict minimum.

— En ce qui concerne l'extension des lignes du métro bruxellois, comment peut-on justifier la priorité donnée aux lignes en direction de l'Est (Stockel), alors que d'autres lignes urbaines (Anderlecht et Heysel) semblent être moins prioritaires?

Le Ministre répond que les travaux d'infrastructure de la ligne de métro en direction d'Anderlecht et de Laeken

uitvoering. De verlengingen in de richting van de Heizel en van Stokkel werden in 1978 begonnen.

Het is dus niet juist dat prioriteit zou gegeven worden aan de richting Stokkel.

b) Antwerpen

— Volgens de plannen zou de Antwerpse pre-metro (richting Boom) ophouden aan de Boomsesteenweg. Waarom niet verder doortrekken ?

Is het bij de studie van het pre-metronet in Antwerpen niet aangewezen het net uit te breiden in de richting van de bevolkingskernen zoals door de omliggende gemeenten wordt gevraagd, in plaats van zoals de stad Antwerpen vraagt, prioritair de ontsluiting naar de Linkeroever uit te werken ?

Wat is de optie voor de verdere uitbouw van het openbaar vervoer in Antwerpen voor de eerstvolgende twee, drie jaar ?

Volgens het antwoord wordt het pre-metronet in Antwerpen overal waar mogelijk aan de oppervlakte in eigen bedding aangelegd om de hinder vanwege het privé-vervoer te vermijden.

Alleen waar geen bovengrondse oplossing kan weerhouden worden, worden tunnels gebouwd; dat is het geval in de smalle straten *intra muros*.

Bij de Boomsesteenweg wordt alleen een korte tunnel voorzien aan het kruispunt van de J. Van Ryswycklaan en de Jan De Voslei samen met de infrastructuur-werken van de E3.

Het lijkt niet verantwoord een tunnel te bouwen in zuidelijke richting van dat kruispunt.

In de eerst volgende twee jaar zal in Antwerpen verder gebouwd worden aan de eerste en tweede as van het pre-metronet :

1. As Groenplaats-Centraal station, Belgiëlei, Schijnpoort.
2. As Frankrijklei, Roosveltplein, Astridplein, Turnhoutse-, Herentalsebaan, en de aftakking vanaf de Carnotstraat tot de Schijnpoort over de Kerkstraat en de Pothoekstraat.

Het programma voor de volgende jaren (verbinding met Linkeroever of met andere omliggende gemeenten) ligt nog niet vast en moet binnenkort geadviseerd worden door de regionale commissie van de Antwerpse agglomeratie.

— De metro uitbouw te Antwerpen heeft voor gevolg dat op het grondgebied van de gemeente Berchem zeer belangrijke werken moeten uitgevoerd worden.

Kan men van deze gelegenheid geen gebruik maken om het gedeelte van de metrolijn dat ter plaatse ondergronds zal uitgevoerd worden, verder door te trekken ?

Volgens het antwoord wordt het premetronet in Antwerpen overal waar mogelijk aan de oppervlakte in eigen bedding aangelegd om de hinder vanwege het privé-vervoer te vermijden. Alleen waar geen bovengrondse oplossing kan aangehouden worden, worden tunnels gebouwd.

battent leur plein, tandis que les travaux de prolongement en direction du Heizel et de Stockel ont été entamés en 1978.

Il n'est donc pas exact de prétendre que la priorité serait accordée à la ligne en direction de Stockel.

b) Anvers

— Selon les projets, le préméto anversoise (en direction de Boom) s'arrêterait au Boomsesteenweg. Pourquoi ne pas prolonger ce tracé ?

Dans l'étude du réseau du préméto anversoise, n'est-il pas indiqué de prolonger celui-ci en direction des agglomérations, comme le demandent les communes environnantes, plutôt que de réaliser, par priorité, l'ouverture de la rive gauche de l'Escaut, comme le demande la ville d'Anvers ?

Quelles sont les options en ce qui concerne l'extension des transports publics à Anvers pour les deux ou trois prochaines années ?

Le Ministre répond que le réseau du préméto anversoise est établi, partout où cela est possible, en surface et en site propre, afin d'éviter les nuisances résultant des transports individuels.

C'est uniquement là où la solution d'un parcours en surface ne peut être retenue que l'on construit des tunnels; tel est le cas dans les rues étroites *intra muros*.

Au Boomsesteenweg, il n'est prévu qu'un court tunnel au croisement de la J. Van Ryswycklaan et de la Jan De Voslei avec les travaux d'infrastructure de la E3.

Il ne semble pas se justifier de construire un tunnel au sud de ce croisement.

Dans les deux prochaines années, les travaux du premier et du deuxième axe du préméto anversoise seront poursuivis :

1. Axe Groenplaats, Gare centrale, Belgiëlei, Schijnpoort.
2. Axe Frankrijklei, Roosveltplein, Astridplein, Turnhoutse-, Herentalsebaan, et l'embranchement à partir de la Carnotstraat jusqu'à la Schijnpoort en passant par la Kerkstraat et la Pothoekstraat.

Le programme pour les années suivantes (liaison à la rive gauche ou aux autres communes environnantes) n'est pas encore établi et doit être soumis incessamment pour avis à la commission régionale de l'agglomération anversoise.

— L'installation du métro d'Anvers nécessite l'exécution de travaux très importants sur le territoire de la commune de Berchem.

Ne serait-il pas possible de mettre cette occasion à profit pour prolonger la section de la ligne de métro qui, à cet endroit, sera aménagée en souterrain ?

Le Ministre répond que partout où cela est possible, le réseau du métro à Anvers est aménagé en surface et en site propre, afin d'éviter les nuisances résultant des transports individuels. On construit des tunnels uniquement lorsque la solution de la construction en surface n'a pas pu être retenue.

Op het grondgebied van de gemeente Berchem zijn tot nog toe geen tunnels voorzien.

In het deel « intra muros » van de Grote Steenweg te Berchem dat door het Ministerie van Openbare Werken zal verbreed worden lijkt het ons aangewezen voor de tramlijnen een eigen bedding aan te leggen.

— Wie neemt de beslissing wat betreft het tracé voor het uitbouwen van metrolijnen ?

Volgens het antwoord wordt deze beslissing genomen door de Minister van Verkeerswezen op advies van de Raadgevende Commissie en de bevoegde Diensten van zijn Administratie.

c) Tewerkstelling.

— Hoeveel personeelsleden van vreemde nationaliteit zijn er op dit ogenblik tewerkgesteld bij de MIV's ?

Bij de MIVA (Antwerpen), MIVG (Gent) en STIV (Verviers) zijn geen vreemde werknemers tewerkgesteld; bij de MIVB (Brussel) zijn er 1 289 tewerkgesteld, bij de STIL (Luik) 228 en bij de STIC (Charleroi) 41, hetzij in totaal 1 558.

C. Wegvervoer en verkeersveiligheid

1. Vervoer van personen

a) Werknemersvervoer :

Bij wet van 27 december 1977 werden nieuwe bepalingen ingevoerd voor het werknemersvervoer.

Bestaan er speciale voorschriften die betrekking hebben op de controle van de voertuigen die voor dit werknemersvervoer worden aangewend? vraagt een lid.

De Minister antwoordt dat buiten de bestaande controle via de automobielsinspectie met een periodiciteit van 4 maanden en de geneeskundige schifting voor de chauffeurs, in uitvoering van deze wet nog andere eisen zullen worden uitgewerkt betreffende de kwaliteit van het materieel, de veiligheid en de tarieven.

b) Leerlingenvervoer

Vragen worden gesteld omtrent de plannen van de Ministers van Nationale Opvoeding op het stuk van het leerlingenvervoer.

— Is het de bedoeling dit vervoer, dat op dit ogenblik door privé-ondernemers wordt verzekerd, te laten uitvoeren door de betrokken departementen ?

Is het juist dat de Departementen van Nationale Opvoeding 200 nieuwe autobussen zouden besteld hebben voor dit vervoer ?

Jusqu'à présent, on n'a pas encore prévu la construction des tunnels sur le territoire de la commune de Berchem.

Dans la partie « intra muros » du Grote Steenweg à Berchem, qui doit être élargie par le Ministère des Travaux publics, il nous semble indiqué d'aménager les lignes de trams en site propre.

— Qui prend la décision en ce qui concerne le tracé des lignes de métro ?

Le Ministre répond que cette décision est prise par le Ministre des Communications, sur avis de la Commission consultative et des services compétents de son administration.

c) Emploi.

— Quel est le nombre des travailleurs de nationalité étrangère actuellement occupés par les sociétés de transports interurbains ?

La MIVA (Anvers), la MIVG (Gand) et la STIV (Verviers) n'emploient pas de travailleurs étrangers; la STIB (Bruxelles) en occupe 1 289, la STIL (Liège) 228 et la STIC (Charleroi) 41, soit au total 1 528.

C. Transports par route et sécurité routière

1. Transport de personnes

a) Transport de travailleurs

La loi du 27 décembre 1977 a instauré de nouvelles dispositions pour le transport des travailleurs.

Un membre demande s'il existe des prescriptions spéciales en ce qui concerne le contrôle des véhicules utilisés pour ce transport.

Le Ministre répond qu'en plus du contrôle existant effectué par l'inspection automobile avec une périodicité de 4 mois et de la sélection médicale des chauffeurs, d'autres exigences qui seront élaborées en application de cette loi se rapportent à la qualité du matériel, à la sécurité et aux tarifs.

b) Transports scolaires

Des questions sont posées au sujet des projets des Ministres de l'Education nationale au sujet des transports scolaires.

— A-t-on l'intention de faire effectuer ces transports, qui sont actuellement assurés par des entrepreneurs privés, par les départements intéressés ?

Est-il exact que les départements de l'Education nationale auraient commandé 200 autocars à cette fin ?

Volgende antwoorden werden verstrekt :

— Vorig jaar werd bij het Ministerie van Nationale Opvoeding en Nederlandse Cultuur een administratieve kern opgericht (Coördinatiecommissie voor het leerlingenvervoer) ter voorbereiding van de Nationale Dienst voor leerlingenvervoer (opgericht bij de wet van 14 juli 1975).

Deze commissie heeft nog geen concrete voorstellen uitgewerkt m.b.t. de toekomstige structuur en de exploitatienormen van het geregelde leerlingenvervoer.

Een gelijkaardige commissie fungeert van Franstalige zijde.

— Deze aangelegenheid behoort tot de bevoegdheid van de Ministers van Nationale Opvoeding.

Uit inlichtingen aldaar ingewonnen blijkt evenwel dat het slechts gaat om 30 kleine autobussen in 1977. Voor 1978 is in een krediet voorzien van 36 miljoen frank, hetgeen ook niet meer kan betekenen dan 30 kleine autobussen.

Deze autobussen worden ter beschikking van bepaalde Rijksscholen gesteld om benutigd te worden voor interne doeleinden en, in bepaalde gevallen, voor het ophalen van leerlingen.

Sommige van deze aan te kopen bussen komen in vervanging van versleten voertuigen.

c) Autocars

— Een lid wenst vooreerst van de Minister te vernemen of het sterrenstelsel van autocars dat in 1977 werd ingevoerd op dit ogenblik in gebruik is of niet en of het in 1978 effectief zal worden.

Op het vierde Autobus- en Autocarsalon te Kortrijk op 26 november 1977, aldus de Minister, ging ik principieel akkoord met de invoering van een sterrenstelsel voor autocars.

De Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemers stelt op dit ogenblik een commissie samen die zal bevoegd zijn voor het toekennen van de sterren. Dit zal leiden tot een toepassing op privé-basis.

Dit systeem zal gelegaliseerd worden via de opstelling van de uitvoeringsbesluiten op de wet van 27 december 1977, die hiertoe de nodige basis vormt.

— Hoeveel staat het met de beteugeling van het sluikwerk op het stuk van het autocarvervoer ?, vraagt hetzelfde lid.

De Minister betoogt dat de beteugeling van het sluikvervoer, zoals alle sluikwerk trouwens, op de eerste plaats een probleem is dat zijn collega's van Sociale Voorzorg en van Tewerkstelling en Arbeid aanbelangt. Nochtans wil ook zijn departement zijn verantwoordelijkheid opnemen en medewerken aan de oplossing van het probleem. Daarom werd reeds contact opgenomen met de bevoegde instanties van de Ministeries van Sociale Voorzorg en van Tewerkstelling en Arbeid, met het oog op het voeren van een gecoördineerde actie ten einde het sluikwerk in de sector van het personenvervoer tegen te gaan.

Voici les réponses qui ont été communiquées :

— L'an passé, un noyau administratif (Coördinatiecommissie voor het leerlingenvervoer) a été créé au niveau du Ministère de l'Education nationale et de la Culture néerlandaise en vue de préparer le Service national du Transport scolaire (créé par la loi du 14 juillet 1975).

Cette Commission n'a pas encore élaboré de propositions concrètes relatives à la structure future ni aux normes d'exploitation des transports scolaires.

Une commission similaire fonctionne du côté francophone.

— Cette matière relève de la compétence des Ministres de l'Education nationale.

Suivant des informations recueillies auprès de ces Ministres, il ne s'agirait toutefois, en 1977, que de 30 petits autocars. Pour 1978, il est prévu un crédit de 36 millions de francs, ce qui ne peut représenter plus de 30 petits autocars.

Ces autocars, qui sont mis à la disposition de certaines écoles de l'Etat, sont utilisés à des fins internes et, dans certains cas, au ramassage des élèves.

Certains de ces autocars à acquérir viendront en remplacement de véhicules usés.

c) Autocars

— Un membre demande au Ministre si le système à étoiles pour les autocars qui a été introduit en 1977, est actuellement en vigueur ou non et s'il deviendra effectif en 1978.

Le Ministre répond qu'à l'occasion du quatrième Salon de l'Autobus et de l'Autocar organisé à Courtrai le 26 novembre 1977, il a marqué son accord de principe sur l'instauration d'un système à étoiles pour les autocars.

La Fédération belge des Exploitants d'autobus et d'autocars est en voie de constituer une commission qui sera compétente pour décerner les étoiles. Il en résultera une application au niveau privé.

Le système sera légalisé par la voie des arrêtés d'exécution à prendre en vertu de la loi du 27 décembre 1977, qui constitue la base légale nécessaire.

— Le même membre demande où en est la répression du travail en noir dans le domaine des transports par autocar.

Le Ministre lui répond que la répression des transports clandestins est, comme d'ailleurs tout travail en noir, en premier lieu un problème qui concerne ses collègues de la Prévoyance sociale et de l'Emploi et du Travail. Cependant, son département entend lui aussi prendre ses responsabilités et collaborer à la solution du problème. C'est pourquoi des contacts ont déjà été pris avec les instances compétentes des Ministères de la Prévoyance sociale et de l'Emploi et du Travail en vue de mener une action coordonnée visant à combattre le travail clandestin dans le secteur du transport des personnes.

In een eerste stadium worden onderling statistische gegevens uitgewisseld, waardoor onregelmatigheden bij het tewerkstellen van personeel zullen kunnen opgespoord worden of waardoor firma's tegen wie ernstige vermoedens worden gewekt, speciaal zullen kunnen onderzocht worden.

Het departement van Verkeerswezen bestudeert tevens de mogelijkheid, om door de invoering van bepaalde controle-documenten over een efficiënter middel van toezicht op het tewerkgestelde personeel te kunnen beschikken.

Op langere termijn wordt overwogen om de wetgeving derwijze aan te passen, dat bij ernstige inbreuken ook b.v. van de sociale wetgeving, door het Departement van Verkeerswezen rechtstreeks zou kunnen opgetreden worden. Gedacht wordt hierbij aan het intrekken van de vergunning.

2. Verkeersveiligheid

a) Rijbewijs.

Door verschillende commissieleden worden opmerkingen gemaakt op de examencentra en op de rijsscholen. Is het gerechtvaardigd de kandidaten uitsluitend voor het examen-deel, nl. de psychotechnische proef af te wijzen?

De Minister is van oordeel dat de psychotechnische proef een veiligheidsmaatregel is die door de vervallenverklarde bestuurder enkel moet afgelegd worden indien de rechter die het verval uitspreekt deze proef uitdrukkelijk oplegt. De bedoeling is voornamelijk agressieve bestuurders uit het verkeer te weren.

De beslissing over het al dan niet herstellen in het recht tot sturen wordt genomen door magistraten-examencommissarissen op de wijze voorgeschreven bij koninklijk besluit.

Het lijkt bijaldien niet aangewezen personen die mislukken voor de psychotechnische proef in het recht tot sturen te herstellen.

— Zijn de opgelegde examens tot verkrijging van het rijbewijs niet te streng? Is het niet overdreven dezelfde kandidaat driemaal uit te stellen, wanneer hij er niet in geslaagd is zijn voertuig juist te stationeren (invoeging links tussen twee voertuigen).

Op deze door een tweede lid gestelde vragen repliceert de Minister dat het praktische examen werd ingevoerd om de bekwaamheid van de kandidaat-bestuurder te beoordelen.

De proef op een terrein, afgesloten van het verkeer, die een aantal manoeuvres omvat, biedt aldus de gelegenheid na te gaan of de gegadigde meester is over zijn voertuig. Indien hij die manoeuvres niet nauwkeurig kan uitvoeren, dan is zijn mislukking verantwoord, zelfs indien hij zich herhaaldelijk voor het examen heeft aangemeld.

De examinatoren hebben evenwel geen willekeurige bevoegdheden; zij moeten de beoordelingscriteria in acht nemen die zijn vastgesteld bij het koninklijk besluit betreffende het rijbewijs en door de onderrichtingen van het Ministerie van Verkeerswezen.

Dans un premier stade, des informations statistiques sont échangées, ce qui permettra de relever des irrégularités dans l'occupation de personnel ou de surveiller d'une manière spéciale les firmes sur lesquelles pèsent des soupçons sérieux.

Le département des Communications étudie également la possibilité de disposer, par l'instauration de documents de contrôle déterminés, d'un moyen plus efficace de contrôle du personnel occupé.

A plus long terme, il est envisagé d'aménager la législation de telle manière qu'en cas d'infraction grave également, par exemple à la législation sociale, le département des Communications puisse intervenir directement. On songe à cet égard au retrait de la licence.

2. Sécurité routière

a) Permis de conduire.

Plusieurs commissaires émettent des observations au sujet des centres d'examens et des écoles de conduite. Le refus d'un candidat en raison de son échec à une seule partie de l'examen, à savoir l'épreuve psychotechnique, se justifie-t-il?

Le Ministre estime que l'épreuve psychotechnique constitue une mesure de sécurité qui ne doit être subie par le conducteur déchu que lorsque le juge prononçant la déchéance l'impose expressément. L'objectif principal est d'écarter de la circulation les conducteurs agressifs.

La décision du relèvement de la déchéance du droit de conduire est prise par des magistrats-commissaires examinateurs suivant le mode prescrit par l'arrêté royal.

Il ne me semble par conséquent pas indiqué de réintégrer dans le droit de conduire des personnes ayant échoué à l'épreuve psychotechnique.

— Les examens imposés pour l'obtention du permis de conduire ne sont-ils pas trop sévères? N'est-il pas exagéré d'ajourner trois fois le même candidat lorsqu'il n'a pas réussi à mettre correctement son véhicule en stationnement (insertion à gauche entre deux véhicules).

En réponse à ces deux questions posées par un membre, le Ministre rappelle que l'examen pratique a été instauré dans le but d'apprécier la capacité du candidat-conducteur à conduire un véhicule.

Ainsi, l'épreuve sur le terrain isolé de la circulation qui comprend un certain nombre de manoeuvres, permet de juger si le candidat maîtrise son véhicule. Si le candidat ne peut accomplir correctement ces manoeuvres, son échec est justifié, même s'il s'est déjà présenté à plusieurs reprises à l'examen.

Les examinateurs ne disposent cependant pas de pouvoirs arbitraires; ils sont tenus de respecter les critères d'appréciation fixés par l'arrêté royal relatif au permis de conduire et par les instructions émanant du Ministère des Communications.

Zij worden met name verzocht er rekening mee te houden dat het gaat om beginnelingen, van wie men redelijkerwijs niet kan verwachten dat zij de handigheid en het meesterschap van ervaren chauffeurs bezitten.

Elk misbruik zou moeten worden meegedeeld aan het departement dat toeziet op de examencentra en dat de passende maatregelen zou nemen.

— Ook een derde lid meent dat er vrij veel klachten zijn in verband met de examencentra voor het bekomen van het rijbewijs.

Wordt er een voldoende controle uitgeoefend op de werking van deze examencentra en op het optreden van de examinatoren ?

Is het niet mogelijk aan de kandidaten die zich inschrijven voor het examen, een overzichtelijke dokumentatie te bezorgen betreffende het theoretisch examen en de rijproef, die zij zullen moeten afleggen.

Volgens de Minister wordt elk examen centrum minstens eenmaal per week gedurende een ganse dag bezocht door een inspecteur van de Dienst Rijbewijs.

De kandidaten hebben de mogelijkheid na een tweede mislukking voor het praktisch examen verhaal aan te tekenen bij het College van magistraten-examencommissarissen.

Aan de kandidaten wordt door het examen centrum een plooifolder met informatie overhandigd. Tevens wordt hen mondeling inlichtingen verstrekt betreffende de te volgen procedure e.d.

— Een commissielid vestigt de aandacht op misbruiken van bepaalde autoscholen die opzettelijk de onderrichtsperiode verlengen, hetgeen bijkomende kosten met zich brengt voor degenen die een rijbewijs willen verkrijgen.

Tot besluit wordt de wens geuit dat de examinatoren aan de gegadigden die zich aanmelden op de examens, zouden vragen hoeveel zij betaald hebben voor de voorbereiding erop. Indien dan blijkt dat het bedrag abnormaal of overdreven is, zou een onderzoek moeten worden ingesteld om de passende maatregelen te nemen.

De Minister gaat er mee akkoord deze richtlijnen door te geven. De reglementering betreffende het rijbewijs verplicht de kandidaten, die gekozen hebben voor het onderricht in een rij school ten minste 10 uur theoretische cursussen en 8 uur praktische cursussen te volgen.

De kandidaat die voldoet aan de reglementaire bepalingen kan eisen dat de rij school met hem naar het praktisch examen gaat; hij beschikt aldus over de mogelijkheid een einde te maken aan een onderricht dat hij nutteloos zou achten.

Het wettelijk minimum is in de meeste gevallen evenwel niet voldoende voor een deugdelijke opleiding van de kandidaat-bestuurder. De monitor van de rij school is het best in staat om de rijvaardigheid van de kandidaat te beoordelen.

Indien er zich misbruiken zouden voordoen, zou het wenselijk zijn dat de leerling dat meedeelt aan het Ministerie van Verkeerswezen, dat de passende maatregelen zou kunnen nemen.

Ils sont, notamment, invités à tenir compte du fait qu'il s'agit de conducteurs-débutants dont on ne peut raisonnablement attendre qu'ils possèdent l'habileté et la maîtrise que possèdent les conducteurs chevronnés.

Tout abus devrait être signalé au département qui, assurant la surveillance des centres d'examen, prendrait les mesures adéquates.

— Un troisième commissaire est lui aussi d'avis que le nombre de plaintes relatives aux centres d'examen pour l'obtention du permis de conduire est particulièrement élevé.

Exerce-t-on un contrôle suffisant sur le fonctionnement de ces centres d'examen et sur l'attitude des examinateurs ?

N'est-il pas possible de procurer aux candidats qui s'inscrivent à l'examen une documentation relative à l'examen théorique et à l'épreuve pratique qu'ils devront subir ?

Le Ministre répond que chaque centre d'examen est visité au moins une fois par semaine pendant une journée entière par un inspecteur du Service Permis de Conduire.

Les candidats ayant échoué pour la seconde fois à l'examen pratique ont la possibilité d'introduire un recours auprès du Collège des Magistrats-commissaires examinateurs.

Les candidats reçoivent dans les centres d'examen un dépliant contenant des informations. On leur fournit également des explications orales au sujet de la procédure à suivre.

— Un membre signale des abus de la part de certaines auto-écoles qui prolongent délibérément la période d'écologie, ce qui entraîne des dépenses supplémentaires pour le candidat au permis de conduire.

L'intervenant conclut en souhaitant que les examinateurs interrogent les candidats qui se présentent aux examens, pour connaître le montant des frais de préparation qu'ils ont dû supporter. S'il en résulte que ce montant est anormal ou exagéré, une enquête devrait être faite pour prendre des mesures appropriées.

La réglementation relative au permis de conduire impose aux candidats qui ont opté pour l'apprentissage dans une école de conduite de suivre, au minimum, 10 heures de cours théorique et 8 heures de cours pratique.

Le candidat qui satisfait à ces dispositions réglementaires peut exiger que l'école de conduite le présente à l'examen pratique; il lui est ainsi possible de mettre fin à un écolage qu'il jugerait inutile.

Toutefois, le minimum légal est, dans la majorité des cas, insuffisant pour assurer au candidat conducteur une formation valable. Le moniteur de l'école de conduite est le mieux à même de juger de la capacité du candidat à conduire.

Si des abus devaient se produire, il serait souhaitable que l'élève en avertisse le Ministère des Communications, qui pourrait prendre les mesures appropriées.

— Van de Minister wordt graag vernomen hoever het onderzoek naar de invoering van een rijbewijs met punten gevorderd is.

De Minister antwoordt dat de realisatie van dit projekt op korte termijn moeilijk is, daar dit slechts kan geschieden mits de oprichting van een centraal register waarin de verkeersovertredingen opgenomen worden.

Het onderzoek ter zake zal in samenwerking met Nederland voortgezet worden.

De Minister verzekert dat de idee echter niet wordt opgegeven.

b) Koolmonoxyde

— Vindt de Minister het normaal, vraagt een commissielid, dat een chauffeur die door de rijkswacht bekeurd wordt wegens een te hoog gehalte aan koolmonoxyde van zijn voertuig, verplicht wordt zich aan te melden in een station van de automobielsinspectie dat beheerd wordt door privé-instellingen en waarvan de beslissingen gerechtelijke gevolgen kunnen hebben.

De Minister verwijst naar zijn reeds eerder gegeven antwoord op deze vraag in het bulletin van *Vragen en Antwoorden* van de Senaat, nr. 6 van 15 november 1977.

Hij wil dat antwoord echter nogmaals in herinnering brengen en herhaalt dat het gehalte aan koolmonoxyde van de uitlaatgassen slechts door middel van een zeer nauwkeurig toestel kan worden gemeten, in tegenstelling tot andere controles (verificatie van de goede werking der rode lich-ten b.v.).

De Rijkswacht beschikt slechts over één toestel in elke territoriale groep (provincie). Indien de overtreeders zouden verplicht worden hun voertuig na een gecontroleerde waarschuwing wegens overdreven CO-gehalte, te laten nazien bij de Rijkswacht, zouden zij zich naar de provinciehoofdplaats moeten begeven, zonder bovendien nog de zekerheid te hebben dat de controle kan geschieden, aangezien het toestel op dat ogenblik ergens op de weg in gebruik kan zijn.

De instellingen voor technische controle zijn perfect uitgerust om dat nazicht te verrichten; dit geschiedt trouwens in het kader van artikel 23, § 3, 1°, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de motorvoertuigen en hun aanhangwagens moeten voldoen.

De instellingen voor technische controle zijn erkend door de Minister van Verkeerswezen. De inspecteurs van het departement zien voortdurend toe op de goede staat en de ijking van de meettoestellen die in de controlestations worden gebruikt; dat toezicht gebeurt onaangekondigd.

De objectiviteit van de controle kan derhalve worden gewaarborgd en niets verhindert dus dat de rechterlijke macht de beslissingen van die instellingen in aanmerking zou nemen.

— Un membre demande au Ministre où en est l'étude relative à l'introduction d'un permis de conduire par points.

Le Ministre répond que ce projet est difficilement réalisable à court terme. Le système ne serait possible que moyennant la création d'un registre central comprenant toutes les infractions à la circulation.

L'étude en la matière sera poursuivie en collaboration avec les Pays-Bas.

Le Ministre donne l'assurance que l'idée n'est pas abandonnée.

b) Monoxyde de carbone

— Un membre de la commission demande si le Ministre estime normal qu'un conducteur verbalisé par la Gendarmerie pour un taux de monoxyde de carbone trop élevé de son véhicule, soit obligé de se présenter dans une station de l'inspection automobile gérée par des organismes à caractère privé et dont les décisions peuvent avoir des conséquences sur le plan judiciaire.

Le Ministre se réfère à la réponse qu'il a déjà donnée auparavant à cette question et qui a été publiée dans le bulletin des *Questions et Réponses* du Sénat n° 6 du 15 novembre 1977.

Il tient cependant à rappeler cette réponse en répétant que la mesure de la teneur en monoxyde de carbone du gaz d'échappement ne peut s'effectuer, contrairement à d'autres contrôles (vérification du bon fonctionnement des feux rouges par exemple) qu'au moyen d'un appareil très précis.

La Gendarmerie ne dispose que d'un de ces appareils par groupe territorial (province). Si les contrevenants devaient faire vérifier leur véhicule par la Gendarmerie après un avertissement contrôlé délivré pour excès de CO, ils devraient se rendre au chef-lieu de province, sans avoir d'ailleurs la certitude que le contrôle pourrait se faire, l'appareil pouvant à ce moment être utilisé sur la route.

Les organismes de contrôle technique sont parfaitement équipés pour effectuer ces vérifications qui se font d'ailleurs dans le cadre des dispositions de l'article 23, § 3, 1° de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques.

Les organismes de contrôle technique sont agréés par le Ministre des Communications. Des inspecteurs du Département veillent constamment, par des visites inopinées, au bon entretien et à l'étalonnage des appareils de mesure utilisés dans les stations de contrôle.

Dans ces conditions, l'objectivité du contrôle peut être garantie, et rien ne s'oppose dès lors à ce que le pouvoir judiciaire puisse prendre en considération les décisions de ces organismes.

— Onlangs werd medegedeeld dat een nieuw apparaat werd voorgesteld om de alcoholemie te meten en waarbij de bloedproef niet meer noodzakelijk zou zijn.

Wordt dit apparaat door de bevoegde diensten bestudeerd en zijn de verstrekte informaties juist ?

De Minister kan op deze vraag nog geen preciese gegevens verstrekken daar de zaak van de nieuwe apparaten om de alcoholemie te meten nog steeds in onderzoek is, zowel op nationaal als op internationaal vlak.

c) Woonerven.

— Zijn woonerven alvast geen mirakelformule, toch kunnen zij bijdragen tot een groter verkeersveiligheid.

Wat is de huidige stand van zaken in verband met de woonerven ?

Mag verwacht worden dat het verkeersreglement eerlang zal gewijzigd worden om het inrichten van woonerven mogelijk te maken ?

De Minister zegt dat de inrichting van woonerven enerzijds bijzondere regels voor het verkeer binnen die erven veronderstelt, alsook een signalisatie ter afbakening van die erven, en anderzijds minimum-vereisten voor de aanleg, om de weggebruikers een optimale veiligheid te verzekeren.

Een interministeriële werkgroep werd belast concrete voorstellen te formuleren voor een wijziging aan het algemeen verkeersreglement en voor een ministerieel besluit dat de minimum voorwaarden voor de aanleg vaststelt.

Deze voorstellen zijn klaar en zullen binnenkort in de Sectie Wetgeving-Reglementering van de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid besproken worden.

Een aanpassing van het verkeersreglement is dus te verwachten binnen afzienbare tijd.

d) Automobielspektie

— Op een vraag omtrent eventueel te nemen maatregelen om de wachttijd bij de stations voor automobielspektie in te korten, b.v. te Vilvorde en omtrent de controle op de werking van de stations voor automobielspektie antwoordt de Minister :

Teneinde de overbelasting van de stations voor automobielspektie tegen te gaan werden enerzijds nieuwe controlestations opgericht ter vervanging of ontubbeling van de bestaande. Men denke hierbij aan de recente stations Brakel, Schaarbeek, Anderlecht (Werkstraat). Andere nieuwe stations zullen in de loop van dit jaar gebouwd worden (Asse en Braine-le-Comte). Anderzijds werd de frequentie van de schouwingen voor bepaalde voertuigcategorieën verminderd : vrachtauto's zijn thans nog slechts aan jaarlijkse i.p.v. zesmaandelijks schouwing onderworpen, autobussen en autocars nog slechts drie i.p.v. viermaal per jaar, terwijl de campinaanhangwagens nog slechts om de twee jaar i.p.v.

— On a annoncé récemment la présentation d'un nouvel appareil servant à mesurer l'alcoolémie et pouvant rendre la prise de sang superflue.

Cet appareil est-il étudié par les services compétents et les informations fournies sont-elles exactes ?

Le Ministre ne peut pas encore donner de réponse précise du fait que cette question est toujours à l'étude, tant sur le plan national qu'international.

c) Zones d'habitation à circulation restreinte.

— Même si les zones d'habitation à circulation restreinte ne sont pas une panacée, elles peuvent contribuer à accroître la sécurité routière.

Qu'en est-il actuellement desdites zones ?

Peut-on s'attendre à ce que le Code de la route soit modifié sous peu afin de permettre la création de ces zones ?

Le Ministre répond que la création des zones d'habitation à circulation restreinte suppose, d'une part, des règles spéciales pour la circulation à l'intérieur de ces zones, de même qu'une signalisation en vue de leur délimitation, et, d'autre part, des exigences minimales en matière d'aménagement, afin de garantir une sécurité optimale aux usagers de la route.

Un groupe de travail interministériel a été chargé de formuler des propositions concrètes en vue d'une modification du règlement général sur la police de la circulation routière et de l'élaboration d'un arrêté ministériel établissant les conditions minimales en matière d'aménagement.

Ces propositions sont prêtes et seront discutées incessamment dans la section Législation-Réglementation du Conseil supérieur de la Sécurité routière.

Il faut donc s'attendre à une adaptation du Code de la route dans un délai rapproché.

d) Contrôle technique automobile

— A une question relative aux mesures à prendre éventuellement pour réduire les temps d'attente dans les stations de contrôle technique automobile, par exemple à Vilvorde, et au contrôle du fonctionnement desdites stations, le Ministre répond comme suit :

Afin de remédier à la surcharge des stations de contrôle technique automobile, on a, d'une part, construit de nouvelles stations en remplacement ou en dédoublement des stations existantes. Il s'agit notamment des stations récemment créées à Brakel, Schaarbeek et Anderlecht (rue du Labeur). D'autres nouvelles stations seront encore construites dans le courant de cette année (Asse et Braine-le-Comte). D'autre part, on a réduit la fréquence des inspections pour certaines catégories de véhicules : les camions sont maintenant soumis à un contrôle annuel seulement et non plus à un contrôle semestriel, les autobus et autocars ne doivent plus se présenter au contrôle que trois fois par an au lieu de quatre et les cara-

jaarlijks voor schouwing dienen aangeboden. Deze laatste maatregel heeft uiteraard over heel het land een gunstige invloed op het aantal uit te voeren schouwingen en de wachttijden.

Wat meer bepaald het controlestation te Vilvoorde betreft zal dit ontlast worden door de oprichting van een station te Asse.

De organismen voor automobieleninspectie worden door het departement zowel op financieel (boekhouding, tarieven) als op het technisch vlak evenals op het vlak voor de toepassing van de reglementering, gecontroleerd.

— De taalwetgeving vormt voorts ook een onoverkomelijke hinderpaal voor de oplossing van het volgende probleem :

Sommige landbouwers moeten zich aanmelden bij het technisch controlestation van Luik met hun trekkers die uitsluitend voor landbouwwerkzaamheden worden gebruikt. Met die voertuigen door de stad rijden veroorzaakt heel wat moeilijkheden.

Er is echter ook een centrum in Heers. Indien de landbouwers naar dat centrum zouden mogen gaan, zou hun dat heel wat moeite en tijd besparen.

Het antwoord luidt als volgt :

Als gevolg van de samenvoeging van gemeenten werd het gebied van de technische controlestations onlangs geheel herzien met inachtneming van de bestaande taalwetten.

De gebruikers die afhangen van het station te Luik, wonen in Franstalige gemeenten, terwijl het station van Heers op Nederlandstalig grondgebied ligt. Het overbrengen van gebruikers van het station te Luik naar het station te Heers zou in strijd zijn met de taalwetten.

Overigens moeten de landbouwtrekkers en -opleggers slechts eenmaal naar de technische controle : hetzij vóór ze de eerste keer in gebruik worden genomen als ze nieuw zijn, hetzij vóór ze opnieuw in gebruik worden genomen door een nieuwe eigenaar als het tweedehands gekochte voertuigen zijn. Er is geen periodieke controle.

3. Verkeersongevallen

— Het moeilijke maar vooral menselijke probleem van de verkeersongevallen heeft een speciale aandacht gekregen.

De Minister heeft bepaalde statistieken medegedeeld in verband met de verkeersongevallen. Hij vergelijkt de cijfers van 1977 met de cijfers van 1974. Het blijkt echter uit een vergelijking met de voorgaande jaren dat het aantal slachtoffers weer omhoog gaat. 1973 en 1974 waren immers de boomjaren wat ongevallen betreft. De vergelijkingen met de jaren 1975 en 1976 worden ook gevraagd.

vanen n'y sont plus soumises que tous les deux ans au lieu d'une fois chaque année. Cette dernière mesure a évidemment eu un effet favorable dans tout le pays, tant en ce qui concerne le nombre des contrôles à effectuer que les temps d'attente.

Quant à la station de contrôle technique de Vilvorde, son travail se trouvera allégé par la construction d'une station à Asse.

Les organismes de contrôle technique automobile sont inspectés par le Département, tant au point de vue financier (comptabilité, tarifs) que sur le plan technique et quant à l'application de la réglementation.

— La législation linguistique représente par ailleurs un obstacle insurmontable en ce qui concerne la solution du problème suivant :

On oblige certains agriculteurs à présenter à la station de contrôle technique de Liège leurs engins tractés affectés exclusivement aux travaux agricoles. La traversée de la ville avec de tels engins pose bien des difficultés.

Comme il existe un centre à Heers, ne serait-il pas possible d'autoriser les agriculteurs à présenter leurs véhicules dans ce centre, ce qui éviterait bien des désagréments et des pertes de temps ?

Voici la réponse :

Les zones d'action des stations de contrôle technique ont fait récemment l'objet d'une révision complète à la suite des fusions de communes et en veillant à l'application des lois linguistiques en vigueur.

Les usagers qui dépendent de la station de Liège appartiennent à des communes francophones tandis que la station de Heers est située dans région de langue néerlandaise. Un transfert d'usagers de la station de Liège vers la station de Heers constituerait une infraction aux lois linguistiques.

D'autre part, il faut noter que les tracteurs agricoles et les remorques agricoles ne sont soumis qu'une seule fois au contrôle technique : soit avant leur première mise en service à l'état neuf, soit avant leur remise en service par leur nouveau détenteur, s'il s'agit d'un engin acheté d'occasion. Ils ne sont pas soumis au contrôle périodique.

3. Accidents de la circulation

— Le problème difficile mais surtout humain des accidents de la circulation a fait l'objet d'une attention particulière.

Le Ministre communique certaines statistiques en matière d'accidents de la circulation. Il compare les chiffres de 1977 avec ceux de 1974. La comparaison avec les années précédentes fait toutefois apparaître que le nombre des victimes est de nouveau en augmentation. 1973 et 1974 ont en effet connu des chiffres exceptionnellement élevés. Des membres demandent également les comparaisons avec les années 1975 et 1976.

Hierbij de gevraagde vergelijkingen :

Alle wegen

	1977	1976	1975
	—	—	—
Doden	1 195	1 208	1 115
Zwaar gewonden	14 762	15 051	14 977
Licht gewonden	47 226	46 895	47 230
	63 183	63 154	63 322

Autowegen

	1977	1976	1975
Doden	91	103	94
Zwaar gewonden	606	612	570
Licht gewonden	1 327	1 511	1 453
	2 024	2 226	2 117

— De door de Minister in zijn nota en ook zijn antwoord verstrekte cijfers bewijzen dat het aantal ongevallen op de autowegen in dalende lijn gaat terwijl wij een stijging vaststellen in de agglomeraties.

Zou het niet aangewezen zijn, vraagt een commissaris, de gemeentebesturen en de steden beter bij het beleid op het stuk van de verkeersveiligheid te betrekken ?

De Minister antwoordt dat de gemeentebesturen en de steden al volledig betrokken zijn bij het beleid op het stuk van de verkeersveiligheid. Inderdaad, ingevolge artikel 2 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer hebben de gemeenteraden de bevoegdheid om de aanvullende verkeersreglementen betreffende de op het grondgebied van hun gemeente gelegen openbare wegen, andere dan rijkswegen, vast te stellen. De lokale overheden spelen dus een grote rol op het vlak van de verkeersveiligheid, doordat ze belast zijn met de organisatie van het verkeer (o.m. door het plaatsen van verbods- of gebodstekens, gevaartekens, enz.), terwijl de gemeentepolitiekorpsen bevoegd zijn om toezichter te zijn op de naleving van de maatregelen die genomen werden.

De dienst inspectie van de signalisatie van het departement staat bovendien ter beschikking van de gemeentebesturen om hen te helpen bij het zoeken naar oplossingen voor betere verkeersvoorwaarden.

Het ligt ook in de bedoeling de lokale besturen nauwer te betrekken bij de werking van de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid. Het is daarom dat momenteel een herstructurering van bedoelde Raad bestudeerd wordt.

— In verband met snelheidsbeperkingen en de controle hierop volgen vragen van verschillende leden :

— Wij stellen vast dat het aantal verkeersongevallen, vooral tijdens de weekends opnieuw stijgt en wellicht is dit te wijten aan het feit dat de snelheidsbeperkingen onvoldoende nageleefd worden.

Mag ik de Minister vragen het naleven van de snelheidsbeperkingen strenger te laten controleren ?

Voici les comparaisons demandées :

Toutes les routes

	1977	1976	1975
	—	—	—
Morts	1 195	1 208	1 115
Blessés graves	14 762	15 051	14 977
Blessés légers	47 226	46 895	47 230
	63 183	63 154	63 322

Autoroutes

	1977	1976	1975
Morts	91	103	94
Blessés graves	606	612	570
Blessés légers	1 327	1 511	1 453
	2 024	2 226	2 117

— Les chiffres que le Ministre a cités, tant dans sa note que dans sa réponse, démontrent que le nombre des accidents sur les autoroutes est en baisse, alors que dans les agglomérations, il est en augmentation.

Un commissaire demande s'il ne serait pas indiqué d'associer plus étroitement les administrations communales et les villes à la politique de la sécurité routière.

Le Ministre répond que les administrations communales et les villes sont dès à présent complètement associées à la politique en matière de sécurité routière. En effet, en vertu de l'article 2 de la loi sur la police de la circulation, les conseils communaux ont compétence pour prendre des règlements de circulation complémentaires applicables aux voies publiques autres que des routes nationales situées sur leur territoire. Les autorités locales jouent donc un rôle important sur le plan de la sécurité routière puisqu'elles sont chargées de l'organisation de la circulation (notamment par l'installation des divers signaux d'interdiction ou d'obligation) tandis que les corps de police communale sont compétents pour contrôler le respect des mesures prises.

En outre, le service d'inspection de la signalisation du Département est à la disposition des administrations communales pour les aider à rechercher des solutions qui soient de nature à améliorer les conditions de la circulation.

Le Ministre a par ailleurs l'intention d'associer plus étroitement les administrations locales au fonctionnement du Conseil supérieur de la Sécurité routière. C'est la raison pour laquelle une restructuration de ce Conseil est actuellement à l'étude.

— Les limitations de vitesse et le contrôle y relatif font l'objet des questions suivantes de la part de plusieurs commissaires :

— On constate que le nombre des accidents de la circulation est de nouveau en augmentation, surtout pendant les week-ends, et cela est peut-être dû au fait que les limitations de vitesse ne sont pas suffisamment respectées.

Le membre demande au Ministre de faire contrôler de manière plus sévère le respect des limitations de vitesse.

— Zou het niet aangewezen zijn opnieuw snelheidsbeperkingen in te voeren, nl. 100 km op de autowegen en 80 km op de gewone wegen ?

— De bestaande snelheidsbeperkingen moeten niet gewijzigd worden, maar de controle moet verstrengd worden.

— Kan de Minister zeggen wat de weerslag geweest is van het invoeren van de « zware verkeersovertredingen ! ».

— Worden de zware boetes regelmatig toegepast ?

— Meent de Minister niet dat de politiek van het « Open Vizier », die door de rijkswacht op dit ogenblik wordt toegepast, van aard is het niet naleven van de snelheidsbeperkingen in de hand te werken ?

Het antwoord van de Minister op deze vragen luidt als volgt :

— De controle op het naleven van de snelheidsbeperkingen behoort niet tot mijn rechtstreekse bevoegdheid.

Dit neemt niet weg dat de controle een belangrijke factor van verkeersveiligheid is, en dat ik in dit verband meerdere contacten gehad heb met de terzake bevoegde autoriteiten.

Ik volg de evolutie van de ongevallen met veel aandacht.

Zo nodig zal ik niet aarzelen, om een verstrenging van de controle te vragen, maar het is mij bekend dat nu reeds een ernstige inspanning wordt gedaan.

— De lagere snelheidsbeperkingen, zijn mijns inziens niet aangewezen.

Op ons modern wegennet zijn de huidige toegelaten snelheden zeker niet overdreven, en waar in bepaalde omstandigheden deze snelheden te hoog zouden zijn, kan beter met een selectieve maatregel gewerkt worden.

— De weerslag van het invoeren van de « zware overtredingen » op de verkeersveiligheid is moeilijk uit te maken, daar deze reglementering een onderdeel was van een massieve actie waarbij terzelfdertijd ook de verplichte veiligheids gordel, de verlaging van het strafbare minimum-alcoholgehalte en andere maatregelen werden doorgevoerd.

Het geheel van die maatregelen heeft onmiskenbaar een zeer positief effect gehad voor de verkeersveiligheid.

— Voor wat de toepassing van de zware verkeersboeten betreft, verwijst de Minister naar zijn collega van Justitie die terzake bevoegd is.

— Voor wat nu de door de rijkswacht toegepaste politiek van het « Open Vizier » betreft dient opgemerkt dat de gevolgde methode inzake controle op het naleven van de verkeersvoorschriften uitsluitend binnen de bevoegdheid ligt van het rijkswachtcommando.

De Minister kan nochtans bevestigen dat het aantal uitgevoerde controles werd opgevoerd, dank zij onder meer de ingebruikname van bijkomende radartoestellen voor de vaststelling van snelheidsovertredingen.

— Ne serait-il pas indiqué d'instaurer à nouveau des limitations de vitesse en les ramenant à 100 km sur les autoroutes et à 80 km sur les routes ordinaires ?

— Les limitations de vitesse ne doivent pas être modifiées, mais les contrôles doivent être renforcés.

— Le Ministre peut-il communiquer quelle a été la répercussion de l'introduction des « infractions graves » ?

Les amendes lourdes sont-elles appliquées régulièrement ?

— Le Ministre n'estime-t-il pas que la politique du « visage découvert », appliquée actuellement par la gendarmerie, est de nature à favoriser le non-respect des limitations de vitesse ?

A ces diverses questions, le Ministre répond comme suit :

— Le contrôle du respect des limitations de vitesse ne relève pas directement de la compétence du Ministre.

Il n'empêche que le contrôle constitue un facteur important de la sécurité routière et que le Ministre a eu à ce sujet plusieurs contacts avec les autorités compétentes.

Il suit l'évolution des accidents avec beaucoup d'attention.

En cas de nécessité, il n'hésitera pas à réclamer un renforcement du contrôle, mais il croit savoir que dès à présent, un effort important est déjà fait dans ce sens.

— L'abaissement des vitesses permises ne lui paraît pas indiqué.

Les vitesses actuellement permises ne sont certainement pas excessives sur notre réseau routier moderne et si en certains endroits elles s'avèrent trop élevées, il est préférable d'avoir recours à des mesures sélectives.

— La répercussion de l'introduction des « infractions graves » sur la sécurité routière est difficile à évaluer parce que cette réglementation constituait un des éléments d'une action massive introduisant simultanément le port obligatoire de la ceinture de sécurité, l'abaissement du taux minimum d'alcool et d'autres mesures encore.

L'ensemble de ces mesures a eu indéniablement un effet très positif sur la sécurité routière.

— En ce qui concerne l'application des amendes lourdes, le Ministre envoie l'intervenant à son collègue de la Justice, qui est compétent en la matière.

— Pour ce qui est de la politique du « visage découvert » appliquée par la gendarmerie, il y a lieu de remarquer que la méthode suivie en matière de contrôle du respect des réglementations de la circulation relève de la compétence exclusive du commandement de la gendarmerie.

Le Ministre peut toutefois affirmer que le nombre de contrôles effectués a été augmenté, grâce notamment à la mise en service d'appareils radar supplémentaires pour la constatation des excès de vitesse.

— De aanduiding van de snelheidsbeperkingen, die in ons land van toepassing zijn, op de grote invalswegen aan de grenzen, laat nog altijd te wensen over.

Kan de Minister niet aandringen, vraagt men, opdat definitieve borden, zo mogelijk in 4 talen, zouden aangebracht worden ?

Volgens het antwoord hebben de bevoegde diensten in de provincie van het Ministerie van Openbare Werken begin december definitieve borden van groot formaat ontvangen ter aanduiding van de algemene snelheidsbeperkingen die in ons land van toepassing zijn op gewone wegen, wegen met vier rijstroken en autosnelwegen.

Op deze borden komen enkel symbolen voor, zodat er geen taalprobleem kan ontstaan.

In principe zouden op dit ogenblik al deze borden reeds geplaatst moeten zijn. Toch is het mogelijk dat tengevolge van de weersomstandigheden in de provincies Luik, Namen en Luxemburg sommige borden nog niet werden aangebracht.

In ieder geval zal deze signalisatie volledig klaar zijn over enkele weken.

— Nog wat betreft de signalisatie stelt men vast dat er sedert de samenvoeging van gemeenten steeds geen coördinatie is tussen de vroegere gemeenten inzake verkeerstekens.

Zou de Minister aan de nieuwe gemeenten niet kunnen vragen dat zij eenvormige en betere verkeerstekens plaatsen ? In vele gevallen zijn aanpassingen noodzakelijk.

De Minister antwoordt dat de jongste reglementen hoofdzakelijk tot doel hebben de verkeerstekens eenvormig te maken en te harmoniseren. Het ministerieel besluit van 11 oktober 1976, gepubliceerd in het Staatsblad van 14 oktober 1976, stelt de minimum-afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens vast.

Bovendien bevat een ministerieel rondschrijven van 14 november 1977, gepubliceerd in het Staatsblad van 17 december 1977, onder meer een aantal raadgevingen, richtlijnen of aanvullingen die eveneens tot doel hebben de verkeerstekens zo goed mogelijk met elkaar in overeenstemming te brengen.

Tenslotte is er op het departement nog de dienst Inspectie Wegsignalisatie die hetzelfde doel nastreeft.

— Bekommerd om de veiligheid van kinderen vraagt een lid of bepaalde testen, met kinderstoeltjes uitgevoerd, een wetenschappelijke waarde hadden en of er rekening mee gehouden wordt.

Volgens het antwoord wordt het probleem van de veiligheid van de in kinderstoeltjes vervoerde kinderen thans bij de bevoegde internationale instellingen bestudeerd. Er zijn daarover verschillende theorieën waarvan de waarde nu wordt getoetst. De moeilijkheid schuilt hierin, dat de extra-

— L'indication, sur les grandes voies d'accès aux frontières, des limitations de vitesse en vigueur dans notre pays laisse toujours à désirer.

Un membre demande si le Ministre ne pourrait pas insister pour que l'on installe des panneaux définitifs, si possible en 4 langues.

Le Ministre répond que les services provinciaux compétents du Ministère des Travaux publics ont reçu au début du mois de décembre des panneaux définitifs de grand format indiquant les limitations générales de vitesse sur les routes ordinaires, les routes à quatre bandes de circulation et les autoroutes.

Ces panneaux ne portent que des pictogrammes, de sorte qu'il ne peut pas y avoir de problème linguistique.

En principe, tous ces panneaux auraient déjà dû être installés pour maintenant. Il se peut cependant qu'en raison des conditions atmosphériques, certains panneaux n'aient pas encore été posés dans les provinces de Liège, de Namur et de Luxembourg.

Quoi qu'il en soit, cette signalisation sera entièrement en ordre dans quelques semaines.

— Toujours en matière de signalisation routière, on constate qu'après les fusions de communes, il y a encore un manque de coordination entre les anciennes communes.

Le Ministre ne pourrait-il demander aux nouvelles entités de veiller à installer une signalisation uniforme et mieux adaptée ? Beaucoup de situations actuelles requièrent des aménagements.

D'après la réponse, des dispositions réglementaires récentes ont pour principal objectif d'assurer l'uniformisation et l'harmonisation du placement de la signalisation routière. Il s'agit de l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976, paru au Moniteur du 14 octobre 1976, fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière.

Par ailleurs, une circulaire ministérielle du 14 novembre 1977, parue au Moniteur du 17 décembre 1977, comporte notamment divers conseils, directives ou recommandations qui ont de même pour but de rendre la signalisation la mieux adaptée possible.

Enfin, le Service d'Inspection de la Signalisation routière, qui fonctionne au sein du Département, œuvre également en ce sens.

— Préoccupé par la sécurité des enfants, un membre demande si certains tests effectués sur des sièges pour enfants avaient une valeur scientifique et s'il en est dès lors tenu compte.

Le Ministre répond que le problème de la sécurité des enfants transportés dans ces sièges de dimensions réduites est actuellement à l'étude auprès des organismes internationaux compétents. Il existe à ce sujet plusieurs théories dont la valeur est actuellement en cours de vérification. La diffi-

polatie van de resultaten van proeven uitgevoerd op volwassenen hier geen oplossing biedt voor het probleem. De lichamelijke gesteldheid van een kind in zijn eerste levensjaren verschilt immers zeer van die van een volwassene en daardoor is het zo lastig om de proeven uit te stippelen, welke de stoeltjes zouden moeten ondergaan. Daarbij komt nog dat er uiteenlopende meningen zijn over de bevestigingswijze van het kinderstoeltje aan het voertuig.

Niettemin mag redelijkerwijze binnen afzienbare tijd een definitieve oplossing worden verwacht. België kan dan op die grondslag een reglementering ter zake instellen.

— Een lid stelt vast dat bepaalde automobilisten twee achtermistlichten gebruiken. Is dat toegelaten?

Het wil voorkomen dat het rijden met twee achtermistlichten een gevaar voor verblinding insluit.

In elk geval zou eenvormigheid op dit stuk wenselijk zijn.

Op dit gestelde probleem antwoordt de Minister dat volgens bijlage 6 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's en hun aanhangwagens moeten voldoen, deze voertuigen mogen voorzien zijn van één of twee achtermistlichten.

Indien deze lichten gebruikt worden in de voorwaarden bepaald in artikel 31 van de Wegcode, d.w.z. enkel bij mistig weer of sneeuwval, is er geen het minste gevaar voor verblinding van de andere bestuurders en dit zelfs indien twee achtermistlichten tegelijk branden.

Ook de richtlijn 77/538 (EEG) van de Raad der Europese Gemeenschappen van 28 december 1976 houdt de mogelijkheid in om de voertuigen uit te rusten met één of twee achtermistlichten.

— Beschikt de Minister over statistieken van de inbreuken op het niet dragen van de veiligheidsgordel?

Kan uit deze statistieken afgeleid worden dat bepaalde bestuurders er de voorkeur zouden aan geven om veiligheidsredenen, de gordel niet te dragen in de agglomeraties?

De Minister zegt niet over de statistiek van vastgestelde overtredingen op het stuk van de veiligheidsgordel te beschikken. De vastgestelde overtredingen vormen overigens maar een deel van de gevallen waarin geen gordel gedragen werd.

Indien de verplichting thans minder goed nageleefd wordt dan in het begin, kan men hieruit nochtans niet afleiden dat de bestuurders gemotiveerd worden door veiligheidsredenen wanneer ze hun gordel niet dragen.

Men is eerder van mening dat sommige bestuurders het dragen van de gordel in de bebouwde kommen enerzijds lastiger en anderzijds minder nodig vinden.

culté réside dans le fait que l'extrapolation des résultats d'essais effectués sur des adultes ne donne aucune solution au problème. En effet, la constitution corporelle d'un enfant en bas âge est très différente de celle des adultes et c'est bien pourquoi il est si difficile de déterminer les tests auxquels devraient être soumis les sièges pour enfants. En outre, les avis sont divergents quant au mode de fixation de ces sièges aux véhicules.

Néanmoins, on peut espérer qu'une solution définitive sera trouvée dans un assez proche avenir. Notre pays pourra alors élaborer sur cette base une réglementation en la matière.

— Un membre constate que certains automobilistes utilisent deux feux de brouillard arrière. Cela est-il autorisé?

Il estime que l'emploi de deux feux de brouillard arrière implique un risque d'aveuglement des autres conducteurs.

En tout état de cause, il serait souhaitable d'uniformiser les règles à observer à cet égard.

Le Ministre répond que, suivant l'annexe 6 à l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, ces véhicules peuvent être pourvus soit d'un seul, soit de deux feux de brouillard arrière.

Si ces feux sont utilisés dans les conditions prévues à l'article 31 du Code de la route, c'est-à-dire exclusivement en cas de brouillard ou de chutes de neige, il n'y a pas le moindre risque d'aveuglement des autres conducteurs, même si deux feux arrière sont allumés à la fois.

La directive 77/538 (CEE) du Conseil des Communautés européennes du 28 décembre 1976 prévoit elle aussi la possibilité d'équiper les véhicules d'un ou de deux feux de brouillard arrière.

— Le Ministre dispose-t-il de statistiques des infractions au port obligatoire de la ceinture de sécurité?

Peut-on déduire de ces statistiques que certains conducteurs préfèrent, pour raison de sécurité, ne pas porter la ceinture dans les agglomérations?

Le Ministre répond qu'il n'est pas en possession de statistiques des infractions constatées pour ce qui est du port obligatoire de la ceinture de sécurité. Les infractions constatées ne concernent d'ailleurs qu'une partie des cas où la ceinture n'a pas été portée.

Si cette obligation est aujourd'hui moins bien observée qu'au début, on ne peut en déduire pour autant que les conducteurs qui ne portent pas la ceinture s'abstiennent de le faire pour des raisons de sécurité.

L'on incline plutôt à croire que certains conducteurs considèrent le port de la ceinture dans les agglomérations à la fois comme, d'une part, plus gênant et, d'autre part, moins nécessaire.

De deskundigen zijn echter unaniem in hun verklaring dat precies in de bebouwde kommen, dit wil zeggen bij lage snelheden, het nut van de gordel maximaal is.

De bestuurders dienen dus in hun eigen belang ertoe aangespoord, ook binnen de bebouwde kom de gordel om te doen. Een campagne ter zake zal overigens dit jaar nog gevoerd worden. De Minister verwijst trouwens naar recente vonnissen waarbij rechtbanken bestuurders en passagiers veroordeeld hebben wegens het niet dragen van de gordel.

— Aan de Minister wordt tevens gevraagd of er geen beschikking komt van het verplichtend maken van gelaagd glas en of er geen conform systeem kan worden ingevoerd voor de sluiting der veiligheidsriemen.

In zijn antwoord verklaarde de Minister dat er beslist werd in België het gebruik van gelaagd glas voor de voorruit verplichtend te stellen voor auto's.

De procedure van kennisgeving aan de Raad en aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen, die vereist is omdat op dit ogenblik een voorstel van richtlijn besproken wordt op het niveau van de Raad van de Europese Gemeenschappen, is immers voltooid.

Van zodra de tijdruimte van zes maanden, die geldt voor de bovenvermelde statu-quo-procedure, verlopen is zonder dat de Raad het hem voorgelegde voorstel van richtlijn heeft aangenomen, worden de nodige schikkingen getroffen om in de technische reglementering inzake auto's de verplichte montage van voorruit in gelaagd glas op te nemen.

Het invoeren van een identieke sluiting voor alle veiligheidsgordels zal verder worden onderzocht.

— Opnieuw klaagt een lid de misbruiken aan die zouden bestaan bij de afgifte van autoplaten.

Bepaalde verzekeringsmakelaars voeren een publiciteit gesteund op het feit dat zij de mogelijkheid hebben op één dag een autoplaat te bezorgen aan hun klant, daar waar de normale wachttijd 2 à 3 dagen bedraagt.

Welke maatregelen meent de Minister te moeten nemen om aan dergelijke misbruiken een einde te maken?

Het is volgens de Minister inderdaad reeds meerdere malen gebeurd dat verzekeringsmakelaars publiciteit lieten verschijnen waarin beweerd werd dat zij over de mogelijkheid beschikten om aanvragen binnen de 48 uur te laten uitvoeren.

Door de Dienst van het Wegverkeer werd reeds een onderzoek ingesteld naar de gegrondheid van soortgelijke klacht. Dit onderzoek, dat in alle diskretie werd gevoerd, kon geen tastbare feiten aan het licht brengen. Er bleek zelfs dat het ging om een bedrieglijke publiciteit, welke de betrokken makelaar beloofde stop te zetten.

Wel bestaat de mogelijkheid om een aanvraag in één dag te laten uitvoeren, dit kan echter slechts mits de toestemming van ambtenaren van de Dienst van het Wegverkeer

Par contre, les experts sont unanimes à déclarer que c'est précisément dans les agglomérations, c'est-à-dire là où l'on roule à des vitesses peu élevées, que l'utilité de la ceinture est la plus grande.

Il faut donc, dans leur propre intérêt, inciter les conducteurs à porter aussi la ceinture dans les agglomérations. Une campagne sera d'ailleurs menée pour cela cette année encore. Au surplus, le Ministre se réfère à des jugements récents par lesquels des tribunaux ont condamné des conducteurs et des passagers pour avoir omis de porter la ceinture de sécurité.

— Un membre demande d'autre part si l'utilisation de verre feuilleté ne va pas bientôt être rendue obligatoire et s'il ne serait pas possible d'instaurer un système uniforme d'arrimage des ceintures de sécurité.

Le Ministre répond qu'il a été décidé de rendre obligatoire en Belgique l'utilisation de verre feuilleté pour les pare-brise des voitures automobiles.

La procédure de notification au Conseil et à la Commission des Communautés européennes qui est requise parce qu'une proposition de directive est actuellement à l'examen au niveau du Conseil des Communautés européennes, est en effet terminée.

Aussitôt que le délai de six mois applicable à la procédure de statu quo précitée sera écoulé sans que le Conseil ait adopté la proposition de directive qui lui est soumise, les dispositions nécessaires seront prises pour introduire dans la réglementation technique relative aux automobiles le montage obligatoire de pare-brise en verre feuilleté.

Quant à l'uniformisation de l'arrimage des ceintures de sécurité, elle fera l'objet d'un examen plus poussé.

— Un membre dénonce une fois de plus les abus qui existeraient en matière de délivrance des plaques minéralogiques.

Certains courtiers en assurances basent leur publicité sur le fait qu'ils ont la possibilité de fournir en un jour une plaque d'auto à leurs clients, alors que le délai d'attente normal est de 2 à 3 jours.

Quelles mesures le Ministre croit-il devoir prendre pour mettre un terme à de tels abus?

Le Ministre répond qu'effectivement, il est déjà arrivé plusieurs fois que des courtiers en assurances fassent paraître une publicité affirmant qu'ils avaient la possibilité de donner suite aux demandes dans les 48 heures.

Une enquête a déjà été faite par le Service de la Circulation routière sur le bien-fondé d'une telle plainte. Cette enquête, menée en toute discrétion, n'a pu établir aucun fait concret. L'on a même constaté qu'il s'agissait d'une publicité fallacieuse, à laquelle le courtier en cause a promis de mettre fin.

Toutefois, il est effectivement possible de faire aboutir une demande en un seul jour, mais uniquement moyennant l'autorisation de fonctionnaires du Service de la Circulation

en in bijzonder dringende gevallen. Er kan dus geenszins sprake zijn van enige stelselmatigheid, en zeker niet in het voordeel van gelijk werk soort maatschappij ook.

4. Variabele werktijden

— Een lid wenst nog de konklusies te vernemen van de werkgroep « variabele werktijden » ?

— De invoering van dit systeem kan een gunstige invloed hebben op het verkeer, meer bepaald door het spreiden van de piek uren.

De Minister verklaart dat de Ministerraad zich op 27 januari 1978 akkoord heeft verklaard met de invoering van variabele werktijden in de overheidsdiensten en de parastatalen die zulks wensen, na raadpleging van de vakbondorganisaties en volgens de criteria die zullen medegedeeld worden door het Openbaar Ambt.

Vooralsnog kunnen geen gegevens over de eventuele invloed van de invoering van dit systeem op het verkeer medegedeeld worden.

D. Luchtvaart

1. Sabena

— In tegenstelling tot andere vergelijkbare maatschappijen KLM, Swissair geraakt Sabena maar niet uit de rode cijfers.

Nochtans had men na de studie McKinsey duidelijke conclusies en aanbevelingen i.v.m. de vormen en de mogelijkheden van een eventuele samenwerking tussen Sabena, KLM en Luxair.

Een lid stelt aan de Minister de vraag welk gevolg er zal gegeven worden aan de aanbevelingen vervat in deze studie, alsmede aan het onderzoek Andersen en Cie, betreffende de boekhouding.

De Minister antwoordt dat de bevindingen en gegevens samengebracht in het raam van beide studies aan de Raad van Beheer van Sabena werden ter beschikking gesteld teneinde ze in haar beleidsopties te verwerken in de mate en daar waar daartoe aanbeiding bestaat.

— Een commissaris wenst echter precies te weten hoever het thans staat met de samenwerking Sabena-KLM-Luxair en welke de vooruitzichten zijn ter zake ?

De Minister replikeert hierop dat sedert het neerleggen van het studierapport McKinsey en het daaropvolgend onderzoek van de erin samengebrachte gegevens een aantal factoren van de onderzochte problematiek ingrijpend zijn gewijzigd en kende o.m. de financiële toestand van Sabena en van KLM een zo uiteenlopende evolutie dat de onderzochte vormen van samenwerking thans geen aanleiding kunnen zijn tot praktische initiatieven.

Dit wil echter niet zeggen dat het geheel van de samenwerking met andere Europese maatschappijen opgegeven wordt.

4. Horaires variables

— Un membre aimerait connaître les conclusions du groupe de travail « Horaires variables ».

— L'instauration de ce système serait de nature à influencer favorablement la circulation routière, plus particulièrement grâce à l'étalement des heures de pointe.

Le Ministre signale que le Conseil des Ministres a marqué son accord le 27 janvier 1978 sur l'instauration d'horaires variables dans les services publics et les parastataux qui le désirent, après consultation des organisations syndicales et selon les critères qui seront communiqués par le Département de la Fonction publique.

Il n'est pas encore possible pour l'instant de fournir des données concernant l'influence éventuelle de l'instauration de ce système sur la circulation.

D. Navigation aérienne

1. Sabena

— Contrairement à d'autres compagnies aériennes, la KLM et Swissair notamment, la Sabena ne parvient pas à quitter la zone des chiffres rouges.

Pourtant, depuis le rapport McKinsey, on disposait de conclusions et de recommandations non ambiguës quant aux formes et aux possibilités d'une collaboration éventuelle entre la Sabena, la KLM et Luxair.

Un membre demande au Ministre quelles sont les suites qui seront données aux recommandations de ladite étude, ainsi qu'aux conclusions de l'étude Andersen et Cie relatives à la comptabilité.

Le Ministre répond que les constatations et les données réunies dans le cadre de ces deux études ont été mises à la disposition du Conseil d'Administration de la Sabena afin qu'il les intègre dans ses options de gestion, dans la mesure et là où cela s'impose.

— Un commissaire souhaite toutefois savoir exactement où en est cette coopération Sabena-KLM-Luxair et quelles sont les perspectives à ce sujet.

Le Ministre répond que, depuis le dépôt du rapport McKinsey et l'examen subséquent des données qui s'y trouvent réunies, certains facteurs de la problématique qui a fait l'objet des études ont été fondamentalement modifiés; ainsi, la situation financière de la Sabena et celle de la KLM ont connu une évolution à ce point divergentes qu'à l'heure actuelle, les formes de coopération envisagées à l'époque ne peuvent plus donner lieu à des initiatives pratiques.

Cela ne signifie toutefois pas que l'idée d'une coopération avec d'autres compagnies européennes soit complètement abandonnée.

— Op een vraag naar het Belgisch aandeel in de kosten van de studie McKinsey wordt gezegd dat deze in totaal 13 415 730 Belgische frank bedragen, hetzij 45 pct. van de globale kosten.

— Een andere en volgens het lid zeer belangrijke vraag betreft acte nemen beslissingen i.v.m. de statuten van Sabena.

Mag men aannemen dat ook het beleid van de maatschappij gewijzigd zal worden en dat hierdoor betere voorwaarden zullen worden geschapen voor een financieel gezonde exploitatie?

Zonder hierover in details te kunnen treden meent de Minister toch dat een voorstel van oplossing nakend is.

In het raam van de over kort te nemen beslissing nopens de omstandigheden van reconductie van de vennootschap, werd rekening gehouden met de opgedane ondervinding en bevindingen om een nieuwe beheersstructuur uit te werken en bedrijfsorganisatorische opties te nemen waarvan verwacht kan worden dat ze een goede basis zullen vormen om de specifieke en complexe problemen van een luchtvaartmaatschappij als de huidige Sabena, over afzienbare tijd redelijke oplossingen te geven.

— Hoever staat het met het invoeren van de taalkaders bij Sabena, vraagt een commissaris?

Is het niet wenselijk gelijktijdig de taalkaders in te voeren bij Sabena en de Regie der Luchtwezen?

De Minister antwoordt als volgt:

a) Voor wat Sabena betreft werd na het advies van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht en na raadpleging van de Raad van Beheer van de maatschappij, een ontwerp van koninklijk besluit uitgewerkt in uitvoering van artikel 48 van de gecoördineerde wetten van 1966 op het gebruik van de talen in bestuurszaken. Dit ontwerp werd voor advies doorgestuurd naar de Raad van State.

b) Wat betreft de Regie der Luchtwezen werd een eerste koninklijk besluit tot uitvoering van taaltrappen genomen op 6 juli 1976. Het ontwerp van taalkader werd voor advies voorgelegd aan de syndicale organisatie en zal eerstdaags aan de Vaste Commissie voor Taaltoezicht voorgelegd worden.

2. Verkeersrechten

Volgende vragen worden gesteld i.v.m. de verkeersrechten.

a) Hoe ziet men in de toekomst de evolutie van de verkeersrechten?

Wordt een verruiming of een inkrimping vooropgesteld?

— Un membre ayant demandé quelle est la quote-part de la Belgique dans le coût de l'étude McKinsey, il lui est répondu que le montant total de celle-ci s'élève à 13 415 730 francs belges, soit 45 p.c. du coût global.

— Une autre question, fort importante aux yeux du commissaire, concerne les décisions qui devront intervenir en ce qui concerne les statuts de la Sabena.

Peut-on admettre que la politique de la société sera elle aussi modifiée et qu'il sera créé ainsi des conditions meilleures pour une exploitation financièrement saine?

Sans pouvoir entrer dans le détail, le Ministre estime qu'une proposition de solution est proche.

Dans le cadre de la décision qui doit être prise incessamment en ce qui concerne les conditions de reconduction de la société, il a été tenu compte de l'expérience et des résultats acquis pour mettre sur pied une structure administrative nouvelle et prendre des options quant à l'organisation de l'exploitation, dont on peut espérer qu'elles formeront une base valable pour donner, dans un délai rapproché, des solutions raisonnables aux problèmes spécifiques et complexes d'une compagnie de navigation aérienne comme la Sabena d'aujourd'hui.

— Un commissaire demande où en est la mise en place des cadres linguistiques à la Sabena.

Ne serait-il pas préférable de fixer simultanément les cadres linguistiques à la Sabena et à la Régie des Voies aériennes?

Le Ministre donne la réponse suivante:

a) En ce qui concerne la Sabena, après avis de la Commission permanente de contrôle linguistique et après consultation du conseil d'administration de la société, un projet d'arrêté royal a été élaboré en exécution de l'article 48 des lois coordonnées de 1966 sur l'emploi des langues en matière administrative. Ce projet a été transmis pour avis au Conseil d'Etat.

b) En ce qui concerne la Régie des Voies aériennes, un premier arrêté royal portant exécution des degrés linguistiques a été pris le 6 juillet 1976. Le projet de cadres linguistiques a été soumis pour avis aux organisations syndicales et sera soumis prochainement à la Commission permanente de contrôle linguistique.

2. Droits de trafic

Les questions suivantes ont été posées au sujet des droits de trafic.

a) Comment envisage-t-on l'évolution future des droits de trafic?

Va-t-on vers un élargissement ou vers une réduction de ces droits?

Zoals zulks trouwens door de regeringen van alle landen wordt voorgestaan, meent de Minister dat ons land moet streven naar een uitbreiding van onze verkeersrechten. Het verwerven van dergelijke rechten maakt echter het voorwerp uit van bilaterale besprekingen tussen de betrokken landen.

b) De beleidsnota vermeldt dat vóór 1980 geen landingsrechten moeten verwacht worden te Toronto.

Mag hieruit besloten worden dat er na 1980 een reële kans bestaat om deze rechten te bekomen?

Volgens de Minister laat alles inderdaad voorzien dat deze mogelijkheid zeer reël is.

c) België heeft landingsrechten verkregen te Atlanta.

Wat zijn de plannen van Sabena wat betreft de exploitatie van die lijn?

Het antwoord luidt dat Sabena verwacht de eerste vluchten op de lijn Brussel-Atlanta en omgekeerd te kunnen inleggen in het begin van de maand juni 1978.

3. Gebouwen

Er wordt een precisering gevraagd aan de Minister i.v.m. de bouw van een nieuwe loods voor DC-10 vliegtuigen. Wanneer zal hiermede begonnen worden, gelet op de huidige moeilijke werkvoorwaarden?

Volgens het antwoord voorziet de R.L.W. de aanbesteding van de werken voor 1978.

De nodige kredieten zijn voorzien.

4. Luchtvaartonderwijs

a) In de beleidsnota wordt vermeld dat er een betere situatie is ontstaan m.b.t. de aanwerving van piloten. Is het juist dat deze mogelijkheden thans beter zijn?

b) Sommige luchtvaartmaatschappijen vergen een zeker aantal vlieguren vanwege de kandidaat gezagvoerders. Hoe kunnen beginnende piloten aan deze voorwaarden voldoen?

c) Wordt er in de vreemde landen geen voorkeur gegeven aan de eigen piloten ingeval van aanwerving en dit ten nadele van de vreemde piloten? Hoe ziet het Departement de evolutie?

d) Er wordt vastgesteld dat de SABENA-piloten van vreemde nationaliteit tevens behoren tot de best betaalde personeelsleden.

Zal hierin een wijziging komen na de opleiding van de jonge piloten?

e) Er werd beslist vrouwelijke kandidaten toe te laten tot de School voor Burgerlijke Luchtvaart.

Le Ministre estime que, comme le préconisent d'ailleurs tous les pays, nous devons nous efforcer d'obtenir une extension de nos droits de trafic. L'obtention de tels droits fait toutefois l'objet de pourparlers bilatéraux entre les pays concernés.

b) La note de politique signale qu'il ne faut pas s'attendre à obtenir des droits d'atterrissage à Toronto avant 1980.

Peut-on en conclure qu'après 1980, il y aura de réelles chances d'obtenir ces droits?

Le Ministre répond que tout laisse en effet présumer que cette possibilité est très réelle.

c) La Belgique a obtenu des droits de trafic à Atlanta.

Quels sont les projets de la Sabena en ce qui concerne l'exploitation de cette ligne?

D'après la réponse, la Sabena envisage les premiers vols sur la ligne Bruxelles-Atlanta et vice-versa pour le début du mois de juin 1978.

3. Bâtiments

Un membre demande des précisions quant à la construction d'un nouveau hangar pour avions DC-10. Quant les travaux seront-ils entamés, compte tenu des conditions de travail difficiles qu'on connaît actuellement?

Le Ministre répond que la R.V.A. prévoit l'adjudication des travaux pour 1978.

Les crédits nécessaires ont été prévus.

4. Enseignement aéronautique

a) La note de politique signale que la situation s'est améliorée en ce qui concerne le recrutement des pilotes. Est-il exact que les possibilités soient actuellement meilleures à cet égard?

b) Certaines compagnies aériennes exigent un certain nombre d'heures de vol de la part des candidats commandants de bord. Comment les pilotes débutants peuvent-ils satisfaire à cette condition?

c) En matière de recrutement, les pays étrangers ne donnent-ils pas la préférence aux pilotes de leur nationalité, au détriment des pilotes d'une autre nationalité? Comment le Département croit-il que la situation évoluera sur ce point?

d) L'on constate que les pilotes de nationalité étrangère de la SABENA sont également parmi les mieux payés.

Cette situation changera-t-elle lorsque de jeunes pilotes auront pu être formés?

e) Il a été décidé d'admettre des candidats féminins à l'Ecole d'aviation civile.

Welke zijn echter de reële aanwervingskansen voor de afgestudeerde vrouwelijke piloten ?

Op deze vragen werd als volgt geantwoord :

a) Het antwoord is bevestigend. Inderdaad hebben op het ogenblik alle jonge piloten die door de Burgerlijke Luchtvaart School gevormd werden, een passende betrekking gevonden.

Ook kan voorzien worden dat deze die nu hun praktische opleiding in de school ontvangen, een betrekking van vliegtuigbestuurder zullen vinden bij SABENA of de andere Belgische luchtvaartmaatschappijen, van zodra zij deze opleiding met succes zullen beëindigd hebben.

De gunstige tendens blijkt ook voor de eerstvolgende jaren te zullen aanhouden.

b) De veiligheidsnormen opgelegd op internationaal en nationaal vlak voor het bekomen van de vergunning van vliegtuigbestuurder bepalen dat de kandidaatgezagvoerders het bewijs moeten leveren van een overeenkomstig de vergunning vastgesteld aantal vlieguren.

Bedoelde vlieg-ervaring kan bekomen worden door in het begin van de beroepsloopbaan de functie van medebestuurder uit te oefenen. Na enkele jaren zal de kandidaat aldus de vereiste ervaring verwerven om gezagvoerder te worden.

Daarenboven kan de Minister nog vermelden dat met de vluchtervaring van de militaire piloten wordt rekening gehouden wanneer zij slagen in de proeven opgelegd voor het bekomen van de burgerlijke vergunningen van vliegtuigbestuurder.

c) Het merendeel van de West-Europese Staten heeft een nationale school voor de vorming van burgerpiloten. De toegang tot zulke school is voorbehouden aan de burgers van bedoeld land.

Logischerwijze geven de luchtvaartmaatschappijen van deze Staten de voorkeur aan de piloten die door de school van hun land werden gevormd. Deze toestand is ook waar voor België.

Pogingen om te komen tot een internationale samenwerking voor de vorming van de toekomstige lijnpiloten hebben tot op heden geen gunstig resultaat afgeworpen. Een oplossing voor dit probleem ligt nog niet in het verschiet.

d) Wanneer de SABENA in 1946 haar activiteiten hernomen heeft, heeft zij bij gebrek aan voldoende Belgische piloten beroep moeten doen op piloten van vreemde nationaliteit.

Er zijn op dit ogenblik nog 11 van deze piloten in dienst op een totaal van 382.

Aangezien hun hoge anciënniteit behoren zij tot de best betaalde groep.

e) Teneinde elke discriminatie tussen mannelijke en vrouwelijke kandidaten te vermijden, werd beslist dat vanaf 1 februari 1978 de vrouwelijke kandidaten toegelaten zijn om de theoretische en praktische cursussen van de Burgerlijke Luchtvaart School te volgen.

Quelles sont cependant les chances réelles de recrutement des pilotes féminins qui auront terminé leur formation ?

A ces questions, il a été répondu comme suit :

a) La réponse est affirmative. En effet, tous les jeunes pilotes formés par l'Ecole d'aviation civile ont maintenant trouvé un emploi adéquat.

On peut également prévoir que les candidats qui reçoivent actuellement leur formation pratique à l'Ecole, trouveront un emploi de pilote à la SABENA ou dans les autres compagnies aériennes belges dès qu'ils auront terminé cette formation avec succès.

Cette tendance favorable paraît bien devoir se confirmer dans les prochaines années.

b) Les normes de sécurité imposées aux niveaux national et international pour l'obtention de la licence de pilote prévoient que les candidats commandants de bord doivent fournir la preuve d'un certain nombre d'heures de vol exigé pour l'octroi de la licence.

Cette expérience peut être acquise en exerçant la fonction de copilote au début de la carrière professionnelle. Après quelques années, le candidat aura ainsi acquis l'expérience requise pour devenir commandant de bord.

Par ailleurs, le Ministre signale qu'il est tenu compte de l'expérience des pilotes militaires lorsque ceux-ci réussissent les épreuves imposées pour l'obtention des licences de pilote civil.

c) La plupart des Etats d'Europe occidentale possèdent une école nationale de formation de pilotes civils. L'accès à ces écoles est réservé à leurs nationaux.

Il n'est que logique que les compagnies aériennes de ces Etats donnent la préférence aux pilotes formés par l'école de leur pays. Il en est de même en Belgique.

Les efforts entrepris en vue d'établir une collaboration internationale pour la formation des futurs pilotes de ligne n'ont donné jusqu'à présent aucun résultat positif. La solution de ce problème n'est pas encore en vue.

d) Lorsque la SABENA a repris ses activités en 1946, elle a dû, en raison du nombre insuffisant de pilotes belges, faire appel à des pilotes de nationalité étrangère.

Pour l'instant, 11 de ces pilotes sont encore en service sur un total de 382.

S'ils appartiennent à la catégorie la mieux payée, c'est en raison de leur ancienneté.

e) Afin d'éviter toute discrimination entre candidats masculins et féminins, il a été décidé qu'à partir du 1^{er} février 1978, les candidats féminins seraient admis aux cours théoriques et pratiques de l'Ecole d'aviation civile.

De vrouwelijke kandidaten die deze vorming met succes zullen beëindigen zullen over dezelfde aanwervingskansen beschikken als hun mannelijke collega's waarvan de rekrutering eveneens afhangt van de luchtvaartmaatschappijen.

5. Regionale luchthavens

— Een lid verwijst naar het vorig jaar ingediende DIXON-SPEAS rapport of om de terminologie van dit lid te gebruiken « het rapport van het gezond verstand ».

Welke conclusies zullen nu uit dit rapport worden getrokken ?

De Minister antwoordt hierop dat uit de studie blijkt dat de bestaande luchthaveninfrastructuur ruimschoots toereikend is om ten minste tot 1990 en ook daarna nog aan de noden van het luchtverkeer in België tegemoet te komen.

Het blijkt ook dat één enkele intercontinentale luchthaven voor België volstaat en dat dit economisch trouwens de meest voordelige oplossing is.

Al is het juist dat de uitbating van de regionale luchthavens deficitair is, dan onderlijnt voornoemde studie toch dat het bestaande luchthavensysteem een economische waarde heeft doordat het ondermeer dienstig is voor de luchtverbindingen van het derde niveau en de algemene- en zakenluchtvaart en dat het niet zonder nut is voor de economische ontwikkeling van de gewesten.

Het is evenwel duidelijk dat een oplossing moet gezocht worden om het deficit van de regionale luchthavens te beperken.

Het ligt in de bedoeling van de Minister weldra definitieve besluiten samen met een oplossing op lange termijn voor te stellen om op de meest passende wijze de economische en ecologische belangen te verzoenen met de luchthaveninfrastructuur van ons land.

— Voortgaande op deze redenering meent een lid dat de regionale luchthavens ongetwijfeld een belangrijke rol kunnen spelen op voorwaarde dat zij degelijk uitgerust worden.

a) Gent.

Wat Gent betreft worden bepaalde tekortkomingen vastgesteld :

1. De openingsuren zijn niet afgestemd op de mogelijke activiteiten;

2. Er zijn geen verkeersleiders, terwijl Wevelgem, dat een privé-vliegveld is, wel over RLW verkeersleiders beschikt;

3. De VASIS-installatie werkt blijkbaar niet zoals het moet;

4. De vliegtuigloods is te klein voor het aantal vliegtuigen die er parkeren;

Les candidats féminins qui achèveront cette formation avec succès auront les mêmes chances de recrutement que leurs collègues masculins, dont le recrutement dépend également des compagnies aériennes.

5: Aéroports régionaux

— Un membre renvoie au rapport DIXON-SPEAS, déposé l'année dernière, ou, pour employer les propres termes de l'intervenant, au « rapport du bon sens ».

Quelles conclusions va-t-on en tirer maintenant ?

Le Ministre répond qu'il ressort de cette étude que l'infrastructure existante est largement suffisante pour couvrir les besoins en matière de transports aériens en Belgique jusqu'en 1990 au moins et même encore après cette date.

Il apparaît également qu'un seul aéroport intercontinental suffit pour notre pays et que c'est d'ailleurs la solution la plus avantageuse du point de vue économique.

Bien qu'il soit exact que l'exploitation des aéroports régionaux est déficitaire, l'étude précitée souligne toutefois le fait que l'organisation existante des aéroports a une valeur économique, étant donné qu'elle est utile notamment pour les liaisons aériennes du troisième niveau ainsi que pour les transports aériens généraux et d'affaires, et qu'elle n'est pas dénuée d'intérêt pour le développement économique des régions.

Il est cependant évident qu'une solution doit être recherchée en vue de limiter le déficit des aéroports régionaux.

Le Ministre a l'intention de proposer dans un proche avenir des conclusions définitives en même temps qu'une solution à long terme afin de concilier de la manière la plus appropriée les intérêts économiques et écologiques avec l'infrastructure aéroportuaire de notre pays.

— Poursuivant dans la ligne de ce raisonnement, un membre estime que les aéroports régionaux peuvent incontestablement jouer un rôle important, à condition d'être convenablement équipés.

a) Gand.

En ce qui concerne cet aéroport, certaines insuffisances ont été constatées :

1. Les heures d'ouverture ne sont pas adaptées aux activités possibles;

2. Il n'y a pas de contrôleurs de la circulation aérienne, tandis que Wevelgem, qui est un aérodrome privé, dispose de contrôleurs de la RVA;

3. L'installation VASIS (indicateur visuel de pente d'approche) ne fonctionne manifestement pas comme il le faudrait;

4. Le hangar est trop petit pour le nombre des avions qui y stationnent;

5. Er zijn klachten op het gebied van de lawaaihinder, o.a. veroorzaakt door de lesvliegtuigen van de school van Grimbergen.

Kan de Minister maatregelen nemen op dit stuk?

De Minister beaamt dat het duidelijk is dat de kleinere vliegvelden moeten uitgerust worden voor de rol die zij, in het economische en toeristisch bestel van de streek of stad die zij bedienen, moeten vervullen.

Wat het vliegveld van Gent betreft, deelt hij mede:

1. De openingsuren waren voor de periode van 1 oktober tot 28 februari aanvankelijk vastgesteld van 10 uur tot een halfuur na zonsondergang.

Ingevolge een nieuw onderzoek door de diensten van de Regie der Luchtwezen zijn zij thans veranderd van 9 uur tot een halfuur na zonsondergang.

Ik meen dat op die wijze aan de lokale behoeften wordt tegemoetgekomen.

2. Er bestaat een overeenkomst afgesloten tussen de Westvlaamse Intercommunale Vliegveld Kortrijk-Wevelgem en de Regie der Luchtwezen, waardoor deze laatste, in bijzondere omstandigheden, verkeersleiders ter beschikking stelt van het vliegveld Wevelgem.

Uit een recente studie is echter gebleken dat deze terbeschikkingstelling niet absoluut noodzakelijk is. Dezelfde situatie doet zich trouwens voor op het vliegveld Gent.

Op beide vliegvelden kan aan de behoeften beantwoord worden door een adequate radio-informatiedienst.

3. De Vasis-installatie van het Gentse vliegveld is in gebruik.

Het gaat hier om een lichtinstallatie waarvan de indienststelling geen bijzondere manipulatie vergt vanwege de auto-riteiten.

4. Wat de vliegtuigloods betreft, zijn de bestaande installaties inderdaad te klein. De Regie der Luchtwezen overweegt maatregelen om hieraan zo spoedig mogelijk te verhelpen in afwachting dat de nodige kredieten kunnen voorzien worden om een bijkomende loods op te richten.

5. In verband met de lawaaihinder heeft de Minister, zoals dat met succes het geval is geweest voor het vliegveld Grimbergen, voor het Gentse vliegveld en zijn omgeving een werkgroep opgericht om na te gaan welke maatregelen kunnen getroffen worden om deze hinder weg te nemen of althans tot een aanvaardbaar minimum te herleiden. Een eerste vergadering van deze werkgroep was aanvankelijk voorzien voor 16 februari 1978. Op verzoek van de Vereniging « Leefmilieu » van Sint-Denijs-Westrem werd zij naar 2 maart verschoven.

5. Il y a des plaintes quant à la pollution sonore, causée notamment par les avions d'exercice de l'école de Grimbergen.

Le Ministre peut-il prendre des mesures concernant ces divers points?

Le Ministre admet qu'il est évident que les aérodromes de moindre importance doivent être équipés pour le rôle qu'ils sont appelés à remplir dans l'organisation économique et touristique de la région ou de la ville qu'ils desservent.

Pour ce qui est de l'aérodrome de Gand, le Ministre fournit les réponses suivantes:

1. Les heures d'ouverture avaient été initialement fixées, pour la période du 1^{er} octobre au 28 février, de 10 heures à une demi-heure après le coucher du soleil.

A la suite d'une nouvelle enquête des services de la Régie des Voies aériennes, elles ont été modifiées et sont donc maintenant de 9 heures à une demi-heure après le coucher du soleil.

J'estime que cela répond suffisamment aux nécessités locales.

2. Il existe, entre la « Westvlaamse Intercommunale Vliegveld Kortrijk-Wevelgem » et la Régie des Voies aériennes, une convention en vertu de laquelle cette dernière met, dans certaines circonstances spéciales, des contrôleurs de la circulation aérienne à la disposition de l'aérodrome de Wevelgem.

Toutefois, une étude récente a fait apparaître qu'il n'est pas absolument nécessaire d'y avoir recours. La même situation se présente d'ailleurs à l'aérodrome de Gand.

Sur ces deux aérodromes, les besoins peuvent être satisfaits par un service adéquat d'information de vol.

3. L'installation Vasis de l'aérodrome de Gand est en service.

Il s'agit d'une installation de feux dont l'allumage n'exige pas de manipulations particulières de la part des autorités.

4. Pour ce qui est du hangar, les installations existantes sont en effet trop petites. La Régie des Voies aériennes envisage des mesures pour y remédier le plus rapidement possible en attendant que les crédits nécessaires puissent être prévus en vue de la construction d'un hangar supplémentaire.

5. En ce qui concerne la pollution sonore, le Ministre — comme cela avait été fait avec succès pour l'aérodrome de Grimbergen — a créé pour l'aérodrome de Gand et ses environs un groupe de travail chargé d'étudier quelles mesures pourraient être prises pour supprimer cette nuisance, ou du moins la réduire à un minimum acceptable. Une première réunion de ce groupe de travail avait été initialement prévue pour le 16 février. A la demande de l'association « Leefmilieu » de Sint-Denijs-Westrem, elle a été reportée au 2 mars.

b) *Deurne-Antwerpen*

Een lid vraagt welke de oplossing is die in het vooruitzicht wordt gesteld voor Deurne-Antwerpen er wel op wijzend dat de Antwerpse gemeenschap geen intercontinentale luchthaven maar wel luchtverbindingen wenst die de haven dienstig kunnen zijn.

De Minister antwoordt als volgt :

Zoals medegedeeld in antwoord op de gestelde vraag betreffende het Dixon-Speas-rapport, zullen weldra definitieve besluiten, samen met een oplossing op lange termijn, voorgesteld worden om op de meest passende wijze de economische en ecologische belangen te verzoenen met de lucht-haveninfrastructuur van ons land.

Ter inlichting wordt nog onderlijnd dat de Dixon-Speas-studie wat de luchthaven Deurne betreft voorziet dat er rond 1985 beperkingen op de handelsluchtvaartbewegingen kunnen nodig zijn, gelet op de ligging van deze luchthaven.

De Minister voegt eraan toe nog geen persoonlijke beleidsconclusie te hebben uitgewerkt.

— Een laatste vraag betreft de in 1954 onteigende en voor een vliegveld bestemde terreinen te Oostakker waar tot nog toe geen enkele infrastructuur werd aangelegd.

Wanneer worden de gronden teruggegeven aan de vroegere eigenaars, die hiervoor volgens de wet van 17 april 1835 prioriteit hebben ?

De Minister heeft geen weet van gronden die door de Regie der Luchtwezen te Oostakker werden onteigend.

Er is destijds wel sprake geweest van het oprichten, te Oostakker, van een vervangingsveld voor Sint-Denijs-Westrem, maar aan dit ontwerp werd geen gevolg gegeven.

Uit de discussie blijkt dat deze gronden inderdaad destijds door Openbare Werken zouden onteigend zijn. Verschillende commissarissen dringen aan op teruggave gezien de bestemming niet werd verwezenlijkt.

De Minister van Verkeerswezen belooft tot dit doel stappen te doen bij zijn collega's van Openbare Werken en Financiën.

6. *Precisering budgettaire gegevens*

— Het budget van de Regie der Luchtwezen laat vermoeden dat er in 1977 een boni van 55 miljoen zal verwezenlijkt worden.

Hoe verklaart men deze ommekeer t.o.v. de voorgaande jaren ?

Het vermoedelijk boni van 1977 werd medio 1977 geraamd op 55,1 miljoen. Deze geraamde verbetering was gebaseerd op tariefaanpassingen in voege getreden op 1 april 1977.

b) *Deurne-Anvers*

Un membre attire fortement l'attention sur le fait que la communauté anversoise désire disposer non pas d'un aéroport intercontinental mais de liaisons aériennes susceptibles de profiter aux activités portuaires, et il demande quelle est la solution envisagée pour l'aéroport de Deurne-Anvers.

Le Ministre donne la réponse suivante :

Ainsi qu'il a été signalé en réponse à la question posée au sujet du rapport Dixon-Speas, des décisions définitives seront bientôt proposées en même temps qu'une solution à long terme afin de concilier le plus adéquatement possible les intérêts économiques et écologiques avec l'infrastructure aéroportuaire de notre pays.

A titre d'information, le Ministre souligne encore qu'en ce qui concerne l'aéroport de Deurne, l'étude Dixon-Speas prévoit que des restrictions du trafic commercial aérien pourraient devenir nécessaires vers 1985 en raison de la localisation de cet aéroport.

Le Ministre ajoute qu'il n'est pas encore arrivé à des conclusions personnelles quant à la politique à suivre en la matière.

— Une dernière question concerne les terrains expropriés à Oostakker en 1954 en vue de la création d'un aérodrome et sur lesquels aucune infrastructure n'a encore été établie jusqu'à présent.

Quand ces terrains seront-ils rendus à leurs anciens propriétaires, qui, en vertu de la loi du 17 avril 1835, ont une priorité à cet égard ?

Le Ministre répond n'avoir pas connaissance d'expropriation de terrains par la Régie des Voies aériennes à Oostakker.

Il avait bien été question précédemment de créer à Oostakker un aérodrome destiné à remplacer celui de Sint-Denijs-Westrem, mais aucune suite n'a été donnée à ce projet.

Il ressort de la discussion que ces terrains auraient effectivement été expropriés à l'époque par les Travaux publics. Plusieurs commissaires insistent pour qu'ils soient rendus à leurs propriétaires, puisqu'ils n'ont pas eu la destination prévue.

Le Ministre des Communications promet de faire des démarches à cet effet auprès de ses collègues des Travaux publics et des Finances.

6. *Précisions relatives à certaines données budgétaires*

— Le budget de la Régie des Voies aériennes permet de croire qu'un boni de 55 millions sera réalisé pour 1977.

Comment s'explique pareil revirement par rapport aux années précédentes ?

Le boni probable pour 1977 avait été évalué à 55,1 millions à mi-1977. Cette prévision d'amélioration était basée sur des adaptations tarifaires entrées en vigueur le 1^{er} avril 1977.

Deze aanpassingen hebben nochtans niet het verhoopte resultaat gegeven.

Einde december 1977 wordt het boni op 27 miljoen geraamd.

— Onder artikel 511.09, wordt in een bedrag voorzien van van 32,5 miljoen voor vervoersfaciliteiten aan het personeel (NMBS - RMT).

Over welke faciliteiten gaat het in feite en welke zijn de respectievelijke bedragen van de verschillende posten ?

Deze vervoersfaciliteiten omvatten :

a) Terugbetalingen aan de NMBS en aan de Regie voor Maritiem Transport van :

1. Vrij- en dienstkaarten op het net van de NMBS	F	6 000 000
2. Kosteloze reisbiljetten		12 000 000
3. Aandeel van de Regie der Luchtwegen in de abonnementsprijzen van het NMBS-net		5 000 000
4. Aandeel van de RLW in de abonnementsprijzen van de lijn Brussel-Zaventem		400 000

Totaal . . . F 23 400 000

Voorziene verhoging 10 pct. . . . F 2 340 000

Afgerond totaal . . . F 26 000 000

5. Vrijkaarten en kosteloze reisbiljetten op het net van de RMT	F	2 500 000
---	---	-----------

b) Tussenkost in transportkosten voor vacantiereizen	F	4 000 000
--	---	-----------

Totaal . . . F 32 500 000

— Onder artikel 531.02 wordt in een bedrag voorzien van 88 miljoen voor de levering van elektrische energie.

Hoe wordt dit vrij hoog bedrag verklaard ?

De Regie voorziet voor 1978 een verbruiksraming van elektrische energie ten belope van 88 miljoen. Zij rechtvaardigt deze stijging ten opzichte van 1976 en 1977 door de toegenomen afname door de klanten.

Dit hoger verbruik moet inderdaad gezien worden in het licht van een compenserende ontvangst van 45 miljoen voorzien onder hoofdstuk 41, artikel 411.09-4°, waaronder de ontvangsten voorkomen voortspruitend uit de verderverkoop van elektrische energie (vooral aan Sabena).

Zo stelt men vast dat, waar het verbruik met 5 miljoen toeneemt t.o.v. 1977 ook onder hoofdstuk 41 de ontvangsten in dezelfde mate verhogen. Het verbruik van de Regie kan dus nagenoeg constant genoemd worden.

Ces adaptations n'ont cependant pas donné les résultats escomptés.

A fin décembre 1977, le boni est estimé à 27 millions.

— A l'article 511.09, il est prévu un montant de 32,5 millions pour facilités de transport au personnel (SNCB-RTM).

De quelles facilités s'agit-il en réalité et quels sont les montants respectifs des différents postes ?

Ces facilités de transport comprennent :

a) Des remboursements à la SNCB et à la Régie des transports maritimes de :

1. Libres parcours et cartes de service sur le réseau de la SNCB	F	6 000 000
2. Billets de voyage gratuits		12 000 000
3. Quote-part de la Régie des Voies aériennes dans les prix d'abonnement du réseau SNCB		5 000 000
4. Quote-part de la RVA dans les prix d'abonnement de la ligne Bruxelles-Zaventem		400 000

Total . . . F 23 400 000

Majoration prévue de 10 p.c. . . . F 2 340 000

Total arrondi . . . F 26 000 000

5. Libres parcours et billets de voyage gratuits sur le réseau de la RTM	F	2 500 000
--	---	-----------

b) Intervention dans les frais de transport pour voyages de vacances	F	4 000 000
--	---	-----------

Total . . . F 32 500 000

— A l'article 531.02 est inscrit un montant de 88 millions pour la fourniture d'énergie électrique.

Comment s'explique ce montant assez élevé ?

La Régie estime que pour 1978, la consommation d'énergie électrique atteindra 88 millions. Elle justifie cette augmentation par rapport à 1976 et 1977 par l'accroissement de la demande des clients.

Cette consommation accrue est en effet à considérer en rapport avec la recette compensatoire de 45 millions prévue au chapitre 41, article 411.09-4°, où figurent les recettes provenant du remboursement d'électricité (surtout à la Sabena).

C'est ainsi que l'on constate que, si la consommation augmente de 5 millions par rapport à 1977, les recettes inscrites au chapitre 41 augmentent dans la même proportion. On peut donc dire que la consommation de la Régie reste à peu près constante.

— Artikel 521.07 van de begroting voorziet in een bedrag van 1 320 000 frank voor een contract voor ijzelbestrijding terwijl onder artikel 531.09 een bedrag wordt ingeschreven van 1 710 000 frank eveneens bestemd voor ijzelbestrijding. Is er hier geen overlapping van kredieten ?

De ontijzeling gebeurt op twee manieren :

1. Op de toegangswegen door het strooien van zouten;
2. Op het luchtverkeersareaal door besproeiing met anti-vriesprodukten.

De eerstgenoemde produkten worden gestockeerd in de magazijnen van de Regie.

De tweede soort produkten worden rechtstreeks besteld bij de fabrikant.

Vandaar de spreiding van twee gelijkaardige produkten, over twee afzonderlijke artikelen.

E. Havenbeleid, binnenvaart en zeevaart

— Een commissaris vernam graag van de Minister hoe dikwijls de Nationale Commissie voor het havenbeleid vergaderde, wanneer zij voor de laatste keer samenkwam en welke adviezen reeds eerder door deze Commissie werden uitgebracht.

De Minister verstrekt volgende toelichting :

De Nationale Commissie ter bevordering van de havenbelangen werd opgericht bij koninklijk besluit van 2 april 1963. Tot nog toe vergaderde deze Commissie een twintigtal keren, het laatst in plenaire zitting op 15 april 1975.

Nadien hadden nog heel wat besprekingen plaats met de drie grote zeehavens ter voorbereiding van een open discussie in plenaire vergadering van de hernieuwde Nationale Commissie voor het havenbeleid.

Deze hernieuwing waarbij de Nationale Commissie ter bevordering van de havenbelangen werd omgevormd tot Nationale Commissie voor het havenbeleid gebeurde onder tusschen bij koninklijk besluit van 3 januari 1978. De installatie van de nieuwe Commissie zal eerlang plaatsvinden.

De Nationale Commissie ter bevordering van de havenbelangen bracht reeds advies uit over de toepasselijkheid van de inkomstenbelasting op de havens, omtrent de regeling inzake binnenscheepvaart, over een vlottende haven, betreffende de harmonisering van verscheidene kwesties die verband houden met havenexploitatie, inzake de houding ten overstaan van het Belgisch-Nederlands zeehavenoverleg.

— Een lid stelt de vraag of er in België nog wel een « nationaal » havenbeleid mogelijk is, gezien de spanningen die elke beslissing oproept niet alleen tussen de gemeenschappen maar zelfs tussen de diverse streken of steden van het land. Onze interne twisten maken dit nationale beleid inderdaad zeer problematiek.

— A l'article 521.07 du budget est inscrit un montant de 1 320 000 francs pour un contrat de dégivrage, tandis qu'à l'article 531.09 figure un montant de 1 710 000 francs, également pour le dégivrage. N'y a-t-il pas là un chevauchement des crédits ?

Le dégivrage se fait de deux manières :

1. Sur les voies d'accès, par des épandages de sel ;
2. Sur les tarmacs, en les aspergeant de produits antigel.

Les premiers de ces produits sont stockés dans les entrepôts de la Régie.

Les seconds sont directement commandés chez le fabricant.

C'est ce qui explique l'inscription de crédits pour deux produits similaires à deux articles différents.

E. Politique portuaire, navigation intérieure et navigation maritime

— Un commissaire demande au Ministre de lui faire savoir combien de fois la Commission nationale de politique portuaire s'est réunie, quand elle s'est réunie pour la dernière fois et quels avis elle a déjà émis.

Le Ministre donne les précisions suivantes :

La Commission nationale pour favoriser les intérêts portuaires a été créée par l'arrêté royal du 2 avril 1963. Jusqu'à présent, elle s'est réunie une vingtaine de fois, et en dernier lieu en séance plénière le 15 avril 1975.

Par la suite, pas mal de discussions ont encore eu lieu avec les trois grands ports maritimes en préparation à une discussion ouverte en séance plénière de la nouvelle Commission nationale de politique portuaire.

Entre-temps, cette transformation de la Commission nationale pour favoriser les intérêts portuaires en Commission nationale de politique portuaire a été réalisée par l'arrêté royal du 3 janvier 1978. L'installation de la nouvelle Commission aura lieu prochainement.

La Commission nationale pour favoriser les intérêts portuaires a déjà émis des avis sur l'applicabilité aux ports de l'impôt sur les revenus, sur la réglementation de la navigation intérieure, sur un port flottant, sur l'harmonisation de diverses questions liées à l'exploitation portuaire, sur l'attitude à prendre à l'égard de la concertation belgo-néerlandaise au sujet des ports de mer.

— Un membre pose la question de savoir s'il est encore possible en Belgique de mener une politique portuaire « nationale », étant donné les tensions que chaque décision fait surgir non seulement entre les communautés, mais même entre les diverses régions ou villes du pays. Nos disputes internes rendent en effet cette politique nationale très problématique.

Wat mag men derhalve verwachten van de nieuwe Nationale Commissie voor het havenbeleid? Zal zij een actieve rol spelen in dit beleid?

Hoe zal deze hernieuwde Commissie samengesteld zijn?

In zijn antwoord herinnerde de Minister eraan dat bij koninklijk besluit van 3 januari 1978, de Nationale Commissie ter bevordering van de havenbelangen werd omgevormd tot de Nationale Commissie voor het havenbeleid.

Deze hernieuwde Commissie is samengesteld uit een voorzitter te benoemen op voordracht van de Minister bij koninklijk besluit en uit 28 leden door de Minister benoemen, te weten :

1. Een afgevaardigde van de Minister van Verkeerswezen;
2. Een afgevaardigde van de Minister van Openbare Werken;
3. Twee ambtenaren van het Ministerie van Verkeerswezen, met name :
 - De directeur-generaal van het Bestuur van het Zee-
wezen en van de Binnenvaart;
 - Een ambtenaar van het algemeen secretariaat;
4. De directeur-generaal van het Bestuur der Water-
wegen;
5. Een ambtenaar voorgesteld door de Minister van Eco-
nomische Zaken;
6. Een ambtenaar voorgesteld door de Minister van
Financiën;
7. Een ambtenaar voorgesteld door de Minister van Bui-
tenlandse Zaken;
8. Een ambtenaar voorgesteld door de Minister van Bin-
nenlandse Zaken;
9. Drie afgevaardigden voorgesteld door respectievelijk
de Staatssecretarissen voor Vlaamse, Waalse en Brusselse
Streekconomie;
10. Een afgevaardigde voorgesteld door het stadsbestuur
van Antwerpen;
11. Een afgevaardigde voorgesteld door het stadsbestuur
van Gent;
12. Een afgevaardigde voorgesteld door het stadsbestuur
van Oostende;
13. Een afgevaardigde voorgesteld door de Maatschappij
van de Brugse Zeevaartinrichtingen;
14. Een afgevaardigde voorgesteld door de NV Zeekanaal
en haveninrichtingen van Brussel;
15. Een afgevaardigde voorgesteld door de Autonome
Haven van Luik;
16. Een afgevaardigde voorgesteld door de Dienst der
Scheepvaart;
17. Een afgevaardigde voorgesteld door de « Office de la
Navigation »;

Que peut-on dès lors attendre de la nouvelle Commission nationale de politique portuaire? Va-t-elle jouer un rôle actif dans cette politique?

Quelle sera la composition de cette Commission renou-
vée?

Dans sa réponse, le Ministre rappelle que, par arrêté royal du 3 janvier 1978, la Commission nationale pour favoriser les intérêts portuaires a été transformée en Commission nationale de la politique portuaire.

Cette Commission renouvelée se compose d'un président à nommer par arrêté royal sur proposition du Ministre et de 28 membres à nommer par le Ministre, à savoir :

1. Un délégué du Ministre des Communications;
2. Un délégué du Ministre des Travaux publics;
3. Deux fonctionnaires du Ministre des Communica-
tions, à savoir :
 - Le directeur général de l'administration de la Marine
et de la Navigation intérieure;
 - Un fonctionnaire du secrétariat général;
4. Le directeur général de l'Administration des Voies
hydrauliques;
5. Un fonctionnaire proposé par le Ministre des Affaires
économiques;
6. Un fonctionnaire proposé par le Ministre des Finances;
7. Un fonctionnaire proposé par le Ministre des Affaires
étrangères;
8. Un fonctionnaire proposé par le Ministre de l'Inté-
rieur;
9. Trois délégués proposés respectivement par les Secr-
étaires d'Etat à l'Economie régionale wallonne, flamande et
bruxelloise;
10. Un délégué proposé par l'administration de la ville
d'Anvers;
11. Un délégué proposé par l'administration de la ville
de Gand;
12. Un délégué proposé par l'administration de la ville
d'Ostende;
13. Un délégué proposé par la « Maatschappij van de
Brugse Zeevaartinrichtingen »;
14. Un délégué proposé par la SA du Canal et des Instal-
lations maritimes de Bruxelles;
15. Un délégué proposé par le Port autonome de Liège;
16. Un délégué proposé par le « Dienst der Scheepvaart »;
17. Un délégué proposé par l'Office de la Navigation;

18. Een afgevaardigde voorgesteld door het Algemeen Belgisch Vakverbond;

19. Een afgevaardigde voorgesteld door het Algemeen Christelijk Vakverbond;

20. Een afgevaardigde voorgesteld door het Verbond der Belgische Ondernemingen;

21. Een afgevaardigde voorgesteld door de Unie der Maritieme Belangen van de Belgische Zeehavens;

22. Een afgevaardigde voorgesteld door het Planbureau;

23. Drie afgevaardigden voorgesteld door respectievelijk de Gewestelijke Economische Raad voor Vlaanderen, Wallonië en Brabant.

Het Secretariaat van de Commissie wordt waargenomen door de Directie voor de havenbelangen bij het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart.

De Commissie heeft tot taak het bestuderen van de verschillende factoren van het vervoer, van de investeringen, van de industrialisatie en van de algemene economie die een terugslag kunnen hebben op 's lands nationale havenpolitiek.

In tegenstelling tot de vroegere Commissie ter bevordering van de havenbelangen ligt het in de bedoeling de werkzaamheden van de huidige meer te laten verlopen in de richting van de conceptie en coördinatie van de nieuwe havenpolitiek, waarbij zowel aandacht dient te worden gegeven aan de havenverkeers- als aan de havenindustrialisatiefuncties.

Er zij opgemerkt dat met deze hervorming van de Commissie tevens de regionale vertegenwoordigers expliciet en in belangrijke mate in de Commissie werden opgenomen.

De installatie van de nieuwe Commissie wordt weldra voorzien. Er wordt van haar in de eerste plaats verwacht dat zij verslag zal uitbrengen :

1. Over de toekomstperspectieven van de Belgische havens, rekening houdend met de voorliggende expansieplannen;

2. Over de concurrentievoorwaarden tussen de Belgische zeehavens onderling en tussen deze zeehavens en de buitenlandse havens;

3. Over de knelpunten die in de overtuiging van de havenbestuurders en gebruikers bestaan om tot een volledige ontplooiing van het Belgisch havenpotentieel te komen, zowel op het vlak van het havenverkeer als van de industrialisatie.

Er mag dan ook gesteld worden dat de Nationale Commissie voor het Havenbeleid daadwerkelijk een rol zal vervullen in het havenbeleid.

— Bestaat er mogelijkheid, vraagt een lid, inzage te krijgen in de oriëntatienota zeehavenbeleid ?

De « oriëntatienota havenbeleid » wordt, aldus de Minister, ter advies voorgelegd aan de Nationale Commissie voor het Havenbeleid.

Aan de hand van deze adviezen zal zij worden geamendeerd, om daarna te worden publiek gemaakt.

18. Un délégué proposé par la Fédération générale du Travail de Belgique;

19. Un délégué proposé par la Confédération des Syndicats chrétiens;

20. Un délégué proposé par la Fédération des Entreprises de Belgique;

21. Un délégué proposé par l'Union des intérêts maritimes des ports de mer belges;

22. Un délégué proposé par le Bureau du Plan;

23. Trois délégués proposés respectivement par les Conseils économiques régionaux de Wallonie, de Flandre et pour le Brabant.

Le secrétariat de la Commission est assuré par le Service pour les intérêts portuaires qui dépend de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure.

La Commission est chargée d'étudier les différents éléments des transports, des investissements, de l'industrialisation et de l'économie générale pouvant avoir une incidence sur la politique portuaire nationale.

Contrairement à ce que faisait l'ancienne Commission pour favoriser les intérêts portuaires, on entend axer davantage les travaux de la Commission actuelle sur la conception et la coordination de la nouvelle politique portuaire; il faudra à cet égard être tout aussi attentif aux fonctions de trafic portuaire qu'à celles d'industrialisation portuaire.

Il convient de faire observer que l'on a profité de la transformation de la Commission pour y accorder expressément une place importante à la représentation régionale.

L'installation de la nouvelle Commission est prévue pour bientôt. Il lui sera principalement demandé de faire rapport :

1. Sur les perspectives d'avenir des ports belges, compte tenu des projets d'expansion existants;

2. Sur les conditions de concurrence actuelles entre les divers ports de mer belges, d'une part, et entre ceux-ci et les ports étrangers, d'autre part;

3. Sur les difficultés qu'estiment rencontrer les administrateurs et utilisateurs des installations portuaires dans leurs efforts visant à exploiter au maximum le potentiel portuaire belge, tant en ce qui concerne le trafic que l'industrialisation.

On peut dès lors admettre que la Commission nationale de la politique portuaire remplira un rôle effectif dans le cadre de cette politique.

— Un membre demande s'il est possible d'avoir connaissance de la note d'orientation politique portuaire.

Le Ministre répond que cette note sera soumise pour avis à la Commission nationale de la politique portuaire.

Elle sera amendée en fonction de cet avis pour être ensuite publiée.

*Vragen betreffende uitbouw en toegankelijkheid
van onze havens :*

a) Zeebrugge

De beleidsnota stelt dat beslissingen werden genomen in verband met de zeewaartse uitbouw van Zeebrugge.

Had deze beslissing ook geen betrekking op de uitbouw van de haven landwaarts ?

In de beleidsnota werd verwezen naar de recente beslissing die door de regering op 22 december 1977 werd genomen.

De beslissing door de regering getroffen op 22 december 1977 was tweërlei :

a) De bevestiging van de in 1970 getroffen beslissing tot uitbouw van de haven van Zeebrugge landwaarts ;

b) De uitbouw van de haven zeewaarts, ten einde met ingang van 1982 de leveringen van gas uit Algerije te kunnen opnemen.

b) Gent

— Bij het bilateraal overleg België-Nederland werd het probleem van de maximum toelaatbare scheepsafmetingen op het kanaal Gent-Terneuzen besproken.

Welke resultaten hebben deze gesprekken tot nog toe opgeleverd gelet op het belang voor de Gentse haven ?

Volgens de Minister hebben tot nu toe de Nederlandse autoriteiten slechts instemming gegeven tot volgende maximum toelaatbare scheepsafmetingen in de sluis te Terneuzen :

Lengte : 245 m.

Breedte : 33 m.

Diepgang : 12,25 m (11,75 m voor turbineschepen).

Er volgen nog besprekingen met de Nederlandse autoriteiten tijdens dewelke zal getracht worden om afwijkingen voor grotere scheepsafmetingen te bekomen.

— Wat is de huidige stand van zaken in verband met de bouw van een tweede sluis te Terneuzen ?

Het aanvangen van besprekingen met Nederland over de bouw van een tweede zeesluis te Terneuzen is nog steeds in een voorbereidend stadium.

— Destijds werd toegezegd dat een privé TV-keten zou gebouwd worden om het scheepvaartverkeer in de haven van Gent te verbeteren.

Kan de Minister opdracht geven tot de uitvoering van dit project ongeacht het probleem van de aanrekening van de kosten voor deze werken ?

Door de stad Gent en de bevoegde diensten van het Ministerie van Openbare Werken en het departement van

*Questions relatives à l'extension et à l'accessibilité
de nos ports :*

a) Zeebrugge

La note de politique indique que des décisions ont été prises en ce qui concerne l'extension du port de Zeebrugge en direction de la mer.

Ces décisions prévoyaient-elles également l'extension du port vers l'intérieur du pays ?

La note de politique se réfère à la décision récente prise le 22 décembre 1977 par le Gouvernement.

La décision intervenue le 22 décembre 1977 était double :

a) La confirmation de la décision prise en 1970 en vue d'étendre le port de Zeebrugge vers l'intérieur du pays ;

b) L'extension du port en direction de la mer afin de pouvoir accueillir les fournitures de gaz algérien à partir de 1982.

b) Gand

— Dans le cadre des négociations bilatérales Belgique-Pays-Bas, on a examiné le problème des dimensions maximales admissibles des navires admis sur le canal Gand-Terneuzen.

Quels ont été les résultats de ces négociations jusqu'à présent, eu égard à l'importance qu'elles revêtent pour le port de Gand ?

Le Ministre répond que jusqu'à ce jour, les autorités néerlandaises ont uniquement marqué leur accord sur les dimensions maximales des navires admis dans l'écluse de Terneuzen :

Largeur : 33 m.

Longueur : 245 m.

Tirant d'eau : 12,25 m (11,75 m pour les navires à turbine).

Des pourparlers seront engagés avec les autorités néerlandaises en vue d'essayer d'obtenir certaines dérogations pour des dimensions plus importantes.

— Où en est-on actuellement en ce qui concerne la construction d'une deuxième écluse à Terneuzen ?

Les négociations avec les Pays-Bas au sujet de la construction d'une deuxième écluse de mer à Terneuzen en sont toujours au stade préparatoire.

— Jadis, l'assurance avait été donnée qu'un circuit privé de télévision serait construit en vue d'améliorer la navigation dans le port de Gand.

Le Ministre peut-il ordonner l'exécution de ce projet, abstraction faite du problème de l'imputation du coût de ces travaux ?

La ville de Gand, les services compétents du Ministère des Travaux publics et le département des Communications

Verkeerswezen werd de bouw van een gesloten TV-net in de haven, voor regeling van het scheepvaartverkeer, weerhouden en aanbevolen.

De stad zelf zou dat TV-net laten bouwen en er de prefinanciering van doen. Met dat doel ontving zij ook offertes van een paar gespecialiseerde firma's.

Voor deze haveninfrastructuur maakte de stad aanspraak op een staatstoelage van 60 pct.

Het is gebleken dat het departement van Verkeerswezen over geen juridische basis beschikt voor de toekenning van subsidies voor dat doel.

Het Ministerie van Openbare Werken daarentegen vindt wel die wettelijke basis in een koninklijk besluit, dat de betrokken Minister machtigt subsidies toe te kennen voor het uitvoeren van werken en leveringen ten behoeve van de verbetering en de uitbreiding van de onderbouw, de bovenbouw en de uitrusting van de havens van Antwerpen, Gent enz.

Derhalve heeft de Minister deze zaak overgelegd aan zijn collega, wiens diensten, zoals hoger gezegd, alreeds voor het TV-net hebben geopteerd.

Het is bekend dat er ter zake contacten zijn geweest tussen de stad Gent en het Ministerie van Openbare Werken.

In de gegeven omstandigheden, kan het departement van Verkeerswezen slechts bemiddelend optreden voor het bereiken van een gunstige oplossing in deze zaak.

c) Antwerpen

Het beheersstatuut van het linkeroevergebied wordt op dit ogenblik besproken in de Kamercommissie.

Kan men verwachten dat het desbetreffend wetsontwerp in zijn grote lijnen zal goedgekeurd worden ?

Volgens de Minister verlopen de besprekingen in de Kamercommissie in een gunstige en constructieve sfeer. Een goedkeuring van het wetsontwerp in zijn grote lijnen kan in het vooruitzicht gesteld worden.

— Men wenst ook nadere gegevens omtrent het investeringsprogramma 1978 voor het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart dat in een bedrag voorziet van 750 miljoen voor de eventuele start van de uitgebreide radarketen langs de Westerschelde.

De Minister preciseert als volgt :

Het bedrag van 750 miljoen frank is bestemd om in 1978 :

— De bouw aan te vatten van de uitbreiding der bestaande zogeheten beperkte walradarketen van Zandvliet-Saafdinge-Waarde, stroomafwaarts langs de gehele loop van de Westerschelde en ook van de beide Scheldemonden in zee ;

— De bouw te beginnen van de uitbreiding van de beperkte radarketen stroomopwaarts de Zandvlietluis.

ont retenu et recommandé le projet de construction d'un circuit fermé de télévision dans le port pour régler la navigation.

C'est la ville elle-même qui se chargerait de faire construire ce circuit de télévision et qui en assurerait le préfinancement. A cet effet, elle a reçu des offres d'un certain nombre de firmes spécialisées.

Pour cette infrastructure portuaire, la ville a demandé une subvention de l'Etat à concurrence de 60 p.c.

Il est apparu que le département des Communications ne dispose d'aucun fondement juridique pour l'octroi de subventions destinées à cette fin.

Pour le Ministère des Travaux publics au contraire, cette base légale se trouve dans un arrêté royal qui autorise le Ministre compétent à allouer des subventions pour des travaux et fournitures en vue de l'amélioration et de l'extension de l'infrastructure, de la superstructure et de l'équipement des ports d'Anvers, de Gand, etc.

C'est pourquoi le Ministre a transmis l'affaire à son collègue dont les services, comme il a été dit ci-dessus, ont déjà opté en faveur du circuit de télévision.

On sait que des contacts en la matière ont eu lieu entre la ville de Gand et le Ministère des Travaux publics.

Dans les circonstances données, le département des Communications ne peut jouer qu'un rôle de médiateur en vue d'arriver à une solution favorable dans cette affaire.

c) Anvers

Le statut de gestion du territoire de la rive gauche de l'Escaut est actuellement discuté en Commission de la Chambre.

Peut-on s'attendre à ce que le projet de loi y relatif soit adopté dans ses grandes lignes ?

Le Ministre répond que les discussions en Commission de la Chambre se poursuivent dans une atmosphère favorable et constructive. On peut prévoir que le projet de loi sera adopté dans ses grandes lignes.

— Un commissaire aimerait obtenir des informations plus complètes au sujet du programme d'investissements 1978 pour l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure, qui prévoit un montant de 750 millions pour la mise en marche éventuelle de la radarisation complète de l'Escaut occidental.

Le Ministre donne les précisions suivantes :

Le montant de 750 millions de francs doit permettre, en 1978 :

— De commencer les travaux d'extension de l'actuelle chaîne restreinte de radar côtier Zandvliet-Saafdinge-Waarde, en aval sur toute la longueur de l'Escaut occidental et aussi des deux passes par lesquelles celui-ci se jette dans la mer ;

— D'entamer les travaux d'extension de la chaîne restreinte de radar en amont de l'écluse de Zandvliet.

1. De uitbreiding van de walradarketen langs de Westerschelde en haar monden moet voor het grootste gedeelte gebeuren op het Nederlands grondgebied. Derhalve is daarvoor de toestemming nodig van Nederland, dat ook als bouwheer zal optreden.

Er is ook een uitloper van die radarketen langs de Belgische kust.

De bedoelde toestemming werd gevraagd in 1972.

Nederland gaat in principe akkoord, doch heeft gesteld dat een specifieke uitvoeringsovereenkomst ter zake tussen beide landen noodzakelijk is. Het is immers zo dat Nederland financieel participeert in de oprichting en exploitatie van zowel de radarketen op zijn grondgebied als het gedeelte der keten langs de Belgische kust tot in Zeebrugge, a rato van het belang van die radarketen voor de scheepvaart naar de Nederlandse havens aan de Schelde en het kanaal van Terneuzen.

Op ambtelijk niveau is deze overeenkomst zo goed als klaar. Tussen de betrokken Belgische en Nederlandse diensten worden nog besprekingen gevoerd over de financiële participatie van Nederland in de eigenlijke bouwkosten van de radarketen.

In Nederland moet die overeenkomst aan de stilzwijgende goedkeuring van de « Staten-Generaal » worden overgelegd.

In België moet de instemming worden bekomen van de bevoegde Ministeriële Comités.

Voor de uitbreiding van de radarketen werd in 1975 reeds een zogeheten « Development Cost Plan » uitgewerkt, dat als basis zal dienen voor de uitvoering. Dit plan wordt nu opnieuw geactualiseerd.

Het laat zich voorzien dat nog in de loop van dit jaar met de uitgebreide radarketen langs de Westerschelde en haar monden zal kunnen worden begonnen.

2. De uitbreiding van de walradarketen stroomopwaarts Zandvliet is een exclusieve Belgische aangelegenheid.

Het project daarvan is in zijn grote lijnen bepaald en maakt nu het voorwerp uit van een definitief ontwerp voor uitvoering. Voorzien wordt dat die uitvoering eveneens in 1978 zal kunnen aanvangen.

— Een lid meent dat, hoewel de activiteiten van de Regie voor Maritiem Transport opnieuw gestegen zijn, men toch de indruk krijgt dat de exploitatieresultaten niet zo gunstig zijn als kon verwacht worden.

Kan men bepaalde prijzen niet aanpassen om aldus een betere rendabiliteit te bekomen ?

De Minister zegt dat, voor het vaststellen van de structuur en het niveau van haar prijzen, de Regie voor Maritiem Transport moet rekening houden met de tarieven, die door de concurrentie worden toegepast. De Regie kan zich inderdaad om commerciële redenen niet veroorloven duurder te zijn dan de andere transkanaallijnen. Voor het ogenblik is

1. Les travaux d'extension de la chaîne de radar côtier le long de l'Escaut occidental et de ses embouchures doivent, pour la plus grande partie, être exécutés en territoire néerlandais. Il faut dès lors obtenir pour cela l'accord des Pays-Bas, qui seront également maîtres de l'ouvrage.

Cette chaîne de radar se prolongera le long de la côte belge.

L'accord en question a été sollicité en 1972.

Les Pays-Bas ont donné un accord de principe, mais en déclarant qu'une convention spécifique d'exécution devra nécessairement être conclue à ce sujet entre les deux pays. En effet, les Pays-Bas participent financièrement à la création et à l'exploitation, tant de la chaîne de radar située sur leur territoire que de la partie qui longe la côte belge jusqu'à Zeebrugge, et ce en fonction de l'intérêt que cette chaîne de radar présente pour la navigation à destination des ports hollandais de l'Escaut et du canal de Terneuzen.

Au niveau administratif, la mise au point de ladite convention est pratiquement achevée. Des pourparlers sont encore en cours entre les services belges et néerlandais concernés quant à la participation financière des Pays-Bas dans les frais de construction proprement dits de la chaîne de radar.

Aux Pays-Bas, cette convention doit être soumise à l'approbation tacite des Etats généraux.

En Belgique, il faudra obtenir l'accord des Comités ministériels compétents.

En 1975 déjà, un projet dénommé « Development Cost Plan » a été élaboré en vue de l'extension de la chaîne de radar; ce projet, qui servira de base à l'exécution des travaux, est maintenant en cours de réactualisation.

Il est probable que les travaux de radarisation complète de l'Escaut occidental et de ses embouchures pourront encore être entamés dans le courant de cette année.

2. L'extension de la chaîne de radar côtier en amont de Zandvliet concerne exclusivement la Belgique.

Le projet en a déjà été arrêté dans ses grandes lignes et le plan d'exécution définitif est actuellement mis au point. On prévoit que ces travaux pourront également commencer en 1978.

— Un membre estime que, malgré le regain d'activité de la Régie des Transports maritimes, on a l'impression que les résultats d'exploitation ne sont pas aussi favorables qu'on aurait pu le prévoir.

Ne pourrait-on adapter certains prix afin d'améliorer la rentabilité ?

Le Ministre répond que, dans la fixation de la structure et du niveau de ses prix, la Régie des Transports maritimes doit tenir compte des tarifs pratiqués par la concurrence. En effet, des raisons commerciales font que la Régie ne peut pas se permettre d'être plus chère que les autres lignes transmanche. D'ailleurs, la situation actuelle est telle que

de situatie trouwens zo dat de RMT-tarieven op hetzelfde peil gehouden worden als die van onze rechtstreekse concurrenten.

— Volgende vragen worden door een commissaris gesteld. Zij hebben allen betrekking op de problemen van de schippers der binnenvaart :

a) Volgens inlichtingen die door de schippersbonden werden verstrekt, kwam de « Ronde Tafel », opgericht na de staking van 1975 slechts tweemaal samen in 1977, namelijk in januari en in december. De schippersbonden vragen dat de « Ronde Tafel » zo vlug mogelijk zou worden samengeroepen.

Het antwoord van de Minister luidt als volgt :

In 1977 is de Ronde-Tafelconferentie van de binnenvaart samengekomen op 1 februari en op 22 december.

Tijdens de vergadering van 22 december 1977 werd een algemeen overzicht gemaakt van alle op dit ogenblik hangende problemen.

Daaromtrent werden door de administratie contacten opgenomen met de onderscheiden departementen die daarbij betrokken zijn.

De Minister geeft opdracht aan zijn diensten om een nieuwe vergadering van de Ronde Tafel samen te roepen zodra voldoende inlichtingen omtrent die problemen werden verzameld.

b) De schippersbonden beweren dat tijdens de besprekingen naar aanleiding van de staking een bedrag van ongeveer 350 miljoen werd beloofd voor het toekennen van slooppremies. In de beleidsnota wordt slechts een bedrag vermeld van 105 miljoen gespreid over een periode van drie jaar.

Kan de Minister hieromtrent nadere inlichtingen verstrekken ?

Het is de Minister niet bekend dat aan de schipperij een bedrag van ongeveer 350 miljoen frank zou beloofd zijn voor het toekennen van slooppremies.

Het programma ten bedrage van 105 miljoen frank, gespreid over de periode van 1976 tot 1978, is gesteund op de conclusies van een gedetailleerde studie van het verschijnsel van de overcapaciteit in de binnenscheepvaart.

Overeenkomstig die conclusies voorziet dat programma in het slopen van ongeveer 250 schepen. Het eventueel openen van een nieuwe tranche, dat de Minister niet *a priori* verworpt, zal nochtans moeten voorafgegaan worden door een nieuw, geactualiseerd capaciteitsonderzoek.

c) In de praktijk wordt vastgesteld dat de slopingswerken een grote vertraging ondergaan. Waar vroeger door de sloper 100 000 frank werd betaald voor een oud schip is dit bedrag gedaald tot ongeveer 10 000 frank.

Kan er geen andere formule ingevoerd worden bijvoorbeeld het onklaar maken van het schip om aldus de wachttijd voor het bekomen van de slooppremie korter te maken ?

les tarifs de la RTM sont maintenus au niveau de ceux de nos concurrents directs.

— Un commissaire pose les questions suivantes, qui toutes ont trait aux problèmes des bateliers :

a) Selon les informations fournies par les organisations de bateliers, la « Table ronde » créée après la grève de 1975 ne s'est réunie que deux fois en 1977 — en janvier et en décembre. Les organisations de bateliers demandent que la « Table ronde » soit convoquée le plus rapidement possible.

Le Ministre donne la réponse suivante :

En 1977, la conférence de la Table ronde de la batellerie s'est réunie le 1^{er} février et le 22 décembre.

A la réunion du 22 décembre 1977, on a établi un aperçu général de tous les problèmes alors pendants.

L'administration a pris contact à ce sujet avec les divers départements concernés.

Le Ministre va charger ses services de convoquer une nouvelle réunion de la Table ronde dès que des informations suffisantes auront pu être recueillies sur ces problèmes.

b) Les organisations professionnelles de bateliers prétendent qu'au cours des négociations qui ont eu lieu à l'occasion de la grève, un montant d'environ 350 millions a été promis en vue de l'octroi de primes de déchirage. Dans la note de politique il est question d'un montant de 105 millions seulement, étalé sur une période de trois ans.

Le Ministre peut-il fournir des renseignements plus détaillés à ce sujet ?

Le Ministre ignore qu'un montant d'environ 350 millions de francs ait été promis à la batellerie en vue de l'octroi d'une prime de déchirage.

Le programme de 105 millions de francs étalé sur la période de 1976 à 1978 repose sur les conclusions d'une étude détaillée consacrée au phénomène de la surcapacité dans la batellerie.

Conformément à ces conclusions, ledit programme prévoit la démolition de quelque 250 bateaux. L'ouverture éventuelle d'une nouvelle tranche, que le Ministre ne rejette pas *a priori*, devra toutefois être précédée d'un nouvel examen, actualisé, de la capacité.

c) Dans la pratique, on constate que les travaux de démolition subissent d'importants retards. Alors que dans le passé, les démolisseurs payaient 100 000 francs pour un vieux bateau, ce montant n'est plus que de quelque 10 000 francs.

Ne serait-il pas possible d'instaurer une autre formule consistant, par exemple, à déclasser un bateau afin d'écourter le délai d'attente prévu pour l'obtention de la prime de déchirage ?

Het verschijnsel van de ineensinking van de prijs van de voor sloop bestemde schepen is de Minister bekend.

Het is de onvermijdelijke ongunstige keerzijde van het systeem van de premies, dat tot gevolg heeft dat het aanbod van te slopen schepen steil de hoogte ingaat.

De Minister is bereid formules in overweging te nemen om de effectieve afbraak van de schepen waarvoor principieel premies werden toegezegd, over een langere termijn te spreiden.

Alhoewel de Minister geen groot vertrouwen heeft in de doelmatigheid van dergelijke maatregelen, wil hij wel toegeven dat zij de toestand enigszins zouden kunnen verlichten.

d) Kan de slooppremie, die aan de schippers wordt toegekend, geïndexeerd worden ?

In de huidige sloopregeling voor binnenschepen is, volgens het antwoord, geen indexering van de premie voorzien. Het programma loopt af op het einde van dit jaar. Indien op dat ogenblik blijkt dat de opening van een nieuwe tranche nuttig en budgettair mogelijk is, kan bij de bespreking van de voorwaarden van de nieuwe tranche eventueel onderhandeld worden over aanpassing en/of indexering van de premie.

e) Graag bekwam een lid van de Minister een lijst met vermelding van de namen van de eigenaars en van de binnenvaartuigen waarvoor een slooppremie werd toegekend.

De gevraagde lijst is in aanmaak en zal aan het lid bezorgd worden zodra zij beschikbaar is.

f) Men stelt vast dat de schippers op dit ogenblik moeilijkheden hebben om een lening te bekomen. Dit stelt vooral problemen voor de jonge schippers die hetzij een oud schip wensen aan te kopen, hetzij belangrijke veranderingswerken aan hun schip wensen uit te voeren.

Kan de overheid op een of andere wijze een oplossing hieraan geven ?

Het is de Minister niet onbekend dat, vooral dan jonge schippers, moeilijkheden ondervinden om bepaalde leningen te bekomen.

De Minister gaf reeds eerder opdracht aan zijn administratie om in samenwerking met de schippersbonden dit probleem te bestuderen. Deze aangelegenheid zal geactiveerd worden.

g) De schippers kunnen genieten van een brugpensioen. Er stellen zich nochtans problemen wanneer de schipper een gemengde loopbaan achter de rug heeft.

Kan de Minister bemiddelend optreden wat betreft dit punt ?

De aandacht van de Minister werd inderdaad op dit probleem gevestigd. Hij heeft zijn collega van Middenstand, die ter zake bevoegd is, ervan in kennis gesteld met het verzoek de kwestie te willen onderzoeken.

Le Ministre n'ignore pas que les prix offerts pour les bateaux à démolir se sont effondrés.

C'est la contrepartie défavorable que devait inévitablement entraîner l'application du système des primes, qui a provoqué une augmentation vertigineuse de l'offre de bateaux à démolir.

Le Ministre est disposé à envisager des formules permettant d'étaler sur une période plus longue le déchirage effectif des bateaux pour lesquels une prime a en principe été accordée.

Bien qu'il n'ait pas grande confiance dans l'efficacité de telles mesures, il veut bien admettre qu'elles sont de nature à améliorer quelque peu la situation.

d) La prime de déchirage accordée aux bateliers ne pourrait-elle être indexée ?

Le Ministre répond que la réglementation en vigueur pour la démolition de bateaux ne prévoit pas l'indexation de la prime. Le programme ne va que jusqu'à la fin de cette année. S'il apparaît alors utile et réalisable sur le plan budgétaire d'ouvrir une nouvelle tranche de crédits, rien n'empêchera, le cas échéant, quand seront examinées les conditions d'octroi de cette nouvelle tranche, de négocier une adaptation et/ou une indexation de la prime.

e) Un membre aimerait que le Ministre lui communique une liste des bateaux de navigation intérieure, pour lesquels une prime de déchirage a été accordée, avec mention des noms des propriétaires.

La liste demandée est en voie d'élaboration. Elle sera remise à l'intervenant dès qu'elle sera disponible.

f) On constate que les bateliers éprouvent actuellement des difficultés à obtenir un prêt. Cela crée surtout des problèmes aux jeunes bateliers qui désirent soit acheter un vieux bateau, soit effectuer de grands travaux de transformation du bateau qu'ils possèdent déjà.

Les pouvoirs publics ne pourraient-ils résoudre cette question d'une manière ou d'une autre ?

Le Ministre n'ignore pas que les bateliers, surtout les plus jeunes, éprouvent des difficultés à obtenir certains prêts.

Il a déjà chargé précédemment son administration d'étudier ce problème en collaboration avec les organisations de bateliers. Cet examen sera accéléré.

g) Les bateliers peuvent bénéficier de la prépension. Des problèmes se posent toutefois lorsque les bateliers ont accompli une carrière mixte.

Le Ministre peut-il jouer un rôle de médiateur en la matière ?

L'attention du Ministre a en effet été attirée sur ce problème. Il en a informé son collègue des Classes moyennes, compétent en la matière, et l'a invité à examiner la question.

SYNTHESE EN STEMMINGEN

I. Lopende uitgaven

1. De begroting van Verkeerswezen 1978 bedraagt een totaal van 68 823 miljoen Belgische frank, 17 649 miljoen Belgische frank vastleggingskredieten en 13 821 miljoen Belgische frank ordonnanceringskredieten.

2. De lopende uitgaven stijgen minder sterk dan de totale lopende Staatsuitgaven : + 9 pct. ten opzichte van 11,1 pct. (1977 aangepast).

3. Het grootste deel, namelijk 57,2 miljard of 92,4 pct., gaat, onder een of andere vorm, naar de betoelaging van het openbaar vervoer.

4. De culturele kredieten van Verkeerswezen bedragen 337,8 miljoen of een stijging van 12,6 pct.

II. Kapitaaluitgaven

a) *Niet-gesplitste kredieten :*

1. De niet-gesplitste kredieten kennen een daling van 32 pct. ten opzichte van de aangepaste kredieten van 1977, hoofdzakelijk : daling nieuwe machtigingen RLW — 1,45 miljard en Fonds UA Zeeschepen — 1,43 miljard.

2. De culturele kredieten bedragen 62,1 miljoen hetzij een stijging van 37,1 pct.

b) *Het investeringsprogramma*

De vastleggingskredieten kennen een stijging van 24,3 pct. (vooral NMBS 45 pct. en radarketen Schelde).

III. Aflossingen Rijksschuld

Het betreft de tweede schijf van 1,5 miljard voor de prefinancieringen van de metro.

IV. Instellingen van Openbaar nut

1. *Regie der Luchtwegen*

Eigen inkomsten : 2 774 miljoen (— 33,2 pct.).

Eigen uitgaven : 3 794 miljoen (— 7,8 pct.).

2. *Dienst voor Regeling der Binnenvaart (DRB)*

Eigen ontvangsten : 99 miljoen (— 25,6 pct.)

Eigen uitgaven : 93 miljoen (— 44,1 pct.)

3. *Regie voor Maritiem Transport (RMT)*

Eigen ontvangsten : — 4,2 pct.

Eigen uitgaven : — 3,6 pct.

Evolutie van de lopende uitgaven voor :

31. Vervoer en luchtvaart : + 9,8 pct. t.o.v. 1977;

SYNTHESE ET VOTES

I. Dépenses courantes

1. Le budget des Communications pour 1978 s'élève au total à 68 823 millions de francs belges, 17 649 millions de francs belges en crédits d'engagement et 13 821 millions de francs belges en crédits d'ordonnancement.

2. Les dépenses courantes augmentent moins fortement que les dépenses courantes totales de l'Etat : + 9 p.c. contre 11,1 p.c. (1977 ajusté).

3. La plus grande partie, soit 57,2 milliards ou 92,4 p.c., est consacrée d'une manière ou d'une autre à la subside des transports publics.

4. Les crédits culturels des Communications s'élèvent à 337,8 millions, soit une augmentation de 12,6 p.c.

II. Dépenses de capital

a) *Crédits non dissociés :*

1. Les crédits non dissociés enregistrent une diminution de 32 p.c. par rapport aux crédits ajustés de 1977, principalement : diminution des nouvelles autorisations RVA — 1,45 milliard et Fonds AC marines — 1,43 milliard.

2. Les crédits culturels s'élèvent à 62,1 millions, soit une augmentation de 37,1 p.c.

b) *Le programme d'investissement*

Les crédits d'engagement accusent une augmentation de 24,3 p.c. (surtout pour la SNCB : 45 p.c., et pour la radarsation de l'Escaut).

III. Amortissements de la Dette publique

Il s'agit de la deuxième tranche de 1,5 milliard destinée au préfinancement du métro.

IV. Organismes d'intérêt public

1. *Régie des Voies aériennes*

Recettes propres : 2 774 millions (— 33,2 p.c.).

Dépenses propres : 3 794 millions (— 7,8 p.c.).

2. *Office régulateur de la navigation intérieure (ORNI)*

Recettes propres : 99 millions (— 25,6 p.c.).

Dépenses propres : 93 millions (— 44,1 p.c.).

3. *Régie des Transports maritimes (RTM)*

Recettes propres : — 4,2 p.c.

Dépenses propres : — 3,6 p.c.

Evolution des dépenses courantes pour :

31. Les transports et la navigation aérienne : + 9,8 p.c. par rapport à 1977;

- 32. Zeewezen en binnenvaart : + 10,4 pct.;
- 33. Onderwijs : + 2 pct.;
- 34. Wetenschappelijk onderzoek : + 2,7 pct.;
- 35. Algemene diensten : + 3,2 pct.;
- 36. Commissariaat-Generaal Toerisme : + 5 pct.;
- 37. Index en sociale programmatie : - 31 pct.

De twee ontwerpen (zie errata) zijn aangenomen met 11 stemmen tegen 1 stem.

Dit verslag is eenparig goedgekeurd door de 14 aanwezige leden.

De Verslaggever,
P. D'HONDT-
VAN OPDENBOSCH.

De Voorzitter,
H. GOEMANS.

- 32. Marine et navigation intérieure : + 10,4 p.c.;
- 33. Enseignement : + 2 p.c.;
- 34. Recherche scientifique : + 2,7 p.c.;
- 35. Services généraux : + 3,2 p.c.;
- 36. Commissariat général au tourisme : + 5 p.c.;
- 37. Indexation et programmation sociale : - 31 p.c.

Les deux projets (voir errata) ont été adoptés par 11 voix contre 1.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 14 membres présents.

Le Rapporteur,
P. D'HONDT-
VAN OPDENBOSCH.

Le Président,
H. GOEMANS.

ERRATA**Begroting van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het begrotingsjaar 1978****1. TITEL I****LOPENDE UITGAVEN**

Sectie 31 - Hoofdstuk II (blz. 12).

In de kolom « niet-gesplitste kredieten » — artikel 22.01
— Toelagen aan de maatschappijen voor stedelijk vervoer —
lezen 12 684,0 in de plaats van 12 648,0.

2. TITEL II**KAPITAALUITGAVEN**

Sectie 33 - Hoofdstuk VII (blz. 42).

In de kolom « niet-gesplitste kredieten » : ART. 74.01. —
Aankoop van machines...
lezen 12,7 in de plaats van 1,7

— Totalen voor hoofdstuk VII
lezen 12,7 in de plaats van 1,7

— Totalen voor sectie 33
lezen 12,7 in de plaats van 1,7.

3. Algemene totalen voor de begroting van Verkeerswezen
(titels I en II) (blz. 43).

In de kolom gesplitste kredieten — ordonnanceringskredieten —
lezen 13 821,2 in de plaats van 13 881,2.

**

Ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting
van het Ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1977

1. TITEL I**LOPENDE UITGAVEN**

Sectie 31 - Hoofdstuk III (blz. 10).

In de kolom (6) « kredieten voorgesteld voor 1977 » (niet-gesplitste kredieten) : ART. 32.31. — Tussenkost van de Staat...
lezen 1 200,0 in de plaats van 1 126,0.

2. TITEL II**KAPITAALUITGAVEN**

Sectie 32 - Hoofdstuk VI (blz. 22).

In de kolom (6) « kredieten voorgesteld voor 1977 (niet-gesplitste kredieten) » : ART. 61.02. — Oprichten van een fonds...
lezen 3 913,0 in de plaats van —.

ERRATA**Budget du Ministère des Communications
de l'année budgétaire 1978****1. TITRE I****DEPENSES COURANTES**

Section 31 - Chapitre II (p. 12).

Dans la colonne « crédits non dissociés » — article 22.01
— Subventions aux sociétés de transports urbains — lire
12 684,0 au lieu de 12 648,0.

2. TITRE II**DEPENSES DE CAPITAL**

Section 33 - Chapitre VII (p. 42).

Dans la colonne « crédits non dissociés » : ART. 74.01. —
Achat de machines...
lire 12,7 au lieu de 1,7

— Totaux pour le chapitre VII
lire 12,7 au lieu de 1,7

— Totaux pour la section 33
lire 12,7 au lieu de 1,7.

3. Totaux généraux pour le budget des Communications
(titres I et II) (p. 43).

Dans la colonne crédits dissociés — crédits d'ordonnement —
lire 13 821,2 au lieu de 13 881,2.

**

Projet de loi ajustant le budget du Ministère des Communications de l'année budgétaire 1977

1. TITRE I**DEPENSES COURANTES**

Section 31 - Chapitre III (p. 10).

Dans la colonne (6) « crédits proposés pour 1977 » (crédits non dissociés) : ART. 32.31. — Intervention de l'Etat...
lire 1 200,0 au lieu de 1 126,0.

2. TITRE II**DEPENSES DE CAPITAL**

Section 32 - Chapitre VI (p. 22).

Dans la colonne (6) « crédits proposés pour 1977 (crédits non dissociés) » : ART. 61.02. — Constitution d'un fonds...
lire 3 913,0 au lieu de —.

BIJLAGE

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

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

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

Volgende koninklijke besluiten werden in uitvoering van deze wet getroffen voor de periode van 1 november 1976 tot 30 november 1977 :

3 december 1976 :

Koninklijk besluit betreffende de goedkeuring per type van auto's wat betreft de bevestigingspunten voor veiligheids gordels.

3 december 1976 :

Koninklijk besluit betreffende de goedkeuring per type van auto's wat betreft de zitplaatsen en hun bevestiging.

3 december 1976 :

Koninklijk besluit betreffende de goedkeuring per type van auto's wat betreft het gedrag van de stuurinrichtingen bij botsingen.

3 december 1976 :

Koninklijk besluit betreffende de goedkeuringsvoorwaarden van waarschuwingsdriehoeken voor auto's.

3 december 1976 :

Koninklijk besluit betreffende de voorwaarden voor de goedkeuring en de montage waaraan de achteruitkijkspiegels voor auto's moeten voldoen.

3 december 1976 :

Koninklijk besluit betreffende de goedkeuring per type van auto's en hun aanhangwagens wat betreft de reminrichtingen.

3 december 1976 :

Koninklijk besluit betreffende de goedkeuring per type van auto's met betrekking tot het toegestane geluidsniveau.

ANNEXE

Exécution de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable (Moniteur belge du 4 avril 1969, p. 2988)

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

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

Pour la période allant du 1^{er} novembre 1976 au 30 novembre 1977, les arrêtés royaux suivants ont été pris :

3 décembre 1976 :

Arrêté royal relatif à l'agrément par type des véhicules automobiles en ce qui concerne les ancrages des ceintures de sécurité.

3 décembre 1976 :

Arrêté royal relatif à l'agrément par type des véhicules automobiles en ce qui concerne les sièges et leur ancrage.

3 décembre 1976 :

Arrêté royal relatif à l'agrément par type des véhicules automobiles en ce qui concerne le comportement du dispositif de conduite en cas de choc.

3 décembre 1976 :

Arrêté royal relatif aux conditions d'homologation des triangles de présignalisation pour véhicules automobiles.

3 décembre 1976 :

Arrêté royal relatif aux conditions d'homologation et de montage auxquelles doivent répondre les rétroviseurs pour véhicules automobiles.

3 décembre 1976 :

Arrêté royal relatif à l'agrément par type des véhicules automobiles et de leurs remorques en ce qui concerne les dispositifs de freinage.

3 décembre 1976 :

Arrêté royal relatif à l'agrément par type des véhicules automobiles en ce qui concerne le niveau sonore admissible.

3 december 1976 :

Koninklijk besluit betreffende de goedkeuring per type van auto's wat betreft de snelheidsmeter en de achteruitrijrichting.

3 december 1976 :

Koninklijk besluit betreffende de goedkeuring per type van auto's met betrekking tot de inrichtingen ter beveiliging tegen het gebruik van auto's door onbevoegden.

3 december 1976 :

Koninklijk besluit betreffende de goedkeuring van geluidssignaalinrichtingen en van auto's wat betreft hun geluidssignalisatie.

3 december 1976 :

Koninklijk besluit betreffende de stuurinrichtingen van auto's en aanhangwagens daarvan.

3 december 1976 :

Koninklijk besluit betreffende de plaats en het aanbrengen van de achterste kentekensplaten van auto's en aanhangwagens daarvan.

11 januari 1977 :

Koninklijk besluit betreffende de goedkeuring per type van auto's, uitgerust met een dieselmotor, wat betreft het uitlaten van verontreinigende gassen door de motor.

28 februari 1977 :

Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 april 1971 houdende uitvoering van verordening (EEG) nr. 1463/70 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 juli 1970 betreffende de invoering van een controleapparaat bij het wegvervoer.

11 maart 1977 :

Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's en hun aanhangwagens moeten voldoen.

6 mei 1977 :

Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 april 1971 houdende uitvoering van verordening (EEG) nr. 1463/70 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 juli 1970 betreffende de invoering van een controleapparaat bij het wegvervoer.

3 décembre 1976 :

Arrêté royal relatif à l'agrément par type des véhicules automobiles en ce qui concerne l'indicateur de vitesse et la marche arrière.

3 décembre 1976 :

Arrêté royal relatif à l'agrément par type des véhicules automobiles en ce qui concerne les dispositifs de protection contre une utilisation non autorisée des véhicules automobiles.

3 décembre 1976 :

Arrêté royal relatif à l'homologation des avertisseurs acoustiques et des véhicules automobiles en ce qui concerne leur signalisation sonore.

3 décembre 1976 :

Arrêté royal relatif aux dispositifs de direction des véhicules automobiles et de leurs remorques.

3 décembre 1976 :

Arrêté royal relatif à l'emplacement et au montage des plaques d'immatriculation arrière des véhicules automobiles et de leurs remorques.

11 janvier 1977 :

Arrêté royal relatif à l'agrément par type des véhicules automobiles équipés d'un moteur diesel en ce qui concerne les émissions de polluants par le moteur.

28 février 1977 :

Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 23 avril 1970 portant exécution du règlement (CEE) n° 1463/70 du Conseil des Communautés européennes du 20 juillet 1970 concernant l'introduction d'un appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.

11 mars 1977 :

Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques.

6 mai 1977 :

Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 23 avril 1971 portant exécution du règlement (CEE) n° 1463/70 du Conseil des Communautés européennes du 20 juillet 1970 concernant l'introduction d'un appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.