

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1980-1981

30 JUNI 1981

BEGROTING

van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het begrotingsjaar 1981

WETSONTWERP

houdende aanpassing van de begroting
van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het begrotingsjaar 1980

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR (1)
UITGEBRACHT DOOR DE HEER BIEFNOT

INHOUD

	Blz.
Inleiding van de rapporteur	2
i. Beleidsnota van de Minister	3
I. Internationaal vervoerbeleid	3
A. Europese Gemeenschappen	3
B. Benelux	4
C. E.C.M.V.	4
D. C.I.V.	5
E. O.E.S.O.	5
II. Nationaal vervoerbeleid	6
A. Gemeenschappelijk vervoer	6
B. Wegvervoer en verkeersveiligheid	22
C. Luchtvaart	28
D. Havenbeleid — Binnenvaart en zeevaart	33
E. Tussenpersonen in het goederenvervoer	39
F. Rationeel energiegebruik in de vervoersector	39

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Baudson.

A. — Leden : de heren Cardoen, Coppieters, Mevr. Demeulenaere-Dewilde, de heren Desutter, François, Marchal, Pierret, Mathieu Rutten, Smets, Vankeirsbilck. — de heren Baudson, Biefnot, Bourry, Bob Cools, Rigo, Van der Biest, Van Elewyck. — de heren Albert Claes, De Cordier, Pierard, Taelman. — de heer Fiévez. — de heer Somers.

B. — Plaatsvervangers : de heren Beerden, Breynne, Tijl Declercq, De Mey, Hiance, Jérôme, Kelchtermans, le Hardy de Beaulieu, Lenssens, André Rutten, Van Rompaey. — de heren Dejardin, Hurez, Laridon, Nyffels, Van Cauwenberghe, Vanderheyden, Van Der Niepen, Ylieff. — de heren Evers, Kempinaire, Knoops, Van Belle, Vreven. — de heren Brasseur, Mordant. — de heren De Beul, Gabriels.

Zie :

4-XIV (1980-1981) :

— N° 1 : Begroting.

5-XIV (1980-1981) :

— N° 1 : Wetsontwerp.

Chambre des Représentants

SESSION 1980-1981

30 JUIN 1981

BUDGET

du Ministère des Communications
pour l'année budgétaire 1981

PROJET DE LOI

ajustant le budget
du Ministère des Communications
de l'année budgétaire 1980

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE (1)
PAR M. BIEFNOT

SOMMAIRE

	Pages
Introduction du rapporteur	2
1. Note de gestion du Ministre	3
I. Politique internationale des transports	3
A. Communautés européennes	3
B. Benelux	4
C. C.E.M.T.	4
D. C.T.I.	5
E. O.C.D.E.	5
II. Politique nationale des transports	6
A. Les transports en commun	6
B. Transport routier et sécurité routière	22
C. Aéronautique	28
D. Politique portuaire — Navigation intérieure et navigation maritime	33
E. Auxiliaires de transport de marchandises	39
F. Utilisation rationnelle de l'énergie dans le secteur des transports	39

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Baudson.

A. — Membres : MM. Cardoen, Coppieters, Mme Demeulenaere-Dewilde, MM. Desutter, François, Marchal, Pierret, Mathieu Rutten, Smets, Vankeirsbilck. — MM. Baudson, Biefnot, Bourry, Bob Cools, Rigo, Van der Biest, Van Elewyck. — MM. Albert Claes, De Cordier, Pierard, Taelman. — M. Fiévez. — M. Somers.

B. — Suppléants : MM. Beerden, Breynne, Tijl Declercq, De Mey, Hiance, Jérôme, Kelchtermans, le Hardy de Beaulieu, Lenssens, André Rutten, Van Rompaey. — MM. Dejardin, Hurez, Laridon, Nyffels, Van Cauwenberghe, Vanderheyden, Van Der Niepen, Ylieff. — MM. Evers, Kempinaire, Knoops, Van Belle, Vreven. — MM. Brasseur, Mordant. — MM. De Beul, Gabriels.

Voir :

4-XIV (1980-1981) :

— N° 1 : Budget.

5-XIV (1980-1981) :

— N° 1 : Projet de loi.

	Blz.
2. Uiteenzetting van de Minister	40
3. Algemene bespreking	45
A. Algemene begrotingsaangelegenheden	45
B. Bevordering van het openbaar vervoer. — Fusie N.M.B.S.-N.M.V.B.	50
C. N.M.B.S.	57
D. Stedelijk en streekvervoer	76
E. Wegvervoer en verkeersveiligheid	83
F. Luchtvaart en Sabena	97
G. Havenbeleid. — Binnenscheepvaart. — Zeevaart	110
4. Stemmingen	124
Errata	125
Bijlage	127

DAMES EN HEREN,

INLEIDING VAN DE RAPPORTEUR

Uw Commissie heeft drie vergaderingen gewijd aan het onderzoek van de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor 1981.

Die drie vergaderingen hebben enkele leden in de gelegenheid gesteld een zeer groot aantal vragen te stellen die betrekking hebben op het algemene beleid van het departement.

Het lijkt geen twijfel dat de huidige conjunctuur en met name de ontwikkeling van de energiekosten en van de rentetarieven reële problemen kunnen doen rijzen voor de grote instellingen die tot de invloedssfeer van het Ministerie van Verkeerswezen behoren en die belast zijn met de dienst van het gemeenschappelijk vervoer.

Zo gezien hebben de financiële problemen van de N. M. B. S., van de N. M. V. B., van de Sabena en van de maatschappijen voor intercommunaal vervoer tamelijk precieze vragen uitgelokt en dat is ook het geval met de fusie-operatie tussen de beide eerstgenoemde instellingen zoals die thans voorgenomen is.

Ook aan de vraagstukken i.v.m. het havenbeleid en aan het beleid inzake de zee- en binnenvaart werd veel aandacht besteed.

Het feit dat talrijke leden veel belang hechten aan alles wat betrekking heeft op de concrete aspecten van de technische veiligheid en de werking van de openbare vervoerdienst bewijst terdege dat iedereen begaan is met een zeer ruime en zeer bewuste verbetering van de kwaliteit van de overheidssdienst en van de levensvoorwaarden in het algemeen.

Tenslotte werden de activiteiten van de regies van het departement, de Regie voor Maritiem Transport enerzijds en de Regie der Luchtwegen anderzijds, herhaaldelijk ter sprake gebracht.

In uitvoerige antwoorden op een groot aantal vragen heeft de Minister van Verkeerswezen in het bijzonder de nadruk gelegd op de economische bijdrage van het gemeenschappelijk vervoer tot de energiebesparing in het bijzonder en tot het ontwikkelingsbeleid in het algemeen. Hij is zich bewust van de verplichtingen die inzake conjunctuur en beheer op de betrokken maatschappijen drukken en die ze ertoe verplichten naar originele oplossingen te zoeken waarvan de samensmelting tussen N. M. B. S. en N. M. V. B. een aspect is.

De bespreking van de begroting van Verkeerswezen heeft aanleiding gegeven tot een goed debat dat getuigt van de grote interesse die de activiteit van het departement van Verkeerswezen opwekt bij tal van commissieleden die de bespreking met hun toespraken hebben verrijkt.

De Minister en zijn medewerkers verdienen dank voor hun uiterst positieve bijdrage tot het debat.

De begroting van Verkeerswezen voor het jaar 1981 en het aanpassingsblad werden aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

	Page
2. Exposé du Ministre	40
3. Discussion générale	45
A. Problèmes budgétaires généraux	45
B. Promotion des transports en commun. — Fusion S.N.C.B.-S.N.C.V.	50
C. S.N.C.B.	57
D. Transports urbains et régionaux	76
E. Transport par route et sécurité routière	83
F. Aéronautique et Sabena	97
G. Politique portuaire. — Navigation intérieure. — Navigation maritime	110
4. Votes	124
Errata	125
Annexe	127

MESDAMES, MESSIEURS,

INTRODUCTION DU RAPPORTEUR

Votre Commission a réservé trois séances à l'examen du budget du Ministère des Communications pour 1981.

Ces trois séances ont donné l'occasion à plusieurs commissaires de poser un nombre très important de questions recouvrant l'intégralité de la politique du département.

Il est certain que l'environnement conjoncturel et notamment l'évolution des coûts énergétiques et des taux d'intérêts constituent un cadre qui est de nature à susciter de réels problèmes aux grands organismes qui se trouvent dans la zone d'influence du Ministère des Communications et qui ont en charge le service du transport collectif.

Dans ce contexte, les problèmes financiers de la S.N.C.B., de la S.N.C.V., de la Sabena et des sociétés de transports intercommunaux ont suscité des interrogations assez précises de même que l'opération de fusion qui doit se réaliser entre les deux premiers organismes cités.

Les problèmes portuaires ainsi que la politique afférente à la navigation maritime et intérieure ont retenu une attention soutenue.

L'importance attachée par de nombreux commissaires à tout ce qui touche à la sécurité technique ainsi qu'au fonctionnement du service public des transports dans ses aspects concrets souligne à suffisance l'aspiration très large et très consciente à une amélioration de la qualité du service public et des conditions de vie en général.

Enfin, les activités des régies du département, Régie des Transports maritimes d'une part, Régie des Voies aériennes de l'autre, ont été évoquées à plusieurs reprises.

Dans ses réponses détaillées et très complètes à un nombre important de questions, le Ministre des Communications a particulièrement insisté sur la contribution économique des transports en commun à la politique d'économie énergétique en particulier et à la politique de développement en général, tout en manifestant une approche consciente des contraintes conjoncturelles et gestionnelles qui pèsent sur les sociétés concernées et qui imposent, pour celles-ci, la recherche de solutions originales dont la fusion entre la S. N. C. B. et la S. N. C. V. constitue un aspect.

L'examen du budget des Communications a permis le développement d'un débat d'un excellent niveau témoignant du vif intérêt que suscite l'activité du département des Communications auprès des nombreux commissaires qui ont enrichi la discussion de leurs interventions.

Le Ministre et ses collaborateurs doivent être remerciés pour leur contribution particulièrement positive au débat.

Le budget des Communications pour l'année 1981 et le feuillet d'ajustement ont été approuvés par 9 voix contre 4.

1. BELEIDSNOTA VAN DE MINISTER

I. — Internationaal vervoerbeleid

A. Europese Gemeenschappen

« Sedert de laatste uiteenzetting terzake heeft de Vervoerraad drie zittingen gehouden : op 24 juni 1980, 4 december 1980 en 26 maart 1981.

Er zijn belangrijke beslissingen getroffen ter verwezenlijking van een Europees vervoerbeleid. Toch kon overeenstemming worden bereikt omtrent enkele deelsectoren zoals onder meer de invoering van het Europees rijbewijs en de harmonisatie van de aanvangsdatum voor de zomertijd.

Anderzijds heeft de Vervoerraad, ter zitting van 26 maart 1981, een resolutie aangenomen waarin een tiental hoofdonderwerpen voorkomen die bij voorrang zullen worden behandeld vóór het einde van 1983 en die het volgende omvatten :

- verbetering van de situatie van de spoorwegen;
- verdere vooruitgang op het gebied van de harmonisatie van de mededingingsvoorwaarden;
- tenuitvoerlegging van acties inzake vervoersinfrastructuur;
- ontwikkeling van het gecombineerd vervoer;
- vergemakkelijking van de grensoverschrijding;
- verbetering van de werking van de vervoermarkt, o.m. van het internationaal vervoer;
- verbetering van de doelmatigheid en de veiligheid van het vervoer;
- bevordering van de sociale vooruitgang op vervoergebied;
- voortzetting van de op het gebied van zee- en luchtvervoer ondernomen werkzaamheden;
- oplossing van de problemen die zich in verband met het transit van intracommunautair vervoer door derde landen zouden kunnen stellen.

Gesteld mag worden dat voor verschillende van deze doelstellingen, de voorbereidende werkzaamheden een aanvang hebben genomen.

Zo werd op de laatste Vervoerraad reeds een ontwerp-resolutie besproken inzake het spoorwegbeleid over de Gemeenschap. Er kan vooralsnog echter geen overeenstemming worden bereikt betreffende een zeker aantal opties zoals de optimale benutting van de vervoercapaciteiten van de spoorwegen en de opheffing van mededingingsvervalsingen die de activiteiten van de spoorwegen kunnen belemmeren.

Inzake de harmonisatie van de concurrentievoorwaarden treden momenteel in het bijzonder twee ontwerpen op het voorplan. Enerzijds de aanvaarding van een ontwerp-richtlijn betreffende de harmonisatie van de structuur van de verkeersbelasting op bedrijfsvoertuigen die sedert jaren door de Italiaanse delegatie afhankelijk wordt gemaakt van een harmonisatie van de maten en gewichten van dezelfde voertuigen die nog steeds niet in het vooruitzicht kan worden gesteld. Anderzijds wordt door de organen van de Raad de laatste hand gelegd aan een ontwerp-richtlijn houdende harmonisatie van de technische voorschriften inzake de binnenvaartschepen waaraan men van Belgisch zijde groot belang hecht.

1. NOTE DE GESTION DU MINISTRE

I. — Politique internationale des transports

A. Communautés européennes

« Depuis le dernier exposé en la matière, le Conseil (Transport) a tenu trois sessions, à savoir le 24 juin 1980, le 4 décembre 1980 et le 26 mars 1981.

D'importantes décisions ne sont pas intervenues pour la réalisation d'une politique commune des transports, mais un accord a pu se dégager dans certains domaines partiels tels que notamment l'introduction du permis de conduire communautaire et l'harmonisation de la date de début de la période de l'heure d'été.

D'autre part, le Conseil (Transport) a, lors de sa session du 26 mars 1981, adopté une résolution comportant une dizaine de sujets majeurs qui seront traités par priorité avant la fin de 1983 et qui comprend :

- l'amélioration de la situation des chemins de fer;
- de nouveaux progrès dans l'harmonisation des conditions de concurrence;
- la mise en œuvre d'actions en matière d'infrastructure des transports;
- le développement des transports combinés;
- la facilitation des passages frontaliers;
- l'amélioration du fonctionnement du marché des transports, notamment les transports internationaux;
- l'amélioration de l'efficacité et de la sécurité des transports;
- le progrès social dans le domaine des transports;
- la poursuite des travaux entamés en matières maritime et aérienne;
- la solution des problèmes susceptibles de se présenter en rapport avec le transit des transports intracommunautaires par des pays tiers.

Pour plusieurs de ces objectifs, il est permis de considérer que les travaux préparatoires ont débuté et sont souvent avancés.

Ainsi, un projet de résolution en matière de politique ferroviaire de la Communauté a été discuté. Un consensus général n'a toutefois pas encore pu se dégager au sujet de certaines options telles que l'utilisation optimale de la capacité de transport des chemins de fer et l'élimination des distorsions de concurrence qui peuvent défavoriser les chemins de fer.

Concernant l'harmonisation des conditions de concurrence, je signale en particulier deux projets qui se présentent à l'avant-plan : d'une part, l'acceptation d'un projet de directive portant sur l'harmonisation de la structure de la taxe de circulation sur les véhicules utilitaires qui, depuis des années, est subordonnée par la délégation italienne à l'harmonisation des poids et dimensions de ces mêmes véhicules dont la réalisation ne peut être prévue à l'heure actuelle. D'autre part, les organes du Conseil mettent la dernière main à un projet de directive portant harmonisation des prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, auquel la Belgique attache beaucoup d'intérêt.

De eerstvolgende Vervoerraad is voorzien op 18 juni 1981. Ik zal niet nalaten u tijdig op de hoogte te brengen van de voornaamste beslissingen die daar genomen zullen worden.

B. Benelux

Het zesde Benelux Havenoverleg had plaats op 11 december 1979. Te dezer gelegenheid werd een studie ter beschikking gesteld « Toekomstperspectieven van de zeehavens van de Benelux 1980-2000 », die momenteel het voorwerp uitmaakt van een grondig onderzoek door de Belgische Commissie voor Havenbeleid en de Nederlandse Commissie voor Havenoverleg.

Om de internationale overeenkomsten te kunnen toepassen, zullen de nationale overheden en de havenbesturen overleg plegen om oplossingen te vinden met het oog op de bescherming van het maritiem milieu.

Er werd eveneens beslist geharmoniseerde havenstatistiek te publiceren en het zesde Havenoverleg heeft de Europese Commissie verzocht voorstellen te formuleren om te komen tot een Europees havenbeleid.

Er werden nieuwe voorstellen uitgewerkt met het oog op het invoeren van een nieuw Benelux-tarief voor goederenvervoer over de weg en zij zijn voor goedkeuring naar het Comité van Ministers doorgestuurd.

C. Europese Conferentie van de Ministers van Vervoer (E. C. M. V.)

Zoals elk jaar waren er twee zittingen voor de Minister-raad gepland. De eerste had plaats in Bonn op 20 en 21 mei 1980, de tweede op 27 november 1980 in Parijs.

Tijdens de zitting in Bonn hebben de Ministers twee rapporten, « Investerings en grote verkeersassen » en « Arc Alpin », onderzocht, die met het oog op een algemeen debat waren ingediend. Het eerste verslag vindt zijn grondslag in de infrastructuurproblemen die de laatste decennia alsmat toegenomen zijn. Het handelt onder meer over de knelpunten en de maatregelen om deze op te heffen, het levert elementen waarmee moet worden rekening gehouden om de beslissingen inzake infrastructuurinvesteringen te nemen.

Onder de andere aangesneden problemen kan men de energie, de milieubescherming, de ruimtelijke ordening en het beter gebruik van de bestaande verbindingen vermelden.

Inzake de verkeersveiligheid op de weg hebben de Ministers een verslag en een ontwerp van Resolutie aangenomen betreffende de invloed van het alcoholisme op de ongevallen op de weg. Het is een zeer belangrijk probleem, want verscheidene wetenschappelijke studiën hebben aangetoond dat alcohol aan de basis ligt van een derde tot de helft van de vastgestelde dodelijke ongevallen en dat de rol van alcohol onderschat wordt in de ongevallenstatistiek.

Onder de aanbevelingen kan men vermelden : de verscherping van de controle, een verruiming en een verzwaring van de sancties, de wederopvoeding van chronische alcoholisten en de voortzetting van voorlichtingscampagnes. Het is inzonderheid aanbevolen dat de rechter verplicht wordt de vervallenverklaring van het recht tot sturen uit te spreken in geval van dronkenschap aan het stuur. De opportuniteit van het aanpassen van onze wetgeving aan deze aanbeveling zal grondig onderzocht worden.

Le prochain Conseil (Transport) est prévu pour le 18 juin prochain. Je ne manquerai pas de vous faire part en temps utile des principales décisions qui y seront prises.

B. Benelux

La sixième Concertation portuaire Benelux s'est déroulée le 11 décembre 1979. Une étude intitulée « Perspectives d'avenir des ports maritimes du Benelux 1980-2000 » a été diffusée à cette occasion et elle fait actuellement l'objet d'un examen approfondi de la part de la Commission belge de la Politique portuaire et de la Commission néerlandaise de Concertation portuaire.

Pour permettre l'application de conventions internationales, les autorités nationales et les administrations portuaires se concerteront sur les solutions à retenir en faveur de la protection de l'environnement maritime.

Il a également été décidé de publier des statistiques portuaires harmonisées et la sixième Concertation portuaire a demandé à la Commission européenne de formuler des propositions tendant à la réalisation d'une politique portuaire européenne.

De nouvelles propositions visant à l'instauration d'un nouveau tarif Benelux des transports de marchandises par route ont été élaborées et elles ont été transmises au Comité des Ministres pour approbation.

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

Comme chaque année, deux sessions ont été prévues pour le Conseil des Ministres. La première s'est tenue à Bonn les 20 et 21 mai 1980, la seconde à Paris le 27 novembre 1980.

Au cours de la session de Bonn, les Ministres ont examiné deux rapports « Investissements et grands axes de communication » et « Arc Alpin » qui étaient présentés en vue d'un débat général. Le premier rapport trouve son essence dans les problèmes de l'infrastructure qui ont pris une importance de plus en plus grande dans les dernières décennies. Il traite notamment des goulets d'étranglement et des mesures à prendre en vue de leur suppression; il fournit les éléments dont il faut tenir compte pour préparer les décisions dans le domaine des investissements infrastructurels.

Parmi les autres problèmes qui ont été abordés, on peut citer l'énergie, la protection de l'environnement, l'aménagement du territoire, une meilleure utilisation des voies de communication existantes.

Au point de vue sécurité routière, les Ministres ont adopté un rapport et un projet de Résolution sur le rôle de l'alcoolisme dans les accidents de la route. Il s'agit d'un problème très important car plusieurs études scientifiques ont fait apparaître que l'alcool est responsable en général d'un tiers à la moitié des accidents mortels constatés et que le rôle de l'alcool est sous-estimé dans les statistiques des accidents.

Parmi les recommandations, on peut citer la multiplication des contrôles, un élargissement et un renforcement de la gamme des sanctions, la rééducation des alcooliques chroniques, la poursuite des campagnes d'information. Il est notamment recommandé de prévoir l'obligation pour le juge de prononcer la déchéance du droit de conduire en cas d'ivresse au volant. L'opportunité d'adapter notre législation à cette recommandation fera l'objet d'un examen approfondi.

Wat de toekomstige activiteiten betreft, past het mee te delen dat de E. C. M. V. een rapport voorbereidt over « Vervoer en Energie », een verslag over het vervoer van minder-valide personen, alsmede twee rapporten, een eerste over de infrastructuurproblemen en een tweede over de liberalisering en de wegwerking van concurrentievervalsingen ten gevolge van de Transitresolutie van Belgrado.

Over de toekomst kan men nu al zeggen dat de Conferentie in 1982 een symposium zal organiseren over het thema « Het vervoer in dienst van de mens ».

*D. Comité van het binnenlands vervoer
van de Economische Commissie voor Europa
van de Verenigde Naties (C. I. V.)*

Zoals gewoonlijk heeft het Comité van het binnenlands vervoer in 1980 een zitting gehouden.

Inzake de spoorwegen heeft het Comité beslist studies te laten uitvoeren over verschillende gebieden, onder meer het probleem van het vaststellen van de knelpunten in het Europees spoorwegnet en de studie van de mogelijke oplossingen; de verschillende aspecten van de lawaaihinder verbonden aan de spoorwegexploitatie; de verenigbaarheid van de systemen voor de plaatsbespreking bij de Europese spoorwegen, de vragen verbonden aan de ontwikkeling van het gecombineerd vervoer alsmede de veiligheid van het vervoer per spoor.

Wat het wegvervoer betreft hebben bepaalde Staten zich bezorgd getoond over de in Europa waargenomen strekking om nieuwe takken in te voeren op het internationale wegvervoer en inzonderheid op het transitovervoer. Deze maatregelen zijn bijkomende hindernissen voor het internationaal vervoer. Men hoopt ze in de toekomst te kunnen beperken.

*E. Organisatie voor Economische Samenwerking
en Ontwikkeling (O. E. S. O.)*

Het departement volgt de werkzaamheden van de O. E. S. O. in het kader van haar programma van wegonderzoek van zeer nabij.

De O. E. S. O. zal in 1981 meerdere rapporten publiceren van studiegroepen die hun werkzaamheden hebben beëindigd en waaraan het departement heeft meegewerkt. Ze hebben als thema de evaluatie van de mogelijkheden van het openbaar stedelijk vervoer, de keuze tussen de personenvervoermiddelen in het stedelijk vervoer, de evaluatie van parkeersystemen in de steden en het beheer van de goederendistributie in een stedelijk gebied.

De organisatie publiceerde eveneens het verslag van een in 1979 gehouden symposium, gewijd aan de veiligheid van voetgangers en tweewielers.

Naast de lopende werkzaamheden betreffende het brandstofverbruik, de systemen van verkeersregeling en de wegeninfrastructuur heeft de O. E. S. O. voor haar werkingsprogramma van 1981 volgende studievoorstellen vooropgesteld :

- de weerslag van de economische crisis op het verplaatsingsgedrag;
- het gevaar van het wegverkeer voor de kinderen;
- een nieuwe evaluatie van de effecten van de snelheidsbeperkingen in het licht van de energiecrisis.

De Raad van de O. E. S. O. heeft eveneens een internationale Conferentie over de mogelijkheden van de systemen van oppervlaktevervoer gepatroneerd (voorzien te Washington, mei 1981).

Quant aux activités futures, il convient de signaler que la C. E. M. T. prépare un rapport sur le « Transport et Energie », un sur le transport des personnes handicapées ainsi que deux rapports, l'un sur les problèmes d'infrastructure et l'autre sur la libéralisation et l'élimination des distorsions de concurrence, qui trouvent leur essence dans la Résolution Transit de Belgrade.

Quant aux perspectives, on peut dès à présent indiquer que la Conférence organisera en 1982 un symposium sur le thème « Le transport au service de l'homme ».

*D. Comité des Transports intérieurs
de la Commission économique
pour l'Europe des Nations Unies (C. T. I.)*

Au cours de 1980, le Comité des Transports intérieurs a tenu, comme d'habitude, une session.

Dans le domaine des chemins de fer, le Comité a décidé de faire porter les études sur différents domaines et notamment le problème de la détermination des goulets d'étranglement dans le réseau européen des chemins de fer et l'étude des moyens d'y remédier; les aspects divers liés au bruit résultant de l'exploitation des chemins de fer; la compatibilité de systèmes de réservation des places dans les chemins de fer européens, les questions liées au développement du transport combiné ainsi que la sécurité du transport par chemin de fer.

En ce qui concerne le transport routier, certains Etats se sont déclarés préoccupés par la tendance observée en Europe à instituer des redevances nouvelles s'appliquant au transport routier international et en particulier au transport en transit. Ces mesures constituent des entraves additionnelles au transport international qu'on espère pouvoir réduire à l'avenir.

*E. Organisation de Coopération
et de Développement économiques (O. C. D. E.)*

Le département suit de près les travaux de l'O. C. D. E. dans le cadre de son programme de recherche routière.

L'O. C. D. E. publiera en 1981 plusieurs rapports de groupes de recherches qui ont terminé leurs travaux et auxquels a collaboré le département. Ils ont pour thèmes l'évaluation des performances du transport public urbain, le choix entre modes de transport des personnes en zone urbaine, l'évaluation des systèmes de stationnement urbain et la gestion de la distribution des marchandises en zone urbaine.

L'organisation publiera également le compte-rendu d'un symposium de 1979 consacré à la sécurité des piétons et des cyclistes.

Outre les travaux en cours relatifs à la consommation de carburant, aux systèmes de régulation du trafic et aux infrastructures routières, l'O. C. D. E. a notamment retenu, pour son programme de 1981, les projets d'étude suivants :

- la répercussion du contexte de crise économique sur les comportements de déplacement;
- les dangers encourus par les enfants du fait de la circulation routière;
- la réévaluation des effets des limitations de vitesse dans le contexte actuel de la crise de l'énergie.

Le Conseil de l'O. C. D. E. a patronné aussi une Conférence internationale sur les performances des systèmes de transport de surface prévue à Washington au mois de mai 1981.

II. — Nationaal vervoerbeleid

A. Gemeenschappelijk vervoer

Het budgettair soberheidsbeleid dat door de evolutie van de openbare financiën noodzakelijk is geworden in alle sectoren die in grote mate op de middelen van de Staat beroep doen, maakt het noodzakelijk om een maximale sociale en economische rentabiliteit van deze middelen tot stand te brengen.

Derhalve heeft de Regering geoordeeld dat het ogenblik gekomen is om diepgaande hervormingen aan te vatten ten einde deze doelstelling te verwezenlijken.

Het is inderdaad meer dan ooit nodig het openbaar vervoer te bevorderen, niet alleen omwille van het energieprobleem, maar ook om de nadelige neveneffecten van de ontwikkeling van het individueel vervoer te beperken.

Uitgaande van deze globale situatie omvat de regeringsverklaring aangaande het te volgen beleid op het gebied van het openbaar vervoer het volgende :

« De bevordering van het gemeenschappelijk vervoer zal een van de prioritaire doelstellingen blijven van het beleid op het gebied van het vervoer. Met het oog hierop zullen een globaal actieprogramma alsmede een plan betreffende de te volgen politiek op middellange termijn worden opgesteld.

Maatregelen zullen worden doorgevoerd voor een geleidelijke integratie tussen de maatschappijen voor het openbaar vervoer, gelet op de onmiskenbare complementariteiten die tussen hen bestaan. »

De eerste paragraaf, die de bereidheid uitdrukt om aan het gemeenschappelijk vervoer voorrang te geven, kan worden beschouwd als een constante in de Belgische politiek en kwam reeds voor in tal van vroegere regeringsverklaringen.

Daarentegen werd de tweede paragraaf, die een essentiële precisering bevat omtrent de aan te wenden middelen, voor het eerst toegevoegd tijdens de regeringsvorming in mei 1980. Zij is in de huidige regeringsverklaring zonder meer overgenomen.

Om dit inzicht concrete gestalte te geven heeft mijn voorganger een fusie voorgesteld tussen de N. M. B. S. en de N. M. V. B. Deze fusie is onontbeerlijk voor een grotere efficiëntie en een betere coördinatie van het beleid inzake gemeenschappelijk vervoer.

Hierdoor zal het inderdaad mogelijk zijn :

— voor elk verkeer het meest geschikte vervoermiddel te kiezen, in functie van sociaal-economische criteria, buiten elke geest van concurrentie;

— bepaalde directies en diensten te fusioneren of te hergroeperen, wat een bron van rationalisatie en besparingen zou kunnen vormen;

— bepaalde beslissingscentra te decentraliseren, wat meer soepelheid en efficiëntie in het beheer zou kunnen bewerkstelligen, waarbij een betere aanpassing van de regionale bediening aan de reële behoeften van het verkeer kan verzekerd worden;

— dank zij een meer uitgebreide waaier van arbeidsposten en de uiteindelijke eenvormigheid van het personeelsstatuut de tewerkstelling van de bedienden in functie van hun kwalificatie en van de evolutie van de behoeften mogelijk te maken;

— de uurregelingen te verbeteren en de diensten beter te organiseren met het oog op het verzekeren van de complementariteit tussen het primair (trein) en het secundair net (tram en bus);

II. — Politique nationale des transports

A. Les transports en commun

L'austérité budgétaire, que l'évolution des finances publiques impose à tous les secteurs financés dans une large mesure par les ressources de l'Etat, entraîne l'obligation de donner à l'utilisation de ces ressources une rentabilité économique et sociale maximale.

Le Gouvernement a estimé dès lors qu'il était temps d'entamer de profondes réformes pour permettre la réalisation de cet objectif.

Il convient en effet, plus que jamais, de les promouvoir non seulement en raison du problème énergétique, mais également en vue de combattre les nuisances engendrées par le développement du transport individuel.

Ayant à l'esprit cette situation d'ensemble, la déclaration gouvernementale s'exprime de la manière suivante en ce qui concerne la politique à poursuivre en matière de transports en commun :

« La promotion des transports en commun devra rester un des objectifs primordiaux en matière de transports. Dans ce but seront élaborés un programme d'actions global ainsi qu'un plan concernant la politique à suivre à moyen terme.

Des mesures seront mises en œuvre en vue d'assurer une intégration progressive entre les sociétés de transport public qui présentent un indéniable caractère de complémentarité. »

Le premier paragraphe, marquant la volonté de réserver la priorité aux transports en commun, peut être considéré comme un élément constant de la politique belge et a figuré à ce titre dans plusieurs déclarations gouvernementales antérieures.

En revanche, le deuxième paragraphe, qui contient une précision essentielle sur les moyens à utiliser, a été introduit la première fois lors de la formation du Gouvernement en mai 1980 et a été repris tel quel dans la déclaration du Gouvernement actuel.

Pour concrétiser cette intention, mon prédécesseur a proposé une fusion entre la S. N. C. B. et la S. N. C. V. Cette fusion est indispensable à une plus grande efficacité et à une meilleure coordination de la politique des transports en commun.

Par ce moyen, en effet, il sera notamment possible de :

— choisir le mode de transport le plus approprié pour chaque trafic en se fondant sur des critères socio-économiques étrangers à tout esprit de concurrence;

— fusionner ou regrouper certaines directions et certains services, ce qui serait source de rationalisation et d'économies;

— décentraliser certaines décisions, ce qui permettrait davantage de souplesse et d'efficacité dans la gestion, tout en assurant une meilleure adaptation de la desserte régionale aux besoins réels;

— mieux utiliser le personnel grâce à un éventail élargi des postes de travail et à l'uniformisation finale des statuts du personnel, en affectant les agents en fonction de leurs qualifications;

— mieux aménager les horaires et mieux organiser les services en vue d'assurer la complémentarité entre les réseaux primaire (train) et secondaire (tram et bus);

— de opvatting en de verwezenlijking van gemeenschappelijke infrastructuur, zoals wegstations, te vergemakkelijken;

— een tarifaire politiek te volgen die leidt tot uniforme tarieven voor de verplaatsingen.

Naast alle andere voordelen die eruit kunnen voortspuiten lijkt de fusie tussen de N. M. B. S. en de N. M. V. B. een onmisbaar instrument om de meest optimale coördinatie tussen het regionaal openbaar vervoer te realiseren.

Op het gebied van het stedelijk vervoer zijn eveneens een aantal reorganisaties wenselijk om ook daar te komen tot een betere integratie van de diensten en aldus tot een beperking van de kosten.

Momenteel zijn studies aan de gang om na te gaan op welke wijze een betere complementariteit tussen de netten van het stedelijk en het streekvervoer kan worden bereikt, om bepaalde diensten op het niveau van de exploitatie te hergroeperen, om de verwezenlijkte infrastructuur nog beter te doen renderen en om bepaalde diensten efficiënter te maken, wat in zekere gevallen ook moet toelaten de elektrische tractie aan te wenden en aldus de primaire energiebronnen te spreiden.

1) *Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen*

De modernisering en de rationalisering van de spoorwegen gaan verder op de grondslag van het Plan 1981-1985.

I. Ontleding van het spoorwegverkeer

1. Het verkeer in 1979

In 1979 beloopt het totale vervoer (reizigers-km en ton-km wagenladingen) 15 489,8 miljoen verkeerseenheden, tegen 14 254,6 miljoen in 1978, dit is een stijging met 1 235,2 miljoen verkeerseenheden of 8,7 %.

Bij het reizigersvervoer, uitgedrukt in betalende reizigers-km, wordt er in 1979 een daling met 2,5 % genoteerd t.o.v. 1978 (6 954,8 miljoen reizigers-km tegen 7 136,4 miljoen in 1978).

Deze daling van het aantal bevrachte reizigers-km is het gevolg van de toekenning van vrijkaarten aan het N. M. B. S.-personeel. Wanneer men dit verkeer buiten beschouwing laat is het totale vervoer met 1 % toegenomen. Dit is voornamelijk te danken aan het vervoer met biljetten tegen verminderde prijzen, vooral in internationale verbindingen.

Het vervoer met abonnementen ging over het algemeen licht achteruit, behalve het vervoer van scholieren en studenten.

De totale ontvangsten van het reizigersvervoer, staatscompensaties niet inbegrepen, namen toe met 100 miljoen F of 1,3 % tegenover 1978.

Deze meeropbrengst is nog het gevolg van de tariefverhogingen van 16 juli 1978 (biljetten) en 1 augustus 1978 (abonnementen).

Bij het goederenvervoer bij wagenlading werd in 1979 een toename van 1 416,4 miljoen ton-km of 19,9 % genoteerd. Het gerealiseerde vervoersvolume bedroeg 8 535 miljoen ton-km, tegen 7 118,6 miljoen in 1978.

De geboekte ontvangsten van het vervoer bij wagenlading (exclusief compensaties van de Staat) belopen 10 756 miljoen F, wat 1 725 miljoen F (19,1 %) meer is dan in 1978.

De stijging van het goederenvervoer vloeit voort uit de gunstige evolutie van de conjunctuur doorheen bijna het ganse jaar 1979, die vooral op gang werd gebracht door

— concevoir et réaliser plus aisément des infrastructures communes, comme des gares routières;

— conduire une politique tarifaire commune aboutissant à l'établissement de tarifs uniformes pour les déplacements.

Parmi tous les autres avantages qui pourront en résulter, la fusion de la S. N. C. B. et de la S. N. C. V. apparaît ainsi comme un instrument indispensable pour assurer la coordination la plus optimale possible des transports en commun qui ont une vocation régionale.

Dans le domaine des transports en commun urbains, diverses réorganisations s'avèrent également souhaitables en vue d'aboutir là aussi à une meilleure intégration des services tout en donnant la possibilité de réduire leurs coûts.

Des études sont actuellement en cours de réalisation afin de préciser de quelle manière il serait possible d'assurer une meilleure complémentarité entre les réseaux urbains et sub-urbains, de regrouper au niveau de l'exploitation certains services, d'encore mieux rentabiliser les investissements d'infrastructure qui ont été mis en place et de rendre plus efficaces certains services, ce qui permettrait dans certains cas d'application de recourir à la traction électrique et de participer par là à l'effort de diversification des sources d'énergie primaire.

1) *Société Nationale des Chemins de Fer Belges*

La modernisation et la rationalisation des chemins de fer se poursuivent sur base du Plan 1981-1985.

I. Analyse du trafic ferroviaire

1. Le trafic en 1979

En 1979, le trafic ferroviaire total (voyageurs-km et tonnes-km par wagons complets) s'est élevé à 15 489,8 millions d'unités de trafic contre 14 254,6 millions en 1978, soit un accroissement de 1 235,2 millions d'unités ou 8,7 % par rapport à l'année précédente.

Le trafic voyageurs, exprimé en nombre de voyageurs-km payants, enregistre une baisse de 2,5 % en 1979 par rapport à 1978 (6 954,8 millions de voyageurs-km contre 7 136,4 millions en 1978).

Cette baisse du nombre de voyageurs-km résulte essentiellement de l'octroi de libres-parcours au personnel de la S. N. C. B. Si l'on exclut cette catégorie de voyageurs, les chiffres font apparaître une augmentation du trafic de l'ordre de 1 %, due essentiellement au transport de voyageurs munis de billets à prix réduits, surtout en trafic international.

D'autre part, le trafic des abonnés est en légère régression, à l'exception du transport des écoliers et des étudiants.

Les recettes totales (compensations de l'Etat non comprises) enregistrent une augmentation de 100 millions par rapport à 1978, soit 1,3 %.

Cette évolution favorable résulte des adaptations tarifaires intervenues le 16 juillet 1978 pour les billets et le 1^{er} août 1978 pour les abonnements.

Le trafic par wagons complets accuse une augmentation de 1 416,4 millions de tonnes-km, en progression de 19,9 % par rapport à l'année 1978 le volume de transport réalisé en 1979 s'étant élevé à 8 535 millions de T-km contre 7 118,6 millions l'année précédente.

Les recettes du transport par wagons complets (hors compensations de l'Etat) se sont élevées à 10 756 millions de F, soit 1 725 millions ou 19,1 % de plus qu'en 1978.

L'augmentation du trafic marchandises est liée à l'évolution favorable de la conjoncture au cours de l'année 1979, qui fut essentiellement soutenue par la forte demande d'ex-

de exportvraag, o.m. vanuit West-Duitsland, in enkele basissectoren (staal, scheikunde). De produktietoename in de nijverheid met ongeveer 5 % deed zich dan ook vooral voor in die sectoren alsook in de produktie van elektriciteit en wegvoertuigen.

De tariefopbrengsten uit dit vervoer belopen 3 165 miljoen F, of 125 miljoen F (4,1 %) meer dan in 1978. Deze verhoging is het gevolg van de vervoerstoeiname en van de tariefverhogingen, op 21 juli 1978 in het binnenverkeer, op 1 januari 1979 voor het intercommunal tarief voor postcolli en op 1 juli 1979 voor het internationaal tarief voor expresgoedzendingen.

2) In 1980 genomen tarief- en andere maatregelen

De goederentarieven werden op 1 januari 1980, en de reizigerstarieven op 16 januari 1980 met 12 % verhoogd.

3) Evolutie van het verkeer in 1980

3.1 Reizigers

Het reizigersverkeer, uitgedrukt in reizigers-km, ligt in 1980 nagenoeg op hetzelfde niveau als in 1979 (6 963 miljoen reizigers-km).

De tariefopbrengsten liggen 11,3 % hoger ten gevolge van de tariefverhoging van 16 januari 1980.

3.2 Goederen

Het (in ton-km uitgedrukt) vervoer van goederen bij wagenlading is gedaald met 6,3 % tegenover 1979.

De daling betreft vooral het vervoer van vaste brandstoffen, ertsen, metallurgische produkten en chemische produkten.

De ontvangsten zijn met 6,6 % gestegen t.o.v. 1979.

Het stukgoedverkeer daalde met 3 % in ton en de ontvangsten van dat vervoer stegen met 5,3 % tegenover 1979.

4) Vooruitzichten inzake verkeer voor het jaar 1981

De volgende evolutie is voorzien voor 1981 ten opzichte van 1980 :

Verkeer van reizigers (in aantal reizigers-km) :

— biljetten tegen volle prijs	— 1,5 %
— biljetten tegen verminderde prijzen	statu quo
— gewone abonnementen	+ 3,8 %
— schoolabonnementen	lichte daling
— sociale abonnementen	statu quo

Goederen (in aantal ton-km) :

— wagenladingen	— 4 %
— stukgoedzendingen	— 2,8 %

II. Overzicht van de investeringen die in het ontwerp van tienjarenplan van het Ministerie van Verkeerswezen voor de N. M. B. S. zijn opgenomen

De uitvoering van het tienjarenplan voor de modernisering van het net, in het kader van de vijfjarenplannen 1976-1980 en 1981-1985, wordt voortgezet. Een investeringsbedrag van 63 197 miljoen voor infrastructuurwerken werd voorzien ten laste van de Rijksbegroting voor de periode 1981-1985.

portations en provenance de la R. F. A. notamment, dans des secteurs essentiels d'activité, tels que la sidérurgie et la chimie, secteurs au bénéfice desquels s'est principalement opérée l'augmentation de 5 % de la production industrielle, les autres secteurs bénéficiaires étant la construction automobile et la production d'électricité.

Quant aux recettes tarifaires afférentes à ce trafic, elles se sont élevées à 3 165 millions de F en augmentation de 125 millions ou de 4,1 % par rapport à l'année 1978, grâce aux effets conjugués de la hausse du trafic d'une part, et des majorations tarifaires intervenues d'autre part (le 21 juillet 1978 pour les envois en service intérieur, le 1^{er} janvier 1979 pour les colis postaux et le 1^{er} juillet 1979 pour les envois en régime express).

2. Mesures tarifaires et autres prises en 1980

Deux augmentations tarifaires de 12 % ont été appliquées en 1980, respectivement le 1^{er} janvier 1980 pour les tarifs marchandises, et le 16 janvier 1980 pour les tarifs voyageurs.

3. Evolution du trafic au cours de l'année 1980

3.1 Voyageurs

Le nombre total de voyageurs-km transportés au cours de l'année 1980 se situe approximativement au même niveau qu'en 1979, soit 6 963 millions de voyageurs-km.

Les produits tarifaires du trafic voyageurs enregistrent une hausse de 11,3 %, sous l'effet des majorations tarifaires intervenues le 16 janvier 1980.

3.2 Marchandises

Le transport de marchandises par wagons complets (exprimé en tonnes-km) accuse une diminution de 6,3 % par rapport à 1979.

Les secteurs les plus touchés par cette baisse sont le transport de combustibles solides, de minerais, de produits métallurgiques et de produits chimiques.

Les recettes ont augmenté de 6,6 % par rapport à l'année 1979.

Le tonnage des envois de détail enregistre une baisse de 3 % et les recettes afférentes à ce trafic ont augmenté de 5,3 % par rapport à 1979.

4. Prévisions du trafic pour l'année 1981

Les évolutions suivantes sont prévues pour 1981 par rapport à 1980 :

Trafic voyageurs (en nombre de voyageurs-km) :

— billets à tarif normal	— 1,5 %
— billets à tarif réduit	statu quo
— abonnements ordinaires	+ 3,8 %
— abonnements scolaires	légère baisse
— abonnements sociaux	statu quo

Trafic marchandises (en nombre de tonnes-km) :

— par charges complètes	— 4 %
— par envois de détail	— 2,8 %

II. Aperçu des investissements prévus au projet de plan décennal du département des Communications pour la S. N. C. B.

L'exécution du plan décennal de modernisation du réseau se poursuit activement dans le cadre des plans quinquennaux 1976-1980 et 1981-1985. Ce dernier prévoit, pour la période correspondante, des investissements d'un montant total de 63 197 millions de F à charge du budget de l'Etat et destinés à financer des travaux d'infrastructure.

De kredieten voor die investeringen worden aan de N. M. B. S. toegewezen door middel van de kapitaal-uitgaven van de begroting van Verkeerswezen.

Op de begroting voor 1981 werd er een bedrag van 13 900,4 miljoen F uitgetrokken.

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

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

A. De elektrificatie

De voortzetting en de versnelling van de elektrificatie van het net is de vertolking van een van de voornaamste objectieven inzake de modernisering van de infrastructuur van de N. M. B. S.

Hiertoe werden vastleggingskredieten ten bedrage van 7 791 miljoen F voorzien op de begroting van 1981. Deze kredieten zijn bestemd voor de voltooiing der elektrificatiewerken die werden aangevat in het kader van het plan 1970-1976-1980, en voor het aanvangen van de nieuwe elektrificaties die werden vastgelegd in het plan 1981-1985.

1) Voltooiing van het plan 1970-1976-1980

1. De elektrificatie van de lijn Gent-Kortrijk-Rijsel, ter verlenging van de sinds 1974 geëlektrificeerde lijn Antwerpen-Gent, werd voortgezet in 1980. Het baanvak Gent-Kortrijk werd in dienst gesteld in mei 1980.

De werken zullen actief worden verder gezet met het oog op de indienststelling van het baanvak Kortrijk-Moeskroen in mei 1981.

De elektrificatie van het overblijvend gedeelte, richting Rijsel, vanaf Moeskroen tot aan de Frans-Belgische grens, is voorzien voor 1982.

Aldus zal de Antwerpse haven met Noord-Frankrijk verbonden worden door rechtstreekse en snelle treinen die belangrijke steden zoals St-Niklaas, Gent en Kortrijk zullen aandoen.

Dank zij de moderniseringswerken zijn verscheidene overwegen reeds verdwenen, in het bijzonder te De Pinte, Deinze, Waregem en Harelbeke. De afschaffing van de overwegen op deze lijn wordt voortgezet.

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

Op de begroting van 1981 werd een bedrag van 416 miljoen ingeschreven om die werken te kunnen voortzetten.

2. Sedert mei 1976 kan men dank zij de elektrificatie van de lijn Luik (Guillemins) - Luik (Palais) - Herstal - Liers - Ans, die een ondergrondse stadsverbinding vormt, het centrum van de stad bereiken, komende van het noorden en het zuiden van die agglomeratie.

In 1981 zullen de aanpassingswerken in het station te Luik (Palais) voltooid zijn. Deze investeringen zullen nog meer gevaloriseerd worden wanneer in 1982 de elektrificatie van de spoorverbinding Hasselt-Glons-Liers zal voltooid zijn.

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

Pour l'année 1981, des crédits d'un montant total de 13 900,4 millions de F y ont été inscrits à cet effet.

Lors de l'établissement du programme des travaux, il a été largement tenu compte des avis exprimés par les Conseils Economiques 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 — St-Nicolas — Anvers — Lierre — Aarschot — Hasselt — (Visé).

A. L'électrification

Le plan quinquennal 1981-1985 traduit une des options fondamentales en matière de modernisation de l'infrastructure de la S. N. C. B. à savoir la poursuite et l'intensification des travaux d'électrification du réseau.

Pour atteindre les objectifs fixés, des crédits d'un montant total de 7 791 millions ont été affectés à ce poste au budget 1981. Ces crédits sont destinés à couvrir l'achèvement des travaux d'électrification entrepris dans le cadre du plan 1970-1976-1980, et à entamer les électrifications nouvelles décidées dans le cadre du plan 1981-1985.

1) Achèvement du plan 1970-1976-1980

1. L'électrification de la ligne Gand-Courtrai-Lille, en prolongement de la ligne Anvers-Gand sous caténaire depuis 1974, a été poursuivie en 1980, par la mise en service, en mai 1980, du tronçon Gand-Courtrai.

Les travaux sont activement poursuivis en vue de réaliser la mise en service du tronçon Courtrai-Mouscron dès mai 1981.

L'électrification du tronçon restant, qui assure le prolongement de la ligne vers Lille, est prévue pour 1982.

Le port d'Anvers sera ainsi relié au Nord de la France par un service de trains directs et rapides, desservant des localités importantes telles que St-Nicolas, Gand et Courtrai.

Les travaux de modernisation entrepris sur cette liaison ont permis en outre de réaliser la suppression de plusieurs passages à niveau notamment à De Pinte, Deinze, Waregem et Harelbeke, et la suppression d'autres passages à niveau sera poursuivie.

Enfin, il est prévu de porter la vitesse de la ligne à 160 km/h dès la fin des travaux de modernisation.

Un crédit de 416 millions de F a été inscrit au budget 1981 pour assurer la poursuite de l'ensemble de ces travaux.

2. La ligne Liège Guillemins-Liège Palais-Herstal-Liers-Ans, sous caténaire depuis mai 1976, constitue une pénétration souterraine urbaine assurant la desserte du centre de la ville, en liaison directe avec les banlieues nord et sud de l'agglomération.

La rentabilité de cet investissement sera renforcée par l'achèvement, dès 1981, des travaux d'aménagement entrepris en gare de Liège-Palais, et par la mise en service dès 1982, du tronçon Liers-Glons-Hasselt, en prolongement du tronçon déjà électrifié Liège Guillemins-Liers.

3. De moderniserings- en elektrificatiewerken op de as Charleroi-Bergen worden voortgezet.

De elektrische tractie op het baanvak Manage-La Louvière-Bergen werd in dienst genomen in 1980. Hierdoor werd de lengte van de geëlektrificeerde Waalse as verhoogd tot 197 km.

Het geheel van de elektrificatiewerken op deze as werd trouwens versneld in 1980 met het oog op de indienststelling van de verbinding Bergen-Doornik-Moeskroen in 1981.

De inspanning zal verdergezet worden in 1981 dank zij een inschrijving op de begroting van 803 miljoen F. Deze zal onder meer toelaten de werken in verband met de verhoging van de refertiesnelheid van de lijn Charleroi-Moeskroen tot 160 km/h verder te zetten.

Anderzijds werd een totaal bedrag van 559 miljoen voorzien op de begroting van 1981 met het oog op de verdere modernisering en de elektrificatie van de verbinding Marchienne-au-Pont - Piéton - La Louvière, waarvan de indienstname voorzien is voor 1982.

De verbetering van het sporentracé tussen Marchienne en Piéton, zal het traject Charleroi-Bergen met 2 km verkorten. Bovendien werd er een bedrag van 172 miljoen voorzien met het oog op de verhoging van de refertiesnelheid van de lijn Charleroi-Bergen tot 140 en 160 km/h.

4. Het verkeer met reizigerstreinen op de lijn 57 Dendermonde-Lokeren werd voor een periode van 5 jaar onderbroken bij de indienststelling van de vaste brug voor wegverkeer over de Schelde.

In deze periode werden belangrijke moderniseringswerken uitgevoerd, namelijk de spoorophogingen te Dendermonde en te Lokeren, met afschaffing van verschillende overwegen en de aanpassing van de aansluiting van de lijn 57 met de lijn 59 Antwerpen-Gent in het station Lokeren.

De elektrificatiewerken zullen voltooid zijn eind mei 1981 met herstel van de treindienst in dezelfde periode.

Deze investeringen zullen in belang toenemen wanneer in mei 1981 de elektrificatie van de lijn Brussel-Dendermonde eveneens in dienst zal gesteld worden.

5. De elektrificatiewerken werden eveneens verdergezet op het baanvak Antwerpen-Boom-Mechelen. Het baanvak Antwerpen-Boom werd in dienst gesteld in mei 1980.

Op de begroting 1981 werd een bedrag van 652 miljoen ingeschreven met het oog op de voortzetting van de elektrificatiewerken op het baanvak Boom-Mechelen, waarvan de indienststelling voorzien is in 1983.

6. Vermelden we eveneens dat de werken voor de aanleg van een tweede spoor tussen Hasselt en Alken in 1980 zijn gestart. De indienststelling ervan is voorzien voor 1981. De ontubbeling van dit baanvak zal de regelmatigheid van de treindienst op de verbinding naar Brussel ten goede komen. Het baanvak Knokke-Heist van de lijn 51A wordt eveneens ontubeld. Deze werken sluiten aan met de omlegging van de lijn 51A te Dudzele in verband met de bouw van de nieuwe zeelsluis te Zeebrugge, waardoor de spoorverbinding Brugge-Knokke volledig op dubbel spoor zal gebracht worden. Deze capaciteitsverhoging zal de regelmatigheid en de snelheid van de reizigerstreinen op deze verbinding verhogen en zal toelaten het goederenvervoer voortspuitend uit de uitbreiding van de haven van Zeebrugge te verwerken.

7. Andere elektrificatiewerken worden voortgezet, namelijk die van de as Antwerpen-Hasselt-Wezet-Montzen-

3. Les travaux de modernisation et d'électrification des relations ferroviaires entre Charleroi et Mons se poursuivent.

Le tronçon Manage-La Louvière-Mons a été mis en service en traction électrique en 1980, portant ainsi la longueur totale de la dorsale wallonne électrifiée à 197 km.

L'ensemble des travaux d'électrification de la dorsale ont d'ailleurs été intensifiés en 1980 pour réaliser la mise en service de la liaison Mons-Tournai-Mouscron en 1981.

L'effort sera poursuivi en 1981 grâce à une inscription budgétaire de 803 millions de F, qui permettra en outre de poursuivre les travaux liés à l'augmentation à 160 km/h du régime de vitesse sur le tronçon Charleroi-Mouscron.

D'autre part, un crédit d'un montant total de 559 millions a été réservé en vue d'assurer la poursuite des travaux de modernisation et d'électrification de la relation Marchienne-au-Pont - Piéton - La Louvière, dont la mise en service est prévue pour 1982.

La rectification du tracé des voies entre Marchienne et Piéton réduira le parcours Charleroi-Mons de près de 2 km. Une insertion de 172 millions a en outre été prévue en vue de porter la vitesse de l'ensemble de cette liaison à 140 km/h et 160 km/h sur certains tronçons.

4. Le trafic voyageurs a été interrompu pour une période de 5 ans sur la ligne 57 Termonde-Lokeren, à l'occasion de la mise en service à Termonde d'un pont fixe routier sur l'Escaut.

Ce laps de temps a été mis à profit pour entreprendre d'importants travaux de modernisation, notamment le relèvement de la voie à Termonde et à Lokeren, la suppression de nombreux passages à niveau et l'adaptation du raccordement de la ligne 57 à la ligne 59 Anvers-Gand en gare de Lokeren.

Les travaux d'électrification seront achevés fin mai 1981, avec rétablissement à cette même date, de la circulation des trains.

Ces investissements seront en outre rentabilisés par la mise en service, dès mai 1981, de la ligne Bruxelles-Termonde, dont la ligne 57 assure le prolongement jusqu'à Lokeren.

5. Les travaux d'électrification ont également été poursuivis sur la liaison Anvers-Boom-Malines, dont le tronçon Anvers-Boom a été mis en service en mai 1980.

Un crédit de 652 millions de F a été inscrit au budget 1981 en vue d'assurer la continuation des travaux d'électrification sur le tronçon Boom-Malines, dont la mise en service est prévue pour 1983.

6. Citons encore les travaux relatifs à la mise à double voie du tronçon Hasselt-Alken, travaux entamés en 1980, et destinés à augmenter la régularité du service des trains en liaison avec la capitale sur cette relation, et dont la mise en service est prévue pour 1981, ainsi que les travaux de dédoublement du tronçon Knokke-Heist de la ligne 51A, travaux entrepris dans le cadre du déplacement de la ligne à Dudzele, suite à la construction d'une nouvelle écluse maritime à Zeebrugge. L'ensemble de la liaison Bruges-Knokke sera ainsi portée à double voie, entraînant une augmentation de la capacité de la ligne qui, non seulement assurera une régularité et une vitesse plus grandes aux trains de voyageurs, mais permettra en outre l'écoulement du trafic marchandises attendu de l'expansion des installations portuaires de Zeebrugge.

7. D'autres électrifications se poursuivent, notamment celle de l'axe Anvers-Hasselt-Visé-Montzen-Aix Oest, en-

Aken. De werken werden aangevat in 1976. Het baanvak Antwerpen-Lier-Aarschot-Leuven werd begin 1981 in dienst gesteld.

Op de begroting 1981 werd een krediet van 1 306 miljoen F ingeschreven, voor het verder uitvoeren van de werken met het oog op de indienststelling in 1981 van de baanvakken Aarschot-Hasselt en Lier-Herentals, evenals de afschaffing van verschillende overwegen nl. te Lier, Heist-op-den Berg, Aarschot, Diest, Hasselt, Bilzen, Lummen.

8. De werken op de lijn 94 Brussel-Doornik-Rijsel en antenne Aat-Jurbeke zullen worden bespoedigd met het oog op de indienststelling in 1984. Voor deze werken werd een krediet voorzien voor een totaal bedrag van 1 132 miljoen F.

Deze werken bevatten benevens de elektrificatie van de lijn, de afschaffing van talrijke overwegen en belangrijke aanpassingswerken te Edingen, Aat, Leuze en Doornik.

De modernisering van de lijn zal tevens toelaten de snelheid van de treinen te verhogen van 120 tot 160 km/h.

We zijn in onderhandeling met de Franse overheid voor de verwezenlijking van de elektrificatie tot Rijsel. Hierdoor zal een snelle verbinding ontstaan, enerzijds tussen Wallonië en Brussel en anderzijds met Noord-Frankrijk.

9. Er werd eveneens een krediet van 687 miljoen voorzien voor de elektrificatie van de lijn 140 Ottignies-Charleroi met het op dubbel spoor brengen van het baanvak Fleurus-Court-St-Etienne en de verbinding van het station Charleroi West met Charleroi Zuid.

10. Ten slotte voorziet de begroting 1981 nog kredieten voor de elektrificatie van de lijnen Eupen-Welkenraedt-Montzen (100 miljoen, datum van indienststelling 1983), Bressoux-Wezet (grens) (48 miljoen, 1982), Glons-Wezet-Aken West (508 miljoen, met indienststelling van het baanvak Glons-Wezet in 1982, van het baanvak Wezet-Montzen in 1983 en van het baanvak Montzen-Aken West in 1984), Brussel-Dendermonde (95 miljoen, 1981), Denderleeuw-Zottegem (298 miljoen, 1982), Schellebelle-Mechelen (410 miljoen, 1983), Liers-Glons (10 miljoen, 1982).

2) Nieuwe elektrificaties ingeschreven in het plan 1981-1985

In het vijfjarenplan 1981-1985 komt duidelijk de wil tot uiting alle kredieten te bundelen voor de verdere modernisering van het ganse spoorwegnet.

De begroting 1981 bevestigt deze doelstellingen door de inschrijving van kredieten voor het uitvoeren van de eerste elektrificatiewerken op de betrokken lijnen :

Lier-Kontich : 55 miljoen, indienststelling voorzien in 1981;
Herentals-Turnhout : 60 miljoen, 1983;
Herentals-Mol-Neerpelt : 5 miljoen, 1986;
Willebroek-St-Niklaas : 130 miljoen, 1983;
Zottegem-Kortrijk : 133 miljoen, 1985;
Brugge-Kortrijk : 50 miljoen, 1985;
Denderleeuw-Lessen-Aat : 108 miljoen, 1984;
Kortrijk-Ieper : 23 miljoen, 1986;
Geraardsbergen-Edingen-'s Gravenbrakel : 10 miljoen, 1985;
Namen-Dinant : 8 miljoen, 1986;
Luik-Marloie : 10 miljoen, 1986;
Haine-St-Pierre-Binche : 110 miljoen, 1982;
Manage-Piéton : 20 miljoen, 1983;
St-Ghislain-Quiévrain : 3 miljoen, 1984;
Charleroi-Walcourt : 2 miljoen, 1986;
Aarlen-Athus : 3 miljoen, 1985.

tamée en 1976 dont le tronçon Anvers-Lierre-Aarschot-Louvain a été mis en service début 1981.

Un crédit de 1 306 millions de F a été inscrit au budget 1981 pour assurer la poursuite des travaux et réaliser la mise en service des tronçons Aarschot-Hasselt et Lierre-Herentals, dès 1981, ainsi que la suppression de plusieurs passages à niveau, notamment à Lierre, Heist op den Berg, Aarschot, Diest, Hasselt, Bilzen et Lummen.

8. Les travaux entrepris sur la ligne 94 Bruxelles-Tournai-Lille et son antenne Ath-Jurbise seront accélérés, grâce à un crédit d'un montant total de 1 132 millions de F, en vue d'en achever l'électrification dès 1984.

Ces travaux comportent, non seulement l'électrification de la ligne et la suppression de nombreux passages à niveau, mais également d'importants aménagements à Enghien, Ath, Leuze et Tournai.

La modernisation de la ligne permettra en outre de porter la vitesse des trains de 120 à 160 km/h.

Nous sommes en pourparlers avec les autorités françaises en vue de poursuivre l'électrification de la ligne jusqu'à Lille, créant ainsi une relation rapide entre la Wallonie et Bruxelles d'une part et le Nord de la France d'autre part.

9. Un crédit de 687 millions de F est également prévu pour l'électrification de la ligne 140 Ottignies-Charleroi, la mise à double voie du tronçon Fleurus-Cour-St-Etienne de cette relation, et la liaison entre les gares de Charleroi Ouest et Charleroi Sud.

10. Enfin, au budget 1981 figurent encore des crédits pour l'électrification des lignes Eupen-Welkenraedt-Montzen (100 millions, date de mise en service : 1983), Bressoux-Visé frontière (48 millions, 1982), Glons-Visé-Aix Ouest (508 millions, avec mise en service du tronçon Glons-Visé en 1982, du tronçon Visé-Montzen en 1983 et du tronçon Montzen-Aix Ouest en 1984), Bruxelles-Termonde (95 millions, 1981), Denderleeuw-Zottegem (298 millions, 1982), Schellebelle-Malines (410 millions, 1983), Liers-Glons (10 millions, 1982).

2) Electrifications nouvelles inscrites au plan 1981-1985

Le plan quinquennal 1981-1985 traduit en outre la volonté d'étendre à l'ensemble du réseau les efforts consentis en vue de moderniser l'infrastructure.

Le budget 1981 reflète ces préoccupations, par l'inscription de crédits destinés à couvrir les premiers travaux d'électrification des lignes concernées :

Lierre-Kontich : 55 millions, mise en service prévue en 1981;
Herentals-Turnhout : 60 millions, 1983;
Herentals-Mol-Neerpelt : 5 millions, 1986;
Willebroek-St-Nicolas : 130 millions, 1983;
Zottegem-Courtrai : 133 millions, 1985;
Bruges-Courtrai : 50 millions, 1985;
Denderleeuw-Lessines-Ath : 108 millions, 1984.
Courtrai-Ypres : 23 millions, 1986;
Grammont-Enghien-Braine-le-Comte : 10 millions, 1985;
Namur-Dinant : 8 millions, 1986;
Liège-Marloie : 10 millions, 1986;
Haine-St-Pierre-Binche : 110 millions, 1982;
Manage-Piéton : 20 millions, 1983;
St-Ghislain-Quiévrain : 3 millions, 1984;
Charleroi-Walcourt : 2 millions, 1986;
Arlon-Athus : 8 millions, 1985.

B. Verbetering van de bediening der grote agglomeraties

1. De capaciteit van de baanvakken Brussel-Leuven en Brussel-Ottignies is ontoereikend geworden; ze moet verhoogd worden om een regelmatig reizigersverkeer in stand te houden en op de piekuren meer treinen te kunnen inleggen.

De N. M. B. S. heeft zich daarop toegelegd door tussen Schaarbeek en Kortenberg een bijkomend spoor te leggen. Het baanvak Diegem-Zaventem is sedert juni 1975 in dienst.

Er zijn thans werken aan de gang om het derde spoor te verlengen tussen Schaarbeek en Diegem, die in 1981 zullen voltooid worden zodat de reizigersdienst tussen de hoofdstad en Zaventem zal kunnen verbeterd worden.

De werken voor de verlenging, tot Genval, van het derde spoor tussen Brussel-Leopoldswijk en Watermaal zijn in 1977 gestart tussen Groenendaal en Genval; die werken zullen in 1981 intensief voortgezet worden.

In correlatie met de elektrificatie van de lijn Halle-Doornik zal in 1982 de snelheid op het derde spoor Brussel-Halle opgedreven worden tot 140 km/u. Deze werken zullen onmiddellijk verbetering brengen aan de regelmatigheid van de treinen op de verbindingen Brussel-Bergen en Brussel-Doornik. In afwachting dat tegen 1984 de stop van Halle zal kunnen weggewerkt worden door het bouwen van een ongelijkgrondse vertakking van de lijnen 96 en 94 te Halle.

Tegen 1986 is de aanleg van een vierde spoor tussen Brussel en Halle voorzien zodat uiteindelijk de lijnen Brussel-Bergen en Brussel-Doornik onafhankelijk van elkaar zullen kunnen geëxploiteerd worden.

2. Het belangrijk verkeer te Brussel-Schuman heeft de N. M. B. S. ertoe aangezet dat station uit te rusten met twee bijkomende sporen, waarvan de aanleg einde 1976 aangevat werd en die in 1980 in dienst gesteld werden. Bovendien zal er een derde spoor gelegd worden tussen dat station en het station Brussel-Leopoldswijk, zodat er meer treinen tot in het centrum van de hoofdstad zullen kunnen komen.

Ter bevordering van het gemeenschappelijk vervoer in het oostelijk gedeelte van de agglomeratie organiseert de N. M. B. S. sedert 21 september 1976 een reizigersdienst op het baanvak Vilvoorde-Etterbeek van lijn 26 en heeft ze tevens vijf nieuwe stopplaatsen opgericht. Als bijkomend aansluitingspunt tussen het spoorweginet en het stedelijk vervoer werd de stopplaats Delta, nabij de Universiteit van Brussel, in september 1980 in dienst gesteld.

Eveneens zijn voor het zuiden van de agglomeratie aanpassingen van de lijn 26 te voorzien welke moeten toelaten een snellere verbinding te verzekeren tussen het centrum van Nivelles en Braine-l'Alleud met de stations Brussel-Leopoldswijk en Brussel-Schuman.

Verder heeft de spoorweg ook, in het raam van de uitbreiding van het metronet naar het westen van Brussel toe, en in samenwerking met de dienst tot bevordering van het stedelijk vervoer, een programma opgemaakt voor het bouwen van gemeenschappelijke aansluitingsstations in die zone van Brussel. De aanpassingswerken in het gemeenschappelijke station Brussel-West werden in oktober 1980 voltooid.

De andere aansluitingsstations zullen in 1982 worden opengesteld.

Door het indienststellen van de gemeenschappelijke spoorweg- en metrostations Brussel West en Delta werd het aantal bestaande aansluitingspunten tussen het spoorweginet en het stedelijk vervoer tot vijf verhoogd (de drie andere zijn Brussel Centraal, Brussel Schuman en Merode).

Verder zal vanaf 1981, met de aanleg van een verbindingsbocht aan de kruising van de lijnen 26 en 36 (Brussel-Luik),

B. Amélioration de la desserte des grandes agglomérations

1. La capacité des tronçons Bruxelles-Louvain et Bruxelles-Ottignies, devenue insuffisante, doit être augmentée afin de maintenir la régularité du trafic voyageurs et de permettre l'écoulement d'un grand nombre de trains aux heures de pointe.

La S. N. C. B. s'est attelée à cette tâche en construisant une voie supplémentaire entre Schaerbeek et Kortenberg dont la section Diegem-Zaventem est en service depuis juin 1975.

D'importants travaux sont actuellement en cours en vue de prolonger cette troisième voie entre Schaerbeek et Diegem. Ces travaux, qui permettront de réaliser une amélioration sensible du service des trains voyageurs entre Bruxelles et Zaventem, seront achevés en 1981.

La prolongation de la troisième voie entre Bruxelles-Quartier Léopold et Watermaal jusqu'à Genval est entamée depuis 1977 entre Groenendaal et Genval et sera intensivement poursuivie en 1981.

En relation avec l'électrification de la ligne Hal-Tournai, la vitesse sera portée à 140 km/h dès 1982 sur la troisième voie Bruxelles-Hal, ce qui assurera une amélioration sensible de la régularité du trafic sur les liaisons Bruxelles-Mons et Bruxelles-Tournai, en attendant la disparition du goulot de Hal, par l'établissement d'une bifurcation anglaise au croisement des lignes 96 et 94, travaux dont la réalisation est prévue pour 1984.

Il est prévu, pour 1986, de construire une quatrième voie entre Bruxelles et Hal, qui permettra d'enfin réaliser l'exploitation séparée des deux lignes Bruxelles-Mons et Bruxelles-Tournai sur ce tronçon commun.

2. L'importance du trafic à Bruxelles Schuman a incité la S. N. C. B. à doter cette gare de deux voies supplémentaires qui ont été mises en service en 1980. De plus, une troisième voie sera construite entre cette gare et la gare de Bruxelles Quartier Léopold, permettant à un plus grand nombre de trains de pénétrer dans la capitale.

En vue d'assurer la promotion des transports en commun dans la partie Est de l'agglomération, la S. N. C. B. a établi, depuis le 21 septembre 1976, un service voyageurs sur la section Vilvoorde-Etterbeek de la ligne 26 allant de pair avec la création de cinq nouveaux points d'arrêt. Un point de jonction supplémentaire entre le réseau ferroviaire et le transport urbain a été mis en service à la halte Delta, près de l'Université de Bruxelles, en septembre 1980.

De même, pour la partie Sud de l'agglomération, des aménagements de la ligne 26 sont à prévoir notamment pour assurer une liaison rapide des centres de Nivelles et Braine-l'Alleud avec les gares de Bruxelles Quartier Léopold et Bruxelles Schuman.

De même, dans le cadre de l'extension du Métro vers l'Ouest de Bruxelles, le chemin de fer a élaboré, en collaboration avec le Service de Promotion des Transports Urbains, un programme d'établissement de gares communes de correspondance dans cette zone de Bruxelles. Les travaux d'aménagement de la gare commune de Bruxelles-Ouest ont été terminés en octobre 1980.

Les autres points de correspondance seront mis en service en 1982.

Les gares communes S. N. C. B.-métro de Bruxelles-Ouest et de Delta portent ainsi au nombre de cinq les points de jonction existants entre le réseau ferroviaire et les transports urbains, les trois autres étant Bruxelles-Central, Bruxelles Schuman et Mérode.

D'autre part, la mise en service, en 1981, d'une courbe de liaison au croisement des lignes 26 et 36 (Bruxelles-Liège)

de mogelijkheid bestaan treinen die uit de richting van Leuven komen, rechtstreeks naar Brussel-Leopoldswijk en Brussel-Schuman te laten rijden.

3. Er werd eveneens beslist een bijkomende toegang aan te leggen tot de perrons van het Brusselse centraal station. Deze werken zullen in 1981 worden vastgelegd; de uitvoering ervan stitueert zich in 1982 en 1983.

4. Na de oorspronkelijke behoeften van de agglomeratie van Charleroi (verlenging van de treindienst Brussel-Charleroi tot Châtelineau, verbinding met lijn 140 te Charleroi-Zuid enz.) heeft zich op korte termijn ook de noodzaak voorgedaan om het spoorwegverkeer aan te passen ingevolge de herstructurering van de ijzer- en staalnijverheid.

Die toestand vergt de aanleg van een derde en een vierde spoor tussen Charleroi en Châtelineau; het derde spoor werd in 1979 in dienst gesteld. Op de begroting van 1981 is er een bedrag van 65 miljoen uitgetrokken om de uitvoering van dat project te kunnen voortzetten, met het vooruitzicht het vierde spoor in 1982 in gebruik te nemen.

5. Wat de streek van Antwerpen betreft, is de elektrificatie van de lijn Antwerpen-Kiel-Boom sedert mei 1980 voltooid. De elektrificatie van Boom naar Mechelen via Willebroek is thans in uitvoering en zal in 1983 voltooid zijn.

Vanaf 11 januari 1981 werd ook de elektrificatie van de lijn Antwerpen-Aarschot-Leuven voltooid, ter aanvulling van de bediening met elektrische treinen van de streek rond Antwerpen.

Het geëlektrificeerd baanvak Lier-Herentals wordt in mei 1981 in dienst genomen, waardoor alle lijnen die te Antwerpen Centraal toekomen zullen geëlektrificeerd zijn.

C. De overwegen

1. De studie voor de aanleg ten zuiden van Aat, van het nieuwe tracé van de lijn 94 (Brussel-Rijsel) werd in 1980 beëindigd. Als gevolg van deze verlegging zullen tussen Aat en Mark een dertigtal overwegen verdwijnen. Bovendien zal de rittijd tussen de hoofdstad en de regio's Aat, Lessen, Leuze en Doornik met enkele minuten worden ingekort.

Het project zal worden uitgevoerd ter gelegenheid van de elektrificatie van de lijn Brussel-Doornik, waarvan de indieningstermijn voorzien is voor 1981.

2. In het raam van de elektrificatie van lijn 118 (La Louvière-Bergen) heeft de tracéverbetering in de driehoek van « la Paix » geleid tot de afschaffing van de OW 15, 16, 19 en 21 te La Louvière.

3. In 1980 werden er belangrijke bedragen uitgetrokken voor het afschaffen van overwegen, nl. te Mortsel OW 4-4bis, Aarschot OW 107bis en 113, Diest OW 88-89-90, Lillois OW 12, Hasselt OW 55 tot 58bis, Oudenburg OW 85-86-87, Bléret OW 22, Roanne-Coo OW 3, Farciennes OW 125, Boom OW 29 A, Geraardsbergen OW 91, St-Truiden OW 4-7-9-10, Drongen OW 10, Mariemont OW 22, Waregem OW 61-65-66, Argenteau OW 22, Aarschot OW 107, Testelt OW 95, Rebaix OW 128, Heurne OW 57, Oosterzele OW 91-92 en Lier OW 22/L 16.

Verder staat op de begroting van 1981 de afschaffing van de overwegen te Haren OW 1, Lier OW 22/L 15, Heist op den Berg OW 31, Leuven OW 130, Rotselaar-Wilsele OW 123 tot 125bis, Oudegem OW 61 tot 64, Jette OW 3, Hasselt OW 27, Wondelgem OW 10, Aalter OW 31-33, Hemelgem OW 101, Liers OW 23, Hotton OW 46, Seraing

permettra d'amener directement à Bruxelles Quartier Léopold et Bruxelles Schuman des trains en provenance de Louvain.

3. Il a également été décidé d'aménager des accès supplémentaires aux quais de la gare de Bruxelles-Central. Les travaux relatifs à ces aménagements seront engagés en 1981 et seront exécutés en 1982-1983.

4. Aux besoins initiaux de l'agglomération carolorégienne (prolongement du service des trains Bruxelles-Charleroi jusqu'à Châtelineau, raccordement de la ligne 140 à Charleroi-Sud, etc.) sont venus s'ajouter ceux à court terme, de l'adaptation du trafic ferroviaire à la suite de la restructuration de l'industrie sidérurgique.

Cette situation impose la construction d'une troisième et d'une quatrième voie entre Charleroi et Châtelineau. La troisième voie a été mise en service en 1979. Un montant de 65 millions a été inscrit au budget de 1981 en vue de continuer la réalisation de ce projet avec mise en service de la quatrième voie en 1982.

5. Dans la région anversoise, l'électrification de la ligne Anvers-Kiel-Boom a été achevée en mai 1980. Le prolongement de cette liaison vers Malines via Willebroek est en cours d'électrification et sera mis en service en 1983.

Est terminée depuis le 11 janvier 1981, l'électrification de la ligne Anvers-Aarschot-Louvain, complétant la desserte électrique suburbaine d'Anvers.

La mise en service en traction électrique de la ligne Lierre-Herentals est prévue pour mai 1981, de sorte que toutes les lignes aboutissant à Anvers Central seront électrifiées.

C. Les passages à niveau

1. Les études relatives au contournement sud de la ville d'Ath par la ligne 94 Bruxelles-Lille, en vue de supprimer une trentaine de passages à niveau entre cette localité et Marcq ont été achevées en 1980, de sorte que les travaux pourront commencer dès 1981. Le déplacement de ce tronçon entraînera en outre une amélioration sensible des temps de parcours entre la capitale et les régions d'Ath, Lessines, Leuze et Tournai.

Le projet sera exécuté à l'occasion de l'électrification de la ligne Bruxelles-Tournai.

2. Dans le cadre de l'électrification de la ligne 118 La Louvière-Mons, la rectification du tracé des voies dans le triangle de la Paix a permis la suppression des PN 15, 16, 19 et 21 à La Louvière.

3. Des sommes importantes ont été engagées en 1980 pour supprimer les passages à niveau suivants : Mortsel PN 4-4bis, Aarschot PN 107bis et 113, Diest PN 88-89-90, Lillois PN 12, Hasselt PN 55 à 58bis, Oudenburg PN 85-86-87, Bléret PN 22, Roanne-Coo PN 3, Farciennes PN 125, Boom PN 29 A, Grammont PN 91, St-Trond PN 4-7-9-10, Drongen PN 10, Mariemont PN 22, Waregem PN 61-65-66, Argenteau PN 22, Aarschot PN 107, Testelt P N95, Rebaix PN 128, Heurne PN 57, Oosterzele PN 91-92 et Lierre PN 22/L 16.

D'autre part, la suppression des passages à niveau suivants : Haren PN 1, Lierre PN 22/L 15, Heist op den Berg PN 31, Louvain PN 30, Rotselaar-Wilsele PN 123 à 125bis, Oudegem PN 61-62-63-64, Jette PN 3, Hasselt PN 27, Wondelgem PN 10, Aalter PN 31-33, Hemelgem PN 101, Liers PN 23, Hotton PN 46, Seraing PN 11-12-13, Ciney

OW 11-12-13, Ciney OW 84, Leignon O W90, Verlaine OW 127, Viville OW 158, Ville Pommerœul OW 10-13, De Pinte OW 10-12-105-106, Waregem OW 64-69-71, Brasmenil OW 36, Antoing OW 20-22, Burst OW 25-26, La Louvière OW 11-12-13, Beernem OW 47-48, Ruisbroek OW 7-8, Aarschot OW 97 tot 102-108-109, Lummen OW 76-77, Harelbeke OW 74 en Edingen OW 32.

Op de begroting van 1981 is er, voor het afschaffen van overwegen, een bedrag van 1 794 miljoen F uitgetrokken.

4. De overwegen waar het verkeer de bouw van kunstwerken niet rechtvaardigt, zullen behouden worden, maar ze zullen met een betere seininrichting uitgerust worden (knipperlichten en eventueel automatische halve sluitbomen).

In 1980 heeft de N. M. B. S. meer dan 120 OW op die wijze uitgerust.

Hoewel voornamelijk het wegverkeer baat heeft bij de modernisatie en afschaffing van overwegen, mag toch worden gesteld dat deze werken ook de regelmatigheid van de treindienst ten goede komen.

D. Andere infrastructuurwerken

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

In 1979 zijn te Antwerpen de werken aangevat voor de aanleg van een achterkaibundel alsook voor de aanleg van een 3^e spoor op de lijn 27 A tussen Antwerpen Noord en Antwerpen DS. De uitvoering zal in 1981 worden voortgezet.

De werken zullen binnen de havenzone een betere doorstroming van de trafiek toelaten.

In 1980 zijn eveneens de werken gestart voor de spooruitrusting van het Nieuw Havendok.

Voor al deze werken werd op de begroting van 1981 een bedrag van 548 miljoen uitgetrokken.

Anderzijds werden de omvormingswerken in de haven van Gent intensief voortgezet in 1980. Op de begroting van 1981 werd een totaal bedrag van 100 miljoen uitgetrokken om deze werken te kunnen voortzetten.

In Zeebrugge zijn belangrijke aanpassingswerken gepland om tegemoet te komen aan de nieuwe noden die de uitbreiding van de haven zal scheppen.

De werken zullen starten in 1981; hiervoor is een bedrag voorzien van 100 miljoen.

2. Ten gunste van de herstructurering van de staalnijverheid werd op verzoek van de regionale instanties besloten over te gaan tot de aanpassing en elektrificatie van de lijnen 125 A (Kinkempois-Flémalle) en 260 (Charleroi West-Monceau).

Een inschrijving van 470 miljoen werd voorzien op de begroting van 1981 om deze werken te kunnen voortzetten.

3. In 1981 zal de N. M. B. S. de modernisering van de autobusstations voortzetten; er zijn aanpassingswerken voorzien te Hoei Noord, Ciney, Aat, Blaton, Tubeke, Edingen, Eeklo, Lokeren en Zottegem.

Sedert verscheidene jaren is de N. M. B. S. bovendien bezig met de bouw of verlenging van onderdoorgangen voor reizigers in stations van middelgroot belang. Deze onderdoorgangen vervangen de gevaarlijke spoorovergangen in de stations en geven in bepaalde gevallen aan weerszijden van het station toegang tot het stationsgebouw en de perrons.

Dit programma zal in 1981 intensief worden voortgezet met realisaties te Piéton, Blaton, Edingen, Leuven, Dendermonde, Willebroek en Puurs.

PN 84, Leignon PN 90, Verlaine PN 127, Viville PN 158, Ville Pommerœul PN 10-13, De Pinte PN 10-12-105-106, Waregem PN 64-69-71, Brasmenil PN 36, Antoing PN 20-22, Burst PN 25-26, La Louvière PN 11-12-13, Beernem PN 47-48, Ruisbroek PN 7-8, Aarschot PN 97 à 102-108-109, Lummen PN 76-77, Harelbeke PN 74 et Enghien PN 32, est prévue au budget de 1981.

Des crédits pour un montant total de 1 794 millions de F ont été réservés pour assurer l'exécution de ces travaux.

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

Pendant l'année 1980, plus de 120 PN ont été équipés de cette manière.

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

D. Autres travaux d'infrastructure

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

Les travaux relatifs à la pose du nouveau faisceau Achterkaai bundel, ainsi que les travaux relatifs à l'établissement d'une troisième voie sur la ligne 27 A, entre les gares d'Anvers-Nord et Anvers DS, en cours depuis 1979, seront activement poursuivis en 1981.

Ces aménagements sont destinés à assurer une grande fluidité du trafic à l'intérieur de la zone portuaire.

D'autres travaux ont débuté, notamment l'équipement ferroviaire pour la desserte de la nouvelle darse.

Un montant de 548 millions de F a été inscrit au budget de 1981 en vue d'assurer la poursuite de l'ensemble des travaux entrepris dans le port d'Anvers.

Les travaux d'aménagement du port de Gand ont également été intensément poursuivis durant l'année 1980 et des crédits pour un montant total de 100 millions de F seront engagés en 1981 pour assurer la continuation des travaux en cours.

D'importants travaux d'aménagement seront encore entrepris à Zeebrugge, pour faire face aux besoins nouveaux nés de l'extension de la zone portuaire.

Les travaux débiteront en 1981, grâce à une inscription budgétaire de 100 millions de F.

2. En fonction de la restructuration de la sidérurgie et à la demande des instances régionales, il a été décidé d'électrifier les lignes 125 A (Kinkempois-Flémalle) et 260 (Charleroi-Ouest-Monceau) en y apportant les aménagements nécessaires.

Une inscription de 470 millions de F est prévue au budget de 1981 en vue de pouvoir poursuivre ces travaux.

3. Le programme de modernisation des gares d'autobus se poursuit avec l'aménagement, en 1981, des gares de Huy Nord, Ciney, Ath, Blaton, Tubize, Enghien, Eeklo, Lokeren et Zottegem.

En outre, depuis plusieurs années, la S. N. C. B. a entrepris de construire ou de prolonger les couloirs sous voies équipant les gares d'une certaine importance; ces aménagements destinés à éviter la traversée dangereuse de voies au sol, rendront en outre, le cas échéant, les bâtiments et les quais accessibles des deux côtés des installations de gare.

Ce programme sera activement poursuivi en 1981, notamment dans les gares de Piéton, Enghien, Blaton, Louvain, Termonde, Willebroek et Puurs.

Met deze investeringswerken kan de N. M. B. S. aan haar cliënteel een vollediger service verlenen, met inbegrip dus van het voor- en het natransport, en zo het comfort van de reiziger gevoelig verbeteren. Deze werken worden nog aangevuld met de bouw van fietsenbergplaatsen (nl. te Borgworm, Ans, Moustier, Luttre, 's Gravenbrakel, St-Ghislain, Ternat, Asse, Antwerpen-Zuid, Antwerpen-Linkeroever, Turnhout, Wijgmaal, Lommel, Gent-St-Pieters, St-Niklaas), de inrichting van parkings voor auto's (Aarlen, Kortrijk, Mechelen...), de installatie van roltrappen en liften (Denderleeuw, Mechelen, Antwerpen Zuid, Kortrijk, Deinze, St Ghislain, Louvain-la-Neuve), de installatie van treinaanwijzers, de bouw van schuilhuisjes voor reizigers...

4. De hiervoren opgesomde infrastructuurwerken passen in het algemeen beleid van de Regering ten bate van 's lands economie en van de bevordering van het openbaar vervoer.

Dat beleid wordt in hoofdzaak ingegeven door de wens om de verplaatsingen van personen en goederen regelmatig en veiliger te laten verlopen.

De N. M. B. S. van haar kant zal haar inspanningen verder richten op de aanpassingen en modernisering die nodig zijn voor de ontwikkeling van het vervoer, zowel van reizigers als van goederen.

In verband daarmee werden in 1980 verscheidene nieuwe stationsgebouwen opgetrokken, nl. te De Pinte, Waregem, Eeklo, Yvoir, Tilly, Wezet, Courcelles-Motte, of zijn in aanbouw, nl. te Ezemaal, Herentals, Testelt, Hemiksem, Niel, Deinze, Linkebeek, Antoing, Lustin, Terhulpen, Lillois, Zottegem en Piéton.

In 1981 zijn nieuwe gebouwen gepland te Eupen, Ath, La Louvière Zuid, Jambes Noord, Neufchâteau (Longlier), Spa, Rixensart, Burst, Waterloo, Genval, Kortenberg, Gembloux, Tubeke, Lessen, Aalter, Zele en Willebroek.

5. Er dient te worden benadrukt dat belangrijke financiële middelen werden toegekend voor de verwerving van moderne uitrustingen tot verbetering van de infrastructuur tot verhoging van de snelheid, de veiligheid en de regelmatigheid van de treinen.

E. Rollend materieel

1. De kwaliteit van de dienstverlening aan de reizigers, de produktiviteit van het goederenvervoer en de bedrijfsveiligheid zijn in belangrijke mate afhankelijk van modern en aan de behoeften van de cliënteel aangepast materieel.

De laatste jaren werd de dotatie ten voordele van het Vernieuwingsfonds als volgt samengesteld:

1974	...	5 850 miljoen F;
1975	...	6 300 miljoen F;
1976	...	7 300 miljoen F;
1977	...	8 030 miljoen F;
1978	...	8 000 miljoen F;
1979	...	8 320 miljoen F;
1980	...	7 860 miljoen F.

Voor wat 1981 betreft bedraagt de voorziene dotatie ten gunste van het Vernieuwingsfonds 7 800 miljoen F.

Het blijkt overigens noodzakelijk het moderniseringsbeleid voort te zetten, zowel wat het tractiematerieel als wat het reizigers- en goederenmaterieel betreft.

De bedragen die sedert de oorlog werden uitgegeven voor de vernieuwing van dit materieel waren ontoereikend in verhouding tot de vereiste dotatie. Dit veroorzaakte een zekere achterstand, die gedeeltelijk werd ingehaald door :

Ces investissements, qui visent principalement à améliorer le confort du voyageur en offrant un service complet à la clientèle, y compris avant et après le transport, seront complétés par la construction de parkings pour vélos (notamment à Waremmé, Ans, Moustier, Luttre, Braine-le-Comte, St-Ghislain, Ternat, Asse, Anvers-Sud, Anvers-Rive Gauche, Turnhout, Wijgmaal, Lommel, Gand-St-Pierre, St-Nicolas), l'aménagement d'aires de parcage pour les voitures (Arlon, Courtrai, Malines, etc.), l'installation d'escalators et d'ascenseurs dans les gares (Denderleeuw, Malines, Anvers-Sud, Courtrai, Deinze, St-Ghislain, Louvain-la-Neuve), la pose d'indicateurs à quai, la construction de loges pour voyageurs, etc.

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

Cette politique est essentiellement guidée par le désir d'apporter aux déplacements des personnes et des biens une régularité et une sécurité plus grandes.

La S. N. C. B., 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.

Dans cet ordre d'idées, plusieurs nouveaux bâtiments à voyageurs ont été achevés en 1980, notamment à De Pinte, Waregem, Eeklo, Yvoir, Tilly, Visé, Courcelles-Motte ou sont en cours de construction à Ezemaal, Herentals, Testelt, Hemiksem, Niel, Deinze, Linkebeek, Antoing, Lustin, La Hulpe, Lillois, Zottegem et Piéton.

De nouveaux bâtiments sont également prévus au programme de 1981 à Eupen, Ath, La Louvière-Sud, Jambes-Nord, Neufchâteau (Longlier), Spa, Rixensart, Burst, Waterloo, Genval, Kortenberg, Gembloux, Tubize, Lessines, Aalter, Zele et Willebroek.

5. Il reste à souligner que d'importantes ressources financières ont été affectées à l'acquisition d'équipements modernes et à l'amélioration des infrastructures en vue d'augmenter la vitesse, la sécurité et la régularité du service des trains.

E. Matériel roulant

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

Ces dernières années, la dotation en faveur du Fonds de Renouvellement a été fixée comme suit :

1974	...	5 850 millions de F;
1975	...	6 300 millions de F;
1976	...	7 300 millions de F;
1977	...	8 030 millions de F;
1978	...	8 000 millions de F;
1979	...	8 320 millions de F;
1980	...	7 860 millions de F.

En ce qui concerne 1981, la dotation prévue en faveur du Fonds de Renouvellement est de 7 800 millions de F.

Par ailleurs, il s'avère 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 par rapport à la dotation nécessaire, ce qui a causé un retard certain, en partie comblé par l'octroi :

— een leningscapaciteit van 8 090 miljoen F (wet van 9 maart 1976) waarvan een bedrag van 7 090 miljoen F bestemd is voor de vernieuwing van rollend materieel;

— een leningscapaciteit van 700 miljoen F (wetten van 5 augustus 1978 en 8 augustus 1980) volledig voorbehouden voor de vernieuwing van rollend materieel;

— een leningscapaciteit van 2 000 miljoen F (wet van 8 augustus 1980) bestemd voor de vervanging van rollend materieel;

— een leningscapaciteit van 1 500 miljoen F (wet van 15 januari 1981) bestemd voor de vervanging van rollend materieel;

— een inschrijving van een bedrag van 2 000 miljoen F in de begroting van 1981 voor de aankoop van dubbele elektrische motorstellen om het hoofd te kunnen bieden aan het nijpend te kort van elektrische tractiemiddelen, gezien de versnelde vooruitgang van de elektrificatie der lijnen.

Deze financiële middelen lieten toe in 1980 de volgende bestellingen te plaatsen :

— 90 rijtuigen type M4 voor het binnenlands verkeer en 242 paar draaistellen voor dit type materieel;

— 30 elektrische locomotieven serie 27;

— 35 elektrische motorstellen van de nieuwe generatie type 82 (kisten en draaistellen);

— 35 elektrische motorstellen van de nieuwe generatie type 83 (draaistellen);

— 500 wagens Fads.

2. Op 1 januari 1980 bedroeg de gemiddelde leeftijd van het goederenwageneffectief 17 jaar en 4 maanden.

Het huidige park is voor een groot deel samengesteld uit gespecialiseerde wagens, die door de cliënteel zeer op prijs gesteld worden.

De inspanning tot modernisering wordt voortgezet.

3. Voor 1981 worden volgende bestellingen voorzien :

— 35 bijkomende rijtuigen voor het binnenlands verkeer. Dit zou het totaal aantal bestelde M4 rijtuigen op 580 brengen;

— 30 elektrische locomotieven serie 21;

— 35 tweeledige motorstellen van de nieuwe generatie type 83;

— 1 750 wagens van verschillende types en de vereiste draaistellen voor deze categorie van materieel.

De uitvoering zal evenwel slechts kunnen geschieden naargelang de mogelijkheid zich voordoet om een beroep te doen op de kapitaalmarkt.

III. De spoorwegsector en de arbeidsmarkt

De N. M. B. S. gebruikt de jongste technische vindingen voor de modernisering van haar installaties, alsmede de meest vooruitstrevende arbeidsmethoden voor haar exploitatie en haar beheer.

De N. M. B. S. is ontegensprekelijk een instrument voor het behoud van de economische activiteit van het land.

Zij is een bepalend werktuig ter ondersteuning aan de nijverheid voor de constructie van rollend materieel.

Door bemiddeling van de Maatschappij Transurb Consult, door de Staat opgericht en paritair samengesteld uit vertegenwoordigers van de openbare besturen en privé studie-bureaus's, heeft zij een ruim aandeel in de afzet van het Belgisch produkt op de buitenlandse markt.

Op die wijze ontstaat er ruime werkgelegenheid voor gespecialiseerd en zeer goed geschoold personeel.

— d'une capacité d'emprunts de 8 090 millions de F (loi du 9 mars 1976) dont 7 090 millions de F sont destinés au renouvellement du matériel roulant;

— d'une capacité d'emprunt de 700 millions de F (lois du 5 août 1978 et du 8 août 1980), entièrement affectés au renouvellement du matériel roulant;

— d'une capacité d'emprunt de 2 000 millions de F (loi du 8 août 1980) destinés au remplacement du matériel roulant;

— d'une capacité d'emprunt de 1 500 millions de F (loi du 15 janvier 1981) destinés au remplacement du matériel roulant;

— une inscription de 2 000 millions de F au budget de 1981 pour l'acquisition d'automotrices doubles électriques, destinées à faire face à la carence sérieuse en moyens électriques de traction, face à l'exécution accélérée du programme d'électrification du réseau.

Ces moyens financiers ont permis de passer en 1980 les commandes suivantes :

— 90 voitures type M4 pour le service intérieur et 242 paires de bogies pour ce type de matériel;

— 30 locomotives électriques série 27;

— 35 automotrices nouvelle génération type 82 (caisses et bogies);

— 35 automotrices, nouvelle génération type 83 (bogies);

— 500 wagons trémies Fads.

2. L'âge moyen de l'effectif de wagons « marchandises » était de 17 ans et 4 mois au 1^{er} janvier 1980.

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

L'effort de modernisation se poursuit.

3. Les prévisions de commande pour 1981 sont les suivantes :

— 35 voitures supplémentaires pour le service intérieur ce qui porterait à 580 le nombre total de nouvelles voitures M4 commandées;

— 30 locomotives électriques série 21;

— 35 automotrices doubles nouvelle génération type 83;

— 1 750 wagons de différents types ainsi que les garnitures de bogies nécessaires pour ce type de matériel.

Toutefois, l'exécution ne pourra se faire que suivant les possibilités de recours au marché des capitaux.

III. Le secteur ferroviaire et le marché du travail

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

La S. N. C. B. est un incontestable instrument du maintien de l'activité économique du pays.

Elle est un élément déterminant du soutien de l'industrie du matériel roulant.

Par l'intermédiaire de la Société Transurb Consult créée par l'Etat et composée à parité par des Services publics et des Bureaux d'études privés, elle participe à l'ouverture d'importants marchés belges vers l'étranger.

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

Voor de uitvoering van werken die niet specifiek spoorwegwerken zijn en voor de levering van haar materialen doet de N. M. B. S. vaak een beroep op particulieren, in hoofdzaak Belgische ondernemingen, waarbij er zeer veel arbeidskrachten vereist zijn.

Die leveringen en werken hebben inzonderheid betrekking op de werkplaatsen voor de bouw van rollend materieel, de bouwsector en de constructeurs van elektrotechnische toestellen.

In de loop van het boekjaar 1979 heeft de Maatschappij aan de particuliere sector, voor al haar leveringen en prestaties zowat 19,4 miljard F betaald.

IV. Beginselen van het bij de N. M. B. S. gevoerd beleid inzake beheer

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

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

V. Het gecombineerd vervoer

Tal van internationale milieus, in het bijzonder de Gemeenschappelijke Markt, hebben sedert meerdere jaren acties op touw gezet om het gecombineerd vervoer rail-weg te bevorderen.

Een actieve en concrete deelname van België werd hierbij onontbeerlijk.

De argumenten die aan de basis liggen van de bevordering van het gecombineerd vervoer rail-weg liggen voornamelijk op het vlak van de energiebesparing, de eerbiediging van de sociale wetgeving in het wegvervoer, een beter gebruik van de capaciteit van de spoorwegen en een ontlasting van de autowegen.

Rekening houdend met de geografische situatie en met de beperkte oppervlakte van ons land draagt de bevordering van het gecombineerd vervoer voor België een bij uitstek internationaal karakter.

Om te kunnen delen in de snelle vooruitgang die op Europees niveau van deze vervoerformule wordt verwacht zijn momenteel studies bezig die moeten bepalen in welke richtingen onze inspanningen moeten worden georiënteerd. Meer bepaald wordt onderzocht in hoever overslagcentra moeten worden opgericht of uitgebouwd en in welke mate het nodig is nieuwe gespecialiseerde en voor het rail-wegvervoer aangepaste spoorwagens aan te kopen.

2) Bevordering stedelijk vervoer

1. Algemene doelstellingen van de vervoerpolitiek

Op gebied van het stedelijk vervoer, is het evident dat het gemeenschappelijk vervoer aanzienlijk minder energie verbruikt per vervoerde reiziger dan het privé vervoer.

Pour l'exécution de travaux non spécifiquement ferroviaires et pour la fourniture de ses matériaux, la S. N. C. B. fait fréquemment appel à des entreprises privées, principalement belges, 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.

Au cours de l'exercice 1979, la Société a payé au secteur privé, pour l'ensemble de ses fournitures et de ses prestations, quelque 19,4 milliards de F.

IV. Principes de la politique de gestion poursuivie sur le plan de la S. N. C. B.

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

- freiner les conséquences de la hausse rapide des coûts en améliorant la productivité du travail et de l'exploitation;
- économiser l'énergie et jouer un rôle actif dans la lutte contre les nuisances, notamment par l'électrification de nouvelles lignes et l'amélioration de la desserte des agglomérations;
- progresser sur le plan de l'équipement technique et sur le front commercial, aux fins d'accroître la sécurité, la commodité, la rapidité et la régularité des services voyageurs aussi bien que 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.

V. Le transport combiné

Plusieurs milieux internationaux, et particulièrement le Marché commun, ont mené depuis plusieurs années des actions en vue de promouvoir le transport combiné rail-route.

Il devenait indispensable que la Belgique prenne une part active et concrète à ces actions.

Les arguments qui sont à la base de la promotion du transport combiné rail-route se situent principalement sur le plan de l'économie d'énergie, du respect de la législation sociale dans le transport routier, d'une meilleure utilisation de la capacité de transport ferroviaire et du désencombrement des autoroutes.

Compte tenu des situations géographiques et de l'exiguïté de notre territoire, la promotion du transport combiné par la Belgique revêt un caractère international par essence.

Afin de pouvoir participer à la croissance rapide attendue de cette forme de transport au niveau européen, des études sont pour l'instant en cours de réalisation afin de déterminer vers quelles orientations devront se concentrer nos efforts. Plus particulièrement, on examine dans quelle mesure il faudrait créer ou développer des centres de transbordement et dans quelle proportion il serait opportun d'acquérir de nouveaux wagons spécialisés et adaptés au fer-routage.

2) Promotion des transports urbains

1. Objectifs généraux

En matière de transport urbain, il est évident que les transports en commun consomment sensiblement moins d'énergie que les transports privés, par voyageur transporté.

Bovendien, ingeval de elektrische tractie toegepast wordt, wordt beroep gedaan op een gediversifieerde primaire energie die minder onderhevig is aan de wisselvalligheden van de internationale conjunctuur dan de olieprodukten.

Deze nieuwe situatie geeft een versterkte impuls aan het gevoerde beleid op het vlak van het stedelijk gemeenschappelijk vervoer, dat er wezenlijk op gericht is het publiek een geldig alternatief te bezorgen voor het gebruik van de privé wagen in de stad.

Deze politiek wordt weerspiegeld in volgende doelstellingen :

1° de gebruikers een dienstverlening van hoge kwaliteit bieden die aan de criteria snelheid, regelmaat, veiligheid en comfort beantwoordt;

2° de exploiterende maatschappijen toelaten hun rol van openbare dienst naar behoren te vervullen, door hen een aangepast materieel ter beschikking te stellen en tegelijkertijd hun rendement te verhogen;

3° de levensvoorwaarden van de inwoners verbeteren en bijdragen tot het vlot functioneren van de sociale en economische activiteiten, door de verplaatsingen in de beste voorwaarden te laten verlopen.

Bovendien dient het openbaar vervoer de harmonieuze ontwikkeling van de agglomeratie in de hand te werken door niet alleen de huidige vraag maar ook de in de toekomst te voorziene vraag op te vangen.

De verwezenlijking van deze doelstellingen impliceert binnen het kader van de beschikbare budgettaire en financiële middelen :

- de scheiding tussen openbaar en privé vervoer door het bouwen van geschikte kunstwerken;
- de herstructurering van de netten en de aanpassing van de vervoermiddelen aan de eigenschappen van de vraag;
- de coördinatie van de verschillende vervoersmiddelen (met goede overstapmogelijkheden);
- de modernisatie van het rollend materieel, die tot de verbetering van het comfort van de reizigers bijdraagt;
- de rationalisatie van de vaste installaties (stelplaatsen en ateliers) en de modernisatie van de uitrustingen en de exploitatiemethoden, die het mogelijk maken, de exploitierende maatschappijen doeltreffender te maken.

II. Overzicht van de activiteiten in 1981

1. Brussel

Na de indienststelling van de eerste metrolijn St-Katelijne (stadscentrum)-Tomberg (Sint-Lambrechts-Woluwe) met de zuid-oostelijke vertakking Merode-Demey (Oudergem), over een totale lengte van ongeveer 11 km, werden inspanningen vooral gericht op de uitbreiding van deze belangrijke as naar het oosten en het westen van de agglomeratie.

In westelijke richting werd het vak St-Katelijne-Beekkant van 1,8 km lang met de tussenliggende stations Graaf van Vlaanderen en Zwarte Vijvers op 8 mei 1981 in dienst genomen.

Beekkant zal een splitsingsstation zijn, met een « Noord-West »-vertakking naar het E. Bockstaelplein en de Heizel (Laken) en een « Zuid-West »-vertakking naar het Verdiplein (Anderlecht).

In oostelijke richting zal de lijn in een eerste fase tot aan de Universitaire Campus van de U. C. L. in Sint-Lambrechts-Woluwe worden doorgetrokken, later tot het Dumonplein te Stockel.

Par ailleurs, lorsque ces transports en commun utilisent la traction électrique, ils font appel à une énergie primaire diversifiée, moins sensible aux aléas de la conjoncture internationale que les produits pétroliers.

Cette situation nouvelle ne peut que renforcer la politique du département en matière de transports en commun urbains, qui consiste essentiellement à présenter au public une alternative valable à l'utilisation urbaine des véhicules privés.

Cette politique se traduit dans les objectifs suivants :

1° offrir à la clientèle un service de haute qualité, satisfaisant aux critères de vitesse, de régularité, de sécurité et de confort;

2° permettre aux sociétés exploitantes d'assurer leur rôle de service public dans des conditions normales, en les dotant d'un outil adapté aux nécessités et, par la même occasion, améliorer l'économie de leur exploitation;

3° contribuer, d'une façon rationnelle, au fonctionnement des activités sociales et économiques, en assurant, dans les meilleures conditions, les déplacements entre lieux de départ et lieux de destination.

En outre, le transport public doit permettre une évolution harmonieuse de l'agglomération en répondant non seulement à la demande actuelle de déplacements, mais aussi à la demande future prévisible.

La réalisation de ces objectifs implique, dans la limite des moyens budgétaires et financiers disponibles :

- la séparation du trafic des transports en commun et privés par la construction d'ouvrages appropriés;
- la restructuration des réseaux et l'adaptation des moyens de transport aux caractéristiques de la demande;
- la coordination des divers moyens de transport (avec de bonnes possibilités de correspondance);
- la modernisation du matériel roulant (contribuant à l'amélioration du confort des voyageurs);
- la rationalisation des installations fixes (dépôts et ateliers) et la modernisation des équipements et des méthodes d'exploitation qui permettent d'accroître l'efficacité des sociétés exploitantes.

II. Aperçu des activités en 1981

1. 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 Mérode-Demey (Auderghem), d'une longueur d'environ 11 km, l'effort s'est porté sur l'extension de cet axe important vers l'est et l'ouest de l'agglomération.

Vers l'ouest, le tronçon Sainte-Catherine-Beekkant, long de 1,8 km et comportant les stations intermédiaires Comte de Flandre et Etangs noirs a été inauguré le 8 mai 1981.

La station Beekkant sera une station de bifurcation donnant accès à deux branches, l'une « Nord-Ouest », vers la place E. Bockstaël et le Heysel, à Laeken, l'autre « Sud-Ouest » vers la place Verdi à Anderlecht.

Vers l'est, la ligne sera prolongée, dans une première phase jusqu'au campus universitaire de l'U. C. L., à Woluwé-Saint-Lambert, et par la suite jusqu'à la place Dumon à Stockel.

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

Het metronet zal dan een aslengte van 26 km hebben.

De begroting 1981 voorziet de uitrustingen en de architecturale afwerking voor de vakken Tomberg-Alma, Beekkant-Sint-Guido (Anderlecht) en Beekkant-Laken, waarvan de ruwbouwwerken tijdens vorige dienstjaren werden toegewezen en in uitvoering zijn.

Anderzijds zal in 1981 een bijzondere inspanning worden geleverd voor de uitbreiding van het premetronet dat op dit ogenblik 9 km lang is.

De meeste ruwbouwwerken die in 1981 zullen worden aanbesteed of aangevat hebben betrekking op de uitbreiding van de Kleine Ringas naar Simonis en het Zuidstation en de Noord-Zuidas naar St-Gillis.

Dit betreft in het bijzonder de werken aan het Zuidstation, aan het Louizaplein (kruisstation en tunnel tot aan het Munthof), het station Munthof, de Hallepoort en het station Van Meenen en, in de andere richting, van de tunnels Ijzer en Saintelette.

Een aantal van deze werken is nauw verbonden aan de bouw van de wegtunnels van de Kleine Ring die in het Prioritair Infrastructuur-programma van het Departement van Openbare Werken voorkomen.

Nochtans, in de huidige context, zal het aksent gelegd worden op een politiek die er in bestaat om enkel op kritische knooppunten van de netten ondergrondse kunstwerken te voorzien, andere maatregelen om de commerciële snelheid op te voeren kunnen immers aan de oppervlakte genomen worden. Het is belangrijk te weten dat de verhoging van de commerciële snelheid in stedelijk gebied een belangrijke bron van besparingen is.

2. Antwerpen

Als objectief op korte termijn (1985) wordt de uitbouw van een premetronet vooropgesteld, dat zal bestaan uit twee hoofdasen met verschillende vertakkingen :

De 1^o as : de hoofdas vanaf de Groenplaats tot aan het Centraal Station (ca 1,3 km), welke begin 1975 in dienst gesteld werd, met een 1^o vertakking vanaf het Centraal Station — Pelikaanstraat tot aan de Belgiëlei, waar via een open helling aansluiting wordt bekomen op de vrije trambaan in de Belgiëlei — J. Van Rijswijcklaan en VII^e Olympiadelaan.

Een tweede vertakking loopt vanaf de Keyserlei via het Astridplein, de Van Wesenbekestraat en de Elisabethstraat naar de Schijnpoort en zal daar aansluiten op een vrije trambaan in de Schijnpoortweg en de Bredabaan en de Ten Eeckhovelei.

De 2^o as : vanaf de open helling Frankrijklei Zuid naar de Fr. Rooseveltplaats — Astridplein — Turnhoutsebaan met een splitsing Turnhoutsepoort en Herentalsepoort en een aftakking voorzien langs de Kerkstraat naar de Schijnpoort. Deze belangrijke as is reeds voor een groot gedeelte in uitvoering.

De werken werden einde 1980 begonnen op de vakken in de richting van Schijnpoort ten einde iedere onderbreking in de vooruitgang der werken te vermijden en tot een snelle ingebruikname van de infrastructuurwerken te komen. Die werken zullen in 1981 actief voortgezet worden. In 1981 zullen de werken van het « St-Elisabeth » station en van de tunnel Elisabeth-Kleine Zavel beginnen.

Anderzijds werd de studie van een premetroverbinding met de Linkerscheldeoever aangevat. De resultaten van deze voorontwerpstudie zullen toelaten de uitvoeringsmogelijkheden en de budgettaire weerslag van deze belangrijke werken te kennen.

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

Le réseau métro aura ainsi une longueur d'axe de 26 km.

Le budget 1981 prévoit les équipements et parachèvements liés à la mise en service des tronçons Tomberg-Alma, Beekkant - Saint-Guidon (Anderlecht) et Beekkant - Laeken pour lesquels les travaux de génie civil ont été attribués lors des exercices précédents et sont en voie d'achèvement.

Un effort important sera par ailleurs consenti en 1981 pour l'extension du réseau « prémétro », qui actuellement une longueur de 9 km.

La plupart des travaux de génie civil qui seront poursuivis en 1981 concernent le prolongement de l'axe de la Petite Ceinture en direction de Simonis et de la Gare du Midi et de l'axe Nord-Sud en direction de St. Gilles.

Il s'agit en particulier des travaux de la Gare du Midi; de la place Louise (station de correspondance et tunnel jusqu'à l'Hôtel des Monnaies), de la station Hôtel des Monnaies, de la Porte de Hal et de la station Van Meenen; dans l'autre direction, des tunnels Yser et Saintelette.

Un certain nombre de ces travaux sont liés à la construction des tunnels routiers figurant dans le Programme d'Infrastructures Prioritaires du Département des Travaux Publics.

Cependant, dans le contexte actuel, l'accent sera mis sur une politique consistant à ne prévoir des ouvrages souterrains que localisés aux points névralgiques des réseaux, d'autres mesures augmentant la vitesse commerciale pouvant être prises en surface. Il faut savoir que l'augmentation de la vitesse commerciale en site urbain est une source d'économie très importante.

2. Anvers

Le réseau de prémétro tel qu'il se présentera en 1985 se composera de deux axes principaux et de plusieurs embranchements latéraux :

Le premier axe : de la Groenplaats à la Gare Centrale (environ 1,3 km), qui a été mis en service en 1975, avec une première branche : Gare Centrale — Pelikaanstraat — Belgiëlei, qui sera raccordée au site propre Belgiëlei — Van Rijswijcklaan — Olympiadelaan.

La deuxième branche : de Keyserlei — Astridplein — Van Wesenbekestraat — St Elisabethstraat-Schijnpoort avec raccordement aux sites propres existants situés d'une part dans le Schijnpoortweg et Bredabaan et d'autre part dans la Ten Eeckhovelei.

Le deuxième axe : débute à la trémie Frankrijklei-sud, se poursuit vers Fr. Rooseveltplaats-Astridplein-Turnhoutsebaan et bifurque, d'une part vers Turnhoutsepoort en Herentalsepoort et d'autre part, vers Schijnpoort, par un embranchement qui empruntera la Kerkstraat. Une grande partie de cet axe est déjà en construction.

Les travaux ont été lancés fin 1980 sur les tronçons en direction de Schijnpoort en vue d'éviter tout arrêt dans la poursuite des travaux et d'arriver à une mise à fruit rapide des infrastructures. Ils seront activement poursuivis en 1981. Ceux de la station Ste-Elisabeth et du tunnel Elisabeth-Kleine Zavel seront entamés au cours de la même année.

D'autre part, l'étude d'une liaison prémétro avec la Rive Gauche de l'Escaut a été entamée. Les résultats de cette étude d'avant-projet permettront d'évaluer les possibilités d'exécution et l'incidence budgétaire de ces importants travaux.

3. Charleroi

Het ontworpen semi-metronet van Charleroi bestaat uit een Stedelijke Ring van 4,3 km die de voornaamste attractiepolen van de Stad bedient, en 8 radiale assen die hierop aansluiten: nl. de antennes naar Fontaine-l'Évêque (9,5 km) Roux en Courcelles (7,3 km), Lodelinsart en Gosselies (8,6 km) Ransart (4,4 km), Gilly (4,4 km), Châtelet (6,9 km), Marcinelle en Loverval (3,2 km) en Mont-sur-Marchienne (6 km) die de belangrijkste verplaatsingsstromen opvangen.

In 1976 werd het eerste vak van de « Westelijke » Ring gelegen tussen Zuid- en Weststation in gebruik genomen.

De verlenging van deze Ring tot aan het station « Piges » werd verwezenlijkt in 1980. De aansluiting op de antennes naar Montignies-sur-Sambre, Gilly (tot Quatre-Bras), Lodelinsart-Jumet en Fontaine-l'Évêque wordt in 1984 en 1985 verwezenlijkt.

Voor de realisatie van dit programma wordt in 1981 de aanbesteding voorzien van de werken aan de Pont de la Tréfilerie alsook van de bouwwerken van de stations « Marchienne » en « Moulin » en van vakken van aangrenzende werken op de antenne naar Fontaine-l'Évêque.

In 1981 is ook het vervolg van de uitrustingswerken en de architecturale afwerking voorzien van de stations Beaux-Arts, Noord, Neuville, Chet, Pensee, Centenaire, Leernes, Morgnies, Paradis, en Nouveau Philippe.

4. Luik

Het basisbestanddeel van de infrastructuurwerken die te Luik gerealiseerd worden voor de bevordering van het gemeenschappelijk vervoer is het ondergrondse autobusstation van de Place-St-Lambert waarvan de eerste etappe wordt beëindigd.

Wat het voortzetten van de werken betreft, kan ik bevestigen dat een oplossing voor het hervatten ervan een vaste vorm aanneemt.

Inderdaad, op initiatief van mijn Kabinet, hebben verschillende vergaderingen plaats gehad aan dewelke verantwoordelijken van het Ministerie van Openbare Werken, Justitie, Verkeerswezen, Luikse mandatarissen en leden van de Waalse executieven hebben deelgenomen.

Een oplossing, die het onmiddellijk deblokkeren van de werken van de Place St-Lambert en de redding van de archeologische vondsten op deze plaats mogelijk maken, werd door mijn Kabinet voorgesteld en wordt momenteel onderzocht door de betrokkenen.

De aanbestedingen tot het voortzetten van de werken zouden reeds voor het einde van het jaar kunnen uitgeschreven worden en de definitieve studies met het oog op de volledige integratie van dit station in het toekomstige vervoersnet van Luik voortgezet.

In de begroting 1981 zijn tenslotte de speciale uitrustingen voorzien van de remise van Robermont.

5. Gent

Ook in Gent wordt aan een nieuw verkeerscirculatieplan gewerkt, waaruit een aantal concrete plannen zullen voortvloeien voor lokale verbeteringen aan het bestaande net.

Zo zal tramlijn 1 tot Wondelgem verlengd worden.

Het Koningin Maria-Hendrikaplein is een verkeersknooppunt van het stedelijk, regionaal en nationaal vervoer. Een diepgaande studie betreffende het probleem dat door het verkeer in het algemeen — tram, autobus, auto, voetgangers — op dit plein wordt gesteld werd uitgevoerd.

In het kader van de herinrichting van dit plein en van de herstructurering van het M. I. V. G.-net in het algemeen, werd een voorontwerpstudie aangevat van de werken die

3. Charleroi

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

En 1976, fut mis en service le premier tronçon de la Ceinture « Ouest » entre les gares du Sud et de l'Ouest.

Le prolongement de cette Ceinture jusqu'à la Gare des Piges a été réalisé en 1980. La liaison avec les antennes vers Montignies-sur-Sambre, Gilly (jusqu'aux Quatre-Bras), Lodelinsart-Jumet et Fontaine-l'Évêque interviendra en 1984-1985.

Pour réaliser ce programme, il est prévu en 1981 d'adjuger les travaux du Pont de la Tréfilerie, des stations de Marchienne et de Moulin et des tronçons d'ouvrages adjacents sur l'antenne de Fontaine-l'Évêque.

Le programme de 1981 prévoit également la poursuite des travaux d'équipement et de parachèvement architectural des stations Beaux-Arts, Nord, Neuville, Chet, Pensee, Centenaire, Leernes, Margnies, Paradis et Nouveau Philippe.

4. Liège

L'élément essentiel des travaux d'infrastructure entrepris jusqu'à présent à Liège en vue d'améliorer la circulation des transports en commun est la gare routière de la place St Lambert, dont la première étape de génie civil se termine.

En ce qui concerne la poursuite des travaux, je peux affirmer qu'une solution pour la reprise de ceux-ci est en train de se dessiner.

En effet, à l'initiative de mon Cabinet, plusieurs réunions ont eu lieu auxquelles ont participé des responsables des Ministères des Travaux Publics, de la Justice, des Communications, des Autorités Liégeoises et des membres de l'Exécutif Régional Wallon.

Une solution, permettant le déblocage immédiat des travaux de la place St Lambert ainsi que le sauvetage des fouilles archéologiques sur ce site, a été présentée par mon Cabinet et est actuellement examinée par les intéressés.

Les adjudications pour la poursuite du chantier pourraient déjà être lancées avant la fin de l'année, et les études définitives, en vue de réaliser l'intégration complète de cette gare au futur réseau des transports en commun de la ville de Liège, pourraient être poursuivies.

Le budget 1981 prévoit en outre les derniers équipements spécialisés du dépôt de Robermont.

5. Gand

A Gand, un nouveau plan de circulation a été élaboré. Quelques projets d'améliorations localisées en découleront.

Ainsi, la ligne de tramways n° 1 sera prolongée jusqu'à Wondelgem.

La place Koningin Maria-Hendrika fait office de nœud entre les transports urbains, régionaux et nationaux. Une étude approfondie au sujet du problème que pose la circulation en général — tramways, autobus, automobiles, piétons — sur cette place a été faite.

Dans le cadre du réaménagement de cette place et de la restructuration du réseau de la M. I. V. G. en général, l'étude d'avant-projet des ouvrages permettant de rendre

het mogelijk moeten maken de uitbating van de tramlijnen die dit belangrijke kruispunt bedienen, ondergronds te laten geschieden, met inbegrip van de bouw van een ondergronds tramstation onder het N. M. B. S. station.

3) *Maatschappijen voor stedelijk en interstedelijk vervoer (M. I. V. en N. M. V. B.)*

In weerwil van de aanzienlijke budgettaire inspanning die de Staat zich heeft getroost om het evenwicht in de exploitatierekening van de Maatschappijen te bekomen, heeft de algemene economische toestand deze verplicht tot het nemen van strenge maatregelen om het boekjaar in goede omstandigheden af te sluiten.

Voor elk geval hebben de verantwoordelijken vermeden dat de gebruikers de nadelige gevolgen van deze situatie zouden moeten dragen.

Door de belangrijke besparingsinspanning kon op de meeste netten het vooropgestelde doel worden bereikt: op een subsidiebegroting van 14 565,8 miljoen F wordt slechts een overschrijding van zowat dertig miljoen genoteerd. Nochtans moet worden erkend dat de algemeen van toepassing zijnde budgettaire soberheid niettemin een zekere verslechtering van de financiële situatie van de maatschappijen voor gevolg had, die zich heeft geuit in een toeneming van hun schuldenlast.

Voor 1981 zijn de kredieten welke de M. I. V.'s en de N. M. V. B. zullen genieten, ingeschreven onder verschillende artikels en belopen 16 571,3 miljoen, waarvan een bijkomend bedrag van 690 miljoen, dat de staatsussienkomst in de terugbetalingslasten van leningen vertegenwoordigt.

Ondanks de inspanningen die de Regering zich heeft getroost, dient men niet overdreven optimistisch te zijn en dit ondermeer om de volgende redenen:

- de financiële lasten zijn abnormaal sterk gestegen, niet alleen door de duurdere leninglasten, maar ook ten gevolge van de belangrijke inspanningen die de maatschappijen hebben geleverd voor de vernieuwing en de verbetering van hun installaties en hun rollend materieel;

- de voortdurende stijging van de energieprodukten laat zich sterk gevoelen in een sektor waar de energie bij wijze van spreken tot de grondstoffen behoort.

Inzake het tariefbeleid hebben wij een tariefverhoging niet opportuun geacht. In dit verband moet de aantrekkelijkheid van het gemeenschappelijk vervoer ten opzichte van gebruikers van individuele vervoermiddelen stellig behouden blijven.

Wij hopen dat wij onze tariefpolitiek zullen kunnen behouden op de hierboven beschreven basis, in zoverre dat de imperatieven van de algemene budgettaire politiek het ons toelaten:

- de studies voor de invoering van een zonetarief in ons land, waardoor in de toekomst de verschillende bestaande tarieven (stedelijk, interstedelijk en nationaal) zouden worden geharmoniseerd, worden voortgezet. In 1981 wordt in vier gebieden een experimenteerfase ingezet: enerzijds in Gent en Charleroi (agglomeratie en omliggend gebied) en anderzijds in een toeristisch (kustlijn) en een landelijk gebied (Sud-Est en Aarlen).

Het hoofddoel is een einde te maken aan de tariefdiscriminaties, waarvan de inwoners van bepaalde agglomeraties het slachtoffer zijn.

souterrain l'exploitation des lignes tramways desservant cet important carrefour, y compris la construction d'une station tramways sous la gare S. N. C. B., est entamée.

3) *Sociétés de transports urbains et régionaux (S. T. I. & S. N. C. V.)*

En dépit de l'effort budgétaire important consenti par l'Etat pour obtenir l'équilibre du compte d'exploitation des sociétés, la situation économique générale a obligé celles-ci à prendre des mesures sévères afin de pouvoir clôturer l'exercice dans de bonnes conditions.

Pour chaque cas, les responsables ont évité de faire supporter trop lourdement par l'usager les conséquences de cette situation.

Cet important effort d'économie a permis d'atteindre l'objectif visé; sur un budget de subvention de 14 565,8 millions, on ne constate qu'un dépassement d'une trentaine de millions. Il faut toutefois reconnaître que l'austérité budgétaire d'application générale a eu pour conséquence une détérioration de la situation financière des Sociétés, qui se traduit par un accroissement de leur endettement.

Pour 1981, les crédits dont bénéficieront les S. T. I. et la S. N. C. V. sont inscrits à divers articles et se chiffrent à 16 571,3 millions, dont un montant de 690 millions complémentaires, représentant l'intervention de l'Etat dans les charges de remboursement d'emprunts.

Malgré les efforts consentis par le Gouvernement, il ne faut pas cependant faire preuve d'un optimisme exagéré en raison notamment:

- de l'accroissement des charges financières particulièrement élevé, en raison non seulement du renchérissement du loyer de l'argent, mais également de l'effort important fourni par les sociétés pour le renouvellement et l'amélioration de leurs installations et leur matériel roulant;

- de la hausse continue des produits énergétiques qui fait particulièrement sentir ses effets dans un secteur où l'énergie constitue en quelque sorte la « matière première ».

En ce qui concerne la politique tarifaire, nous n'avons pas estimé devoir prévoir de hausse. Il convient en effet de maintenir le pouvoir attractif du transport collectif vis-à-vis des utilisateurs des moyens de transport individuels.

Nous espérons que nous pourrions maintenir notre politique tarifaire sur la base prédécrite, pour autant que les impératifs de la politique budgétaire générale nous le permettent:

- les études en vue d'appliquer dans notre pays une tarification zonale, susceptible d'harmoniser dans l'avenir les différents tarifs existants (urbains, suburbains et nationaux), se sont poursuivies; en 1981, on passera à une étape d'expérimentation dans quatre régions: d'une part en zone urbaine à Charleroi et à Gand (agglomération et région environnante) et d'autre part en zone rurale (le Sud-est et Arlon) et touristique (ligne de la Côte).

L'objectif essentiel est de mettre fin à des discriminations tarifaires dont sont victimes les habitants de certaines agglomérations.

De voornaamste karakteristieken van het zonetarief zijn de volgende :

- de vervoerprijs wordt bepaald op basis van het aantal doorlopen zones;
- in de agglomeraties worden de zones gegroepeerd, waardoor een eenvoudige tariefstructuur behouden blijft;
- gratis overstap;
- ten slotte wordt de prijsberekening en de inning aanzienlijk vereenvoudigd, zowel voor het personeel als voor het publiek; de invoering van rittenkaarten buiten de agglomeraties zal het mogelijk maken de inning te versnellen en de reissnelheid te verhogen door de haltetijden in te korten.

Inzake de investeringen uit eigen middelen zijn voor 1981 2 397,5 miljoen vastgelegd voor de M. I. V. en 2 220,9 miljoen voor de N. M. V. B.

Voor de stedelijke vervoermaatschappijen gaat het voornamelijk om volgende posten :

— rollend materieel :

20 gelede trolleybussen voor Antwerpen,
20 gelede autobussen voor Luik,
45 gelede autobussen voor Brussel;

— vaste installaties :

werkplaats voor het vast materieel te Brussel (« DEMETS » tweede fase);

— sporen en uitrustingen :

vernieuwing van de sporen en luchtlijnen te Brussel en Antwerpen,
automatische inningsapparatuur te Brussel en Luik,
diverse uitrustingen, machines en werktuigen.

Het programma van de N. M. V. B. omvat :

— de voortzetting van het vernieuwingsprogramma van de sporen en de luchtlijnen van het tramnet van de Kust en van Henegouwen; de eerste gelede tramvoertuigen zullen reeds dit jaar op de gereedgekomen lijnvakken worden indienstgesteld;

— de vervanging van 126 autobussen;

— de vastlegging van de uitgaven voor de bouw van nieuwe werkplaatsen te Oostende en te Jumet bestemd voor de stalling en het onderhoud van de nieuwe gelede trams.

Er zij op gewezen dat het in het kader van het energiebeleid dat gericht is op de vervanging van brandstof door elektrische energie, in de bedoeling ligt om, daar waar zulks verantwoord is, de bimodale trolleybussen opnieuw in te voeren. De inzet van deze nieuwe voertuigen in Antwerpen, Gent en Luik wordt momenteel bestudeerd.

B. Wegvervoer en verkeersveiligheid

I. Personenvervoer over de weg

Toegang tot het beroep

Het departement van Verkeerswezen heeft in 1980 zijn beleidsversterkt, waarbij aan de autobus- en autocarondernemers de verplichting wordt opgelegd om hun vervoerbedrijvigheid te laten leiden door houders van een getuigschrift

Rappelons que les principales caractéristiques de la tarification zonale sont :

- le prix du transport est fixé en fonction du nombre de zones parcourues;
- en agglomération, le regroupement de zones permet de conserver une structure de tarifs simples;
- la correspondance entre Sociétés devient gratuite;
- enfin, le calcul du prix et la perception sont sensiblement simplifiés, tant pour le personnel que pour le public; l'introduction de cartes de voyages en dehors des agglomérations permet d'accélérer la perception et d'améliorer la vitesse commerciale par la réduction des temps d'arrêt.

Dans le domaine des investissements sur fonds propres, les engagements prévus en 1981 sont de 2 397,5 millions dans les S. T. I. et de 2 220,9 millions à la S. N. C. V.

Pour les sociétés de transports urbains, il s'agit principalement des postes suivants :

— matériel roulant :

20 trolleybus articulés à Anvers,
20 autobus articulés à Liège,
45 autobus articulés à Bruxelles.

— installations fixes :

atelier pour le matériel fixe à Bruxelles (« DEMETS » deuxième phase);

— voies et équipements :

renouvellement de voies et lignes aériennes à Bruxelles et à Anvers,
appareils de perception automatique à Bruxelles et Liège,
divers équipements, machines et outillages.

Le programme de la S. N. C. V. comprend :

— la poursuite du programme de renouvellement des voies et des lignes aériennes, des réseaux ferrés du Hainaut et de la Côte; les premières motrices articulées seront mises en service dès cette année sur les sections de lignes déjà achevées;

— le remplacement de 126 autobus;

— l'engagement des travaux pour construire les nouveaux ateliers de Jumet et d'Ostende qui serviront à remiser et entretenir les nouvelles motrices articulées.

Il convient de souligner que, dans le cadre de la politique énergétique visant à substituer l'énergie électrique au carburant, il est prévu de réintroduire là où cela peut se justifier, des trolleybus partiellement bimodes, c'est-à-dire des véhicules permettant de se mouvoir en trolleybus et en autobus Diesel suivant les circonstances locales. Ces nouveaux véhicules sont à l'étude à Anvers, Gand et Liège.

B. Transport routier et sécurité routière

I. Transport de personnes par route

Accès à la profession

Le Département des Communications a consolidé en 1980 sa politique d'obligation pour les entrepreneurs d'autobus et d'autocars de faire diriger les activités de transport par des titulaires de certificat de capacité profession-

van vakbekwaamheid; dit zal de kwaliteit van het vervoer en de standing van de bedrijven positief beïnvloeden.

De overgangperiode waarbij aangepaste vereisten werden gesteld, is ten einde.

Tussen eind augustus 1979 en april 1981 werden 1770 getuigschriften van vakbekwaamheid uitgereikt, waarvan 1 500 voor het internationaal vervoer.

Leerlingenvervoer

Momenteel verzorgt het Departement het secretariaat van de « Commissie van advies voor het Leerlingenvervoer » en brengt het technisch advies uit over elke aanvraag voor het verkrijgen van een vergunning voor leerlingenvervoer.

Van zodra de Rijksdiensten voor het leerlingenvervoer die door de wet van 14 juli 1975 bij de beide Departementen van Nationale Opvoeding werden opgericht, operationeel zullen worden, zal het Departement deze opdracht aan de nieuwe structuur aanpassen.

Het Departement blijft bijzonder aandacht schenken aan het probleem van het bijzonder leerlingenvervoer waarvoor een wetsontwerp inzake de nationale dienst voor leerlingenvervoer werd ingediend.

Ter voorkoming van overbodig vervoer, zoekt de Minister van Verkeerswezen, in samenwerking met zijn collega's van Nationale Opvoeding naar een mogelijke integratie van sommige bijzondere diensten van leerlingenvervoer in de openbare lijndiensten.

Autocarvervoer

Het departement heeft zijn politiek ter verbetering van de kwaliteit van het autocarvervoer voortgezet.

Het departement heeft eveneens zijn wil betoond om de oneerlijke mededinging van bepaalde buitenlandse autocar-exploitanten te bestrijden. Daartoe wordt een strengere beteugeling van de overtredingen van de wetgeving op het gemeenschappelijk vervoer van personen over de weg nagestreefd.

Taxivervoer

Aan de moeilijkheden waarmee de taxi-ondernemingen te kampen hebben, werd niet ongemerkt voorbijgegaan.

Ingaande op de wens van de beroepsorganisaties werd het Nederlandse « Meerjarenplan Personenvervoer 1976-1980 » onder de loep genomen, in de hoop dat oplossingen voor bepaalde Nederlandse toestanden ook in België dienstig zouden zijn.

Het Comité van advies voor de Taxi's heeft reeds een ontwerp van koninklijk besluit betreffende de verplichte beroepsopleiding voor de afgifte van de taxivergunningen besproken.

Andere eisen van de sector zullen eerlang ten gronde in dat comité worden besproken.

Voorts werd een wijziging van de wet van 27 december 1974 in uitzicht gesteld ten einde een procedure voor raadpleging van de beroepsorganisaties door de plaatselijke autoriteiten inzake tarifiering in te stellen en te voorzien in de mogelijkheid voor de exploitanten om een tariefwijziging aan te vragen.

II. Vervoer van goederen over de weg

a) Nationaal vervoer

De maatregelen met betrekking tot de toepassing van het koninklijk besluit van 5 september 1978 tot vaststelling van de voorwaarden inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederen-

nelle; ceci influencera positivement la qualité du transport et le standing des entreprises.

La période transitoire, pour laquelle des exigences particulières étaient de mise, a pris fin.

Entre la fin août 1979 et la fin avril 1981, 1770 certificats de capacité professionnelle ont été délivrés, dont 1 500 pour les transports internationaux.

Transports d'élèves

Le Département continue sa tâche actuelle consistant à assurer le secrétariat de la Commission d'avis des transports d'élèves et à donner un avis technique au sujet de l'octroi de chaque demande d'autorisation pour un transport d'élèves.

Lorsque les services de l'Etat pour les transports d'élèves créés en vertu de la loi du 14 juillet 1975 seront organisés par chaque Ministère de l'Education nationale, le département devra adapter sa méthode de travail à la nouvelle structure.

Le Département reste très attentif au problème des transports spéciaux scolaires pour lesquels un projet de loi sur le service national du transport scolaire a été déposé.

Dans le but d'éviter les doubles emplois, le Ministre des Communications, en collaboration avec ses Collègues de l'Education nationale, recherche une intégration possible de certains services spéciaux de transports scolaires dans les services publics.

Transport par autocars

Le département a poursuivi sa politique d'amélioration de la qualité du transport par autocar.

Le département a également marqué sa volonté de combattre la concurrence déloyale de certains autocaristes étrangers. Pour ce faire, une répression plus sévère des infractions à la législation relative au transport communautaire de personnes par route est à l'étude.

Services de taxis

Il n'a pas été perdu de vue les difficultés auxquelles les entreprises de taxis ont à faire face.

A la demande des organisations professionnelles, le plan pluriannuel « 1976-1980 » élaboré aux Pays-Bas concernant le transport de personnes, a été examiné en vue de déterminer si certaines solutions appliquées dans ce pays ne pouvaient pas être transposées en Belgique.

Le Comité consultatif des taxis a déjà discuté d'un projet d'arrêté royal concernant l'obligation de la formation professionnelle lors de la délivrance des autorisations de taxis.

D'autres revendications du secteur feront prochainement l'objet d'une discussion approfondie au sein dudit comité.

D'autre part, une révision de la loi du 27 décembre 1974 est envisagée, afin notamment d'instaurer une procédure de consultation des groupements professionnels par les autorités locales préalablement à la fixation des tarifs, et de prévoir la possibilité pour les exploitants de demander la modification des tarifs.

II. Transport de marchandises par route

a) Transport national

Les mesures relatives à l'application de l'arrêté royal du 5 septembre 1978, fixant les conditions d'accès à la profession de transporteur de marchandises par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux et no-

vervoer over de weg en onder meer de verplichting om houder te zijn van een getuigschrift voor vakbekwaamheid, zijn nog altijd in uitvoering.

Op mijn verzoek onderzoekt het Ministerie van Economische Zaken thans de problemen die zijn ontstaan doordat de beroepsvervoerders veel hogere verzekeringspremies voor « burgerlijke aansprakelijkheid » moeten betalen dan de vervoerders voor eigen rekening.

Het lijkt wenselijk deze discriminatie zo veel mogelijk uit de weg te ruimen.

Ik heb op verzoek van de vakverenigingen de Commissie van het Wegvervoer verzocht de gepastheid van de wijziging van de huidige wet te onderzoeken, derwijze dat het getuigschrift of de vervoervergunning kan worden ingetrokken wanneer de werkgevers de bepalingen van de collectieve arbeidsovereenkomsten niet naleven.

De vakbonden laten immers gelden dat deze onfaire praktijken de concurrentie tussen de ondernemingen vervalsen, de verkeersveiligheid in het gedrang brengen (overuren, enz.) en in strijd zijn met de normale concurrentieregelen tussen de verschillende vervoertakken.

b) Internationaal vervoer

1° Akkoorden

Nieuwe akkoorden werden gesloten.

2° Controle op de buitenlandse vervoerders

Door het intensiever optreden van de inspectiediensten van het Bestuur van het Vervoer mag worden verwacht dat minder buitenlandse vervoerders zonder de nodige vergunningen op Belgisch grondgebied zullen opereren.

III. Verkeersveiligheid

Het gezamenlijke motorvoertuigen park (auto's, bedrijfsvoertuigen) en motorrijtuigen door het departement ingeschreven kent een voortdurende groei en bereikt thans ruim 3 700 000 stuks.

Op 1 augustus werden de volgende globale cijfers genoteerd :

	1978	1979	1980	
Totaal aantal motorvoertuigen ...	3 398 752	3 504 714 (+ 3,1 %)	3 593 455 (+ 2,5 %)	Total des véhicules automobiles.
Motorrijtuigen	105 168	109 039 (+ 3,7 %)	112 292 (+ 2,9 %)	Motocyclottes.

De bromfietsen zijn niet ingeschreven, maar in 1979 werden er nagenoeg 428 000 bromfietsen voor de provinciale belasting aangegeven (tegen 452 000 in 1978).

Uit de voorlopige statistieken van de slachtoffers van verkeersongevallen, opgemaakt op basis van cijfers geboekt over het gehele wegennet door de rijkswacht en de gemeentepolitie gedurende het jaar 1980, blijkt een verhoging van het totale aantal slachtoffers met 1,6 % ten aanzien van de overeenkomstige periode in 1979 en een vermindering met 5 % ten aanzien van 1978.

Er mag evenwel niet uit het oog verloren worden dat de vergelijking van 1980 met 1979 niet opgaat wegens de uitzonderlijke weersomstandigheden die in het begin van het jaar 1979 het normale verkeer hebben lamgelegd (sneeuw en ijzel), ten gevolge waarvan het aantal slachtoffers buitengewoon fel teruggelopen is.

tammet l'obligation d'être titulaire d'un certificat de compétence professionnelle, sont toujours en cours d'exécution.

A ma demande, le Ministère des Affaires économiques examine actuellement les problèmes créés par le fait que les transporteurs professionnels doivent payer des primes d'assurance « responsabilité civile » beaucoup plus élevées que les transporteurs pour compte propre.

Il paraît souhaitable dans toute la mesure du possible d'éliminer cette discrimination.

A la demande des organisations syndicales, j'ai invité la Commission des Transports routiers à examiner l'opportunité de modifier la loi actuelle, de manière à permettre le retrait du certificat ou de l'autorisation de transport lorsque les employeurs ne respectent pas les dispositions des conventions collectives de travail.

Les syndicats font en effet valoir que ces pratiques déloyales faussent la concurrence entre entreprises, compromettent la sécurité routière (heures supplémentaires, etc.) et sont contraires aux règles normales de concurrence entre les différents modes de transport.

b) Transport international

1° Accords

Des nouveaux accords ont été conclus.

2° Contrôle des transporteurs étrangers

De l'intervention intensive des services d'inspection de l'Administration des Transports, on peut attendre une régression de l'activité des transporteurs étrangers opérant sur territoire belge sans les autorisations nécessaires.

III. Sécurité routière

Toujours en augmentation, l'ensemble du parc des véhicules automobiles (voitures, véhicules utilitaires) et des motocyclottes immatriculés par le département atteint actuellement plus de 3 700 000 unités.

Les chiffres globaux ont été établis comme suit à la date du 1^{er} août :

Les cyclomoteurs ne sont pas immatriculés, mais environ 428 000 cyclomoteurs ont été déclarés à la taxe provinciale en 1979 (452 000 en 1978).

Les statistiques provisoires des victimes des accidents de la circulation établies sur base des chiffres enregistrés sur l'ensemble du réseau routier par la gendarmerie et les polices communales pendant l'année 1980 font apparaître une augmentation du nombre total des victimes de 1,6 % par rapport à la période correspondante de 1979 et une diminution de 5 % par rapport à 1978.

Cependant, il ne faut pas perdre de vue que la comparaison du premier semestre 1980 avec celui de 1979 est faussée, par suite des circonstances climatiques exceptionnelles qui ont paralysé le trafic normal au début de l'année 1979 (neige et verglas) et qui ont entraîné une baisse importante et exceptionnelle du nombre des victimes.

Een vergelijking van de cijfers van de drie laatste jaren wijst op een zeer gunstige evolutie : in 1980 wordt vrijwel een status-quo vastgesteld vergeleken met 1979 (+ 1,6 %), maar vooral een daling t.o.v. (– 5 %) en 1977 (– 4,6 %).

En comparant les résultats des trois dernières années, on enregistre une évolution assez favorable : en 1980, on observe un quasi statu quo par rapport à 1979 (+ 1,6 %) mais surtout une baisse par rapport à 1978 (– 5 %) et 1977 (– 4,6 %).

Evolutie van het aantal slachtoffers van 1978 tot 1980

Evolution du nombre des victimes de 1978 à 1980

Slachtoffers	1978	1979	1980	% 1980-1978	% 1980-1979	Victimes
Ongevallen met lichamelijke letsels	63 211	59 975	60 193	– 4,8	– 0,4	Accidents avec lésions corporelles.
Overlijdens ter plaatse	1 703	1 643	1 712	+ 0,5	+ 4,2	Tués sur place.
Zwaargewonden	20 947	19 492	19 951	– 4,8	+ 2,4	Blessés graves.
Lichtgewonden	64 287	60 113	60 190	– 6,4	+ 0,1	Blessés légers.
Totaal aantal slachtoffers	86 937	81 248	82 573	– 5,0	+ 1,6	Total des victimes.

*Per categorie van weggebruikers
vallen de vergelijkingen als volgt uit*

*Par catégories d'usagers,
les comparaisons s'établissent comme suit*

Slachtoffers	1978	1979	1980	% 1980-1978	% 1980-1979	Victimes
Voetgangers	7 621	7 052	6 938	– 9,0	– 1,6	Piétons.
Autobestuurders	31 113	28 725	30 017	– 3,5	+ 4,5	Conducteurs voitures.
Autopassagiers	21 582	19 591	19 976	– 7,4	+ 2,0	Passagers voitures.
Fietsers	7 970	8 116	8 377	+ 5,1	+ 3,2	Cyclistes.
Bromfietsers	11 017	10 301	9 968	– 9,5	– 3,0	Cyclomotoristes.
Motorrijwielers	4 021	3 856	4 049	+ 0,7	+ 5,0	Motocyclistes.
Anderen	3 613	3 607	3 228	– 10,7	– 10,5	Autres.
Totaal aantal slachtoffers	86 937	81 248	82 573	– 5,0	+ 1,6	Total des victimes.

Deze gunstige tendens blijkt zich in de loop van de eerste maanden van dit jaar door te zetten. Voor januari en februari werd in vergelijking met 1980 inderdaad een daling vastgesteld met 1,3 % van het aantal ongevallen met lichamelijke letsels en met 1,5 % van het totaal aantal slachtoffers. Voor dezelfde twee maanden daalde het aantal doden met 4,7 %.

Hoewel deze gunstige evolutie bemoedigend is, mag men niet uit het oog verliezen dat de toestand toch bijzonder dramatisch en zorgwekkend blijft, daar inderdaad jaarlijks 2 500 mensen de dood vinden op de weg, en 80 000 andere er gewond geraken.

Een groot deel van deze gewonden houdt daarvan gevolgen over, waardoor zij beperkt worden in hun lichamelijke vermogens en dus ook in hun beroepsleven. Het is dan ook duidelijk dat ik bijzonder veel aandacht zal schenken aan de verkeersveiligheid. Ik zal ook alle maatregelen ter verbetering van de situatie treffen.

De bestrijding van de ongevallen op de weg dient te geschieden op het niveau van de reglementering (verkeersreglement, verkeerssignalisatie, rijbewijs, enz.) en op het niveau van de technische veiligheid van de voertuigen. Bovendien moet alles worden gedaan om de voorlichting en de opleiding van alle gebruikers voort te zetten en om hen bewust te maken van hun verantwoordelijkheden op de wet.

Cette tendance favorable paraît se poursuivre au cours des premiers mois de cette année. En effet, pour les mois de janvier et février, on constate par rapport à 1980 une diminution de 1,3 % du nombre d'accidents avec dommages corporels et de 1,5 % pour le total des victimes. Pour ces deux mêmes mois, le nombre de tués a diminué de 4,7 %.

Bien que cette évolution favorable soit encourageante, il ne faut néanmoins pas perdre de vue que la situation reste particulièrement dramatique et préoccupante puisqu'en effet 2 500 personnes environ sont tuées chaque année sur la route tandis que 80 000 autres sont blessées.

Une partie importante de ces blessés conservent des séquelles qui les diminuent considérablement dans leurs capacités physiques et, dès lors, dans leur vie professionnelle. Il est clair dès lors que le problème de la sécurité routière retiendra ma très particulière attention, et que je ne négligerai aucune mesure susceptible d'améliorer la situation.

La lutte contre les accidents de la route doit être menée à la fois sur le plan de la réglementation (code de la route, signalisation routière, permis de conduire, etc.) et sur le plan de la sécurité technique des véhicules. De plus, tout doit être mis en œuvre pour poursuivre l'éducation et la formation de tous les usagers, et leur faire prendre conscience de leurs responsabilités sur la route.

Campagne ten bate van de verkeersveiligheid

Een belangrijke campagne ter voorkoming van verkeersongevallen, georganiseerd door de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid (H. R. V.) werd (oktober tot december 1980) gewijd aan de zichtbaarheid van de gebruikers. Dit geschiedde met de medewerking van verschillende instanties (Groepering van de instellingen voor automobielsinspectie, Via Secura, Automobielsclubs, Rijkswacht, gemeentepolitie, radio en televisie, pers, enz.).

Een ander deel van die campagne was gericht op de meest kwetsbare gebruikers: voetgangers, fietsers, bromfietzers, wier nachtsignalisatiemiddelen onbestaand zijn (voetgangers) of verbeterbaar zijn (tweewielers), waarbij hen aanbevolen werd zich beter zichtbaar te maken door het gebruik van lichtkleurige kleding en weerkaatsende of fluorescerende producten.

Te dier gelegenheid werd het voortdurend gebruik van de kruisingslichten aanbevolen aan motorfietsers en bromfietzers, teneinde ze beter zichtbaar te maken voor de andere gebruikers. Een campagne over het thema van het rijden onder invloed heeft de voorlichtingscampagnes voor 1981 ingeluid. Zij zal worden gevolgd door andere campagnes met als thema's het rijden in agglomeraties, het inhalen en de wegsolidariteit.

Inzake voorkoming van wegongevallen is de medewerking van radio, televisie en de wekelijkse en periodieke pers zeer kostbaar om het publiek voor bepaalde problemen te sensibiliseren.

Veiligheid van de kinderen

Als vervolg op de korte campagnes « Terug naar school » van 1979 en 1980, zal gedurende het derde kwartaal 1981 een belangrijke veiligheidscampagne worden gewijd aan de wegveiligheid van de kinderen. Om een bijzonder pijnlijke toestand te verhelpen — elk jaar sterven immers gemiddeld 250 kinderen op onze wegen — zal die campagne gericht zijn tot de leerkrachten, de ouders, de bestuurders en de kinderen zelf.

De H. R. V. zal eerlang in samenwerking met de twee Ministeries van Nationale Opvoeding een studiedag over de verkeersveiligheid van de kinderen organiseren. Hoofddoel van deze dag is een onderzoek naar de huidige stand van zaken in het lager onderwijs en naar de mogelijkheid van de uitbreiding van een verplichte opleiding voor verkeersveiligheid in het middelbaar onderwijs.

Verkeersreglement

Het nieuwe verkeersreglement is in werking getreden op 1 mei 1976 en de overgangperiode voor de geldigheid van sommige bepalingen van de oude wegsignalisatie is vervallen op 31 december 1980.

Overtredingen begaan door buitenlandse bestuurders

Om de feitelijke straffeloosheid die de vreemde bestuurders op onze wegen mochten genieten, tegen te gaan, werd bij de Senaat een ontwerp van wet neergelegd tot wijziging van de wet op de politie van het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968. Dat wetsontwerp heeft tot doel een betere beteugeling mogelijk te maken van de overtredingen begaan door bestuurders zonder vaste woon- of verblijfplaats in België. De onmiddellijke inning zal worden uitgebreid tot de zware overtredingen begaan door de buitenlandse bestuurders. Bij overtreding worden zij verzocht onmiddellijk een bedrag te betalen. Indien zij weigeren, dienen zij een borgsom te storten tot dekking van een eventuele boete

Campagne en faveur de la sécurité routière

Une importante campagne de prévention routière organisée par le Conseil supérieur de la Sécurité routière (C. S. S. R.) a été consacrée (octobre à décembre 1980) à la visibilité des usagers avec la collaboration de diverses instances (groupement des organismes de contrôle automobile, Via Secura, clubs automobiles, gendarmerie, polices communales, la radio et la télévision, la presse, etc.).

Un autre volet de cette campagne s'est adressé aux usagers les plus vulnérables : piétons, cyclistes, cyclomotoristes dont les moyens de signalisation nocturnes sont soit inexistants (piétons) soit perfectibles (deux roues) en leur recommandant de se rendre mieux visibles par l'usage de vêtements clairs et de produits réfléchissants ou fluorescents.

A cette occasion, l'usage permanent des feux de croisement a été recommandé aux motocyclistes et aux cyclomotoristes afin de les rendre mieux visibles des autres usagers. Une campagne sur le thème de la conduite sous l'influence de l'alcool a ouvert la série de campagnes d'éducation prévues pour 1981. Elle sera suivie par d'autres campagnes ayant pour thèmes la conduite en agglomération, le dépassement et la solidarité routière.

En matière de prévention routière la collaboration de la radio, de la télévision et de la presse hebdomadaire et périodique est très précieuse pour sensibiliser le public à certains problèmes.

Sécurité des enfants

Pour faire suite aux courtes campagnes « Rentrée des Classes » de 1979 et de 1980, une importante campagne de sécurité sera consacrée à la sécurité routière des enfants pendant le troisième trimestre de 1981. Pour remédier à une situation particulièrement douloureuse, puisqu'en moyenne 250 enfants périssent chaque année sur nos routes, cette campagne s'adressera aux enseignants, aux parents, aux conducteurs et aux enfants eux-mêmes.

Une journée d'études sur la sécurité routière des enfants sera organisée prochainement par le C. S. S. R. en collaboration avec les deux Ministères de l'Education nationale. Les buts essentiels de cette journée seront de faire le point de la situation actuelle au niveau de l'enseignement primaire, d'examiner la possibilité d'extension d'un cours obligatoire de formation à la sécurité routière par l'enseignement moyen.

Code de la route

Le nouveau code de la route est entré en vigueur le 1^{er} mai 1976 et la période transitoire pour la validité de certaines dispositions de l'ancienne signalisation routière s'est terminée le 31 décembre 1980.

Infractions commises par les conducteurs étrangers

Pour contrecarrer l'impunité de fait dont pourraient jouir les conducteurs étrangers circulant sur nos routes, un projet de loi modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, a été déposé au Sénat. Ce projet de loi a pour objet de permettre une meilleure répression des infractions commises par les conducteurs qui n'ont pas de domicile ou de résidence fixe en Belgique. La perception immédiate sera étendue aux infractions graves commises par les conducteurs étrangers; en cas d'infraction, ceux-ci seront invités à payer une somme dans l'immédiat. En cas de refus, l'intéressé devra verser une caution destinée à couvrir l'amende éventuelle et les frais de justice; le cas

en van de gerechtskosten. In voornoemd geval kan de wagen tot aan de betaling van de borgtocht in beslag genomen worden.

Het nieuwe systeem waarborgt de rechten van de verdaging.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Twee koninklijke besluiten van 25 november 1980 hebben het verkeersreglement gewijzigd wat het vervoer van gevaarlijke stoffen betreft. Voortaan moet dat vervoer geschieden op de autowegen, behalve ingeval van noodzakelijkheid, waarbij aldus vermeden wordt dat er nutteloos in de agglomeraties wordt gereden.

Een nieuw verkeersteken werd ingevoerd teneinde de toegang tot bepaalde tunnels, (zoals b.v. de Kennedytunnel te Antwerpen) te verbieden voor voertuigen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren, zoals die zijn omschreven in een ministerieel besluit van 26 november 1980. De niet-naleving van dit nieuwe verkeersteken wordt beschouwd als een zware overtreding.

Technische veiligheid van de voertuigen

Op nationaal vlak maakt de technische reglementering de verkoop en het in bedrijf nemen van motorvoertuigen en aanhangwagens afhankelijk van de voorafgaande goedkeuring van een prototype.

Het betreft problemen in verband met nieuwe voertuigen en derhalve alle betrekkingen tussen de administratie, de invoerders en de gebruikers.

Voorts bestaan er zeer vele internationale reglementen betreffende de technische veiligheid van de voertuigen.

Het departement staat eveneens in voor de technische controle van de voertuigen.

Op technisch gebied wordt de apparatuur van de stations gemoderniseerd.

Opgemerkt zij dat een belangrijke reglementering begin dit jaar gepubliceerd werd met het oog op de vastlegging van de normen waaraan het veiligheidsglas moet beantwoorden en op de progressieve verplichting van een voorruit van gelaagd glas.

Deze wordt eerst verplicht gesteld voor voertuigen waarover de goedkeuring vanaf 1 juli 1981 wordt aangevraagd; de verplichting wordt vervolgens uitgebreid tot andere voertuigcategorieën, zodat alle voertuigen vanaf 1 juli 1986 met een dergelijke voorruit uitgerust zullen zijn.

Rijbewijs

Bij de Overeenkomst van Genève betreffende het wegverkeer van 1949, goedgekeurd bij de wet van 1 april 1954 en, meer recent, bij de Overeenkomst van Wenen van 8 november 1968, ondertekend door België, is, voor de uitreiking van de rijbewijzen en hun wederzijdse erkenning voorzien in een bewijs en redelijke waarborgen voor de bevoegdheid van de bestuurder.

Op 14 februari 1977 is een nieuwe reglementering op het rijbewijs in werking getreden.

Elke nieuwe kandidaat-bestuurder moet, alvorens een rijbewijs te bekomen, slagen voor een theoretisch en een praktisch examen. Die examens dienen in erkende examencentra afgelegd te worden.

Alle nieuwe kandidaat-bestuurders worden aan een praktische scholing onderworpen.

Voor die praktische scholing hebben de kandidaten, zoals voor de theorie, de keuze tussen een erkende rijsschool en een leertijd gedurende een maximumperiode van 4 maanden met verplichte begeleiding door een gids, die aan bepaalde vereisten moet voldoen.

échéant, le véhicule pourra être retenu jusqu'au versement de la caution.

Le nouveau système garantit les droits de la défense.

Transports de marchandises dangereuses

Deux arrêtés royaux du 25 novembre 1980 ont modifié le code de la route en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses. Dorénavant ces transports doivent s'effectuer par les autoroutes, sauf en cas de nécessité, en évitant ainsi qu'ils ne circulent inutilement dans les agglomérations.

Un nouveau signal routier a été créé dans le but d'interdire l'accès de certains tunnels (comme par exemple, le tunnel Kennedy à Anvers) aux véhicules transportant certaines marchandises dangereuses qui sont déterminées par un arrêté ministériel du 26 novembre 1980. Le fait de ne pas respecter le nouveau signal est considéré comme une infraction grave.

Sécurité technique des véhicules

Au plan national, la réglementation technique subordonne la vente et la mise en service des véhicules à moteur et des remorques, à l'agrément préalable d'un prototype.

Il s'agit là de problèmes qui touchent les véhicules à l'état neuf et par le fait même toutes les relations entre l'administration, les importateurs et l'utilisateur.

D'autre part, il existe de très nombreuses réglementations internationales concernant la sécurité technique des véhicules.

Le département est également responsable du contrôle technique des véhicules.

Sur le plan technique, une modernisation de l'appareillage des stations est actuellement en cours.

Dans le domaine technique, il faut noter qu'une importante réglementation a été publiée au début de cette année, en vue de déterminer les normes auxquelles doivent répondre les vitres de sécurité et d'imposer progressivement le pare-brise en verre feuilleté.

Celui-ci sera d'abord obligatoire sur les véhicules dont l'agrément sera demandée à partir du 1^{er} juillet 1981; l'obligation sera ensuite étendue à d'autres catégories de véhicules, de telle sorte que tous les véhicules neufs soient équipés de ce genre de pare-brise à partir du 1^{er} juillet 1986.

Permis de conduire

La convention de Genève relative à la circulation routière de 1949, approuvée par la loi du 1^{er} avril 1954 et, plus récemment, la Convention de Vienne du 8 novembre 1968, signée par la Belgique, prévoient pour la délivrance des permis de conduire et leur reconnaissance réciproque une preuve et des garanties raisonnables des capacités du conducteur.

Une nouvelle réglementation relative aux permis de conduire est entrée en vigueur le 14 février 1977.

Chaque nouveau candidat-conducteur doit, avant d'obtenir un permis de conduire, réussir un examen théorique et un examen pratique. Ces examens doivent être passés dans les centres d'examens agréés.

Tous les nouveaux candidats-conducteurs sont notamment soumis à un apprentissage pratique.

Pour effectuer cet apprentissage pratique, les candidats ont le choix, comme pour la théorie, entre une école de conduite agréée et l'apprentissage, pendant une période maximale de 4 mois, avec l'assistance obligatoire d'un guide, ce dernier devant répondre à des conditions imposées.

Rijscholen

Het net van rijsscholen is thans voldoende om te voorzien in de huidige behoeften inzake onderricht, zodat er behoudens uitzonderlijke omstandigheden, in principe geen enkele nieuwe erkenning zal worden toegestaan. Op 31 december 1980 bestonden er in België 172 erkende rijsscholen, zegge samen 507 bedrijfszetels.

De laatste tijd stelt men vast dat steeds meer kandidaten de vrije weg kiezen. Aldus heeft men van 1978 tot 1980 een verschuiving van $\pm 15\%$ voor de theorie en van 12% voor de praktijk naar de vrije keuze vastgesteld.

Deze toestand krijgt al mijn aandacht, daar hij mijns inziens niet bevorderlijk is voor de verbetering van de verkeersveiligheid. Scholing zou immers normaal betere chauffeurs moeten vormen.

Vervallenverklaring van het recht te sturen

In 1980 werden 25 285 vonnissen geveld tot vervallenverklaring, waarvan 22 979 zonder examen, zegge 91% .

Rijbewijzen voor motorrijwielers

Het departement onderzoekt thans de voorwaarden voor het invoeren van een specifiek bewijs voor motorrijwielers. De bijzondere opleiding die het besturen van een motorrijwiel vergt, maakt het niet meer mogelijk dat het bewijs voor het besturen van een auto automatisch geldig zou zijn voor een motorrijwiel.

C. Luchtvaart

1) Bestuur der Luchtvaart

Het Bestuur der Luchtvaart voert de luchtvaartpolitiek uit zoals is bepaald door de Minister van Verkeerswezen in het kader van de wetten en besluiten die dikwijls slechts de weerspiegeling zijn van internationale overeenkomsten, rekening houdend met het feit dat deze tak van het verkeer zich op wereldschaal ontwikkelt. De domeinen waarin opgetreden wordt zijn van technische en economische aard.

Op technisch vlak hebben een aantal problemen de aandacht van mijn Departement. In het bijzonder vallen te vermelden de maatregelen die zijn of zullen worden genomen m.b.t. het lawaai van de vliegtuigen, de luchtveiligheid, de opleiding, de vergunningen en de bekwaamheid van het vliegend personeel.

Op economisch gebied tracht het Bestuur der Luchtvaart op het gebied van het geregelde luchtvervoer bilaterale overeenkomsten te sluiten die aan België nieuwe trafiecrechten moeten verlenen.

Het zijn precies deze trafiecrechten die SABENA in staat moeten stellen een net van geregelde diensten uit te bouwen dat aangepast is aan de huidige marktoverwaarden en aan de evolutie ervan.

Op deze wijze werden Chicago en Detroit als nieuwe bestemmingen voor het publiek geopend. In het kader van het bilateraal akkoord met de Verenigde Staten, die in voege getreden is op 23 oktober 1980, heeft de SABENA het recht verkregen om de vijfde bestemming aan te doen.

Anderzijds werd een luchtvaartakkoord gesloten met Saoedi-Arabië, Togo en Brazilië. Verder hebben onderhandelingen met de Filippijnen en Thailand tot een herziening van het bestaande luchtvaartakkoord geleid.

Tenslotte zijn de onderhandelingen met Kameroen, Canada, Tunesië, China en Jordanië nog aan de gang of nog in een voorbereidende fase.

Ecoles de conduite

Le réseau d'écoles de conduite est actuellement suffisant pour répondre aux besoins de la population de sorte qu'aucun nouvel agrément n'est accordé momentanément, sauf circonstances exceptionnelles. Au 31 décembre 1980, il existait en Belgique 172 écoles de conduite agréées totalisant 507 sièges d'activité.

On constate ces derniers temps que de plus en plus de candidats au permis passent par la filière libre. C'est ainsi que de 1978 à 1980, on relève un glissement vers la filière libre de $\pm 15\%$ pour la théorie et d'environ 12% pour la pratique.

Cette situation retient toute mon attention car elle ne me paraît pas aller dans le sens de l'amélioration de la sécurité routière, le passage par une école devant normalement former des meilleurs conducteurs.

Déchéance du droit de conduire

En 1980, 25 285 jugements de déchéance ont été prononcés dont 22 979 sans examen, soit 91% .

Permis de conduire pour motocyclistes

Le département étudie actuellement les conditions d'instauration d'un permis spécifique pour les motocyclistes. La formation particulière que requiert la conduite d'une moto ne permet plus que le permis « voiture » soit automatiquement valable pour la motocyclette.

C. Aéronautique

1) Administration de l'Aéronautique

L'Administration de l'Aéronautique exécute la politique aéronautique, telle qu'elle est définie par le Ministre des Communications, dans le cadre des lois et arrêtés qui, souvent, ne sont que le reflet de conventions internationales compte tenu du contexte mondial dans lequel se développe cette branche des transports.

Les domaines d'intervention sont d'ordre technique et économique.

Dans le domaine technique, un certain nombre de problèmes retiennent l'attention de mon département. Il faut signaler en particulier les mesures prises ou en préparation en ce qui concerne le bruit provoqué par les avions, la sécurité aérienne, la formation et les licences et qualifications du personnel navigant.

Sur le plan économique, l'Administration de l'Aéronautique s'efforce, dans le domaine du transport aérien régulier, de conclure des accords bilatéraux qui apportent à la Belgique de nouveaux droits de trafic.

Ce sont ces droits qui permettent à la SABENA de mettre sur pied un réseau de lignes aériennes adaptables aux conditions du marché et à son évolution.

C'est ainsi qu'en août 1980 les escales de Chicago et Détroit ont été ouvertes au public. Dans le cadre de l'accord bilatéral avec les Etats-Unis, entré en vigueur le 23 octobre 1980, la SABENA a en plus acquis le droit de desservir une cinquième escale.

D'autre part, un accord a été conclu avec l'Arabie Saoudite, le Togo et le Brésil. Des consultations, qui ont abouti à la révision d'un accord existant, se sont tenues avec les Philippines et la Thaïlande.

D'autres ne sont pas encore arrivées à terme ou sont encore à l'état de projet et notamment avec le Cameroun, le Canada, la Tunisie, la Chine et la Jordanie.

Inzake niet-geregeld luchtvervoer zijn twee nieuwe transporteurs op de markt verschenen en ongeveer zeventig exploitanten van luchttaxi's en luchtarbeid kregen hetzij een machtiging, hetzij een verlenging van hun bestaande exploitatievergunning.

De ontwikkeling van de ondernemingen voor luchtvervoer brengt mede dat deze moeten kunnen beschikken over een stelsel waarbij het hun toegestane krediet gewaarborgd wordt door zakelijke rechten op hun vloot.

Daarom zal ik aan de Ministerraad voorstellen aan het Parlement te vragen het Verdrag van Genève van 19 juni 1948 betreffende de internationale erkenning van rechten op luchtvaartuigen goed te keuren. Daarenboven, zal ik, in overleg met mijn collega's van Justitie en Financiën, een wetsontwerp neerleggen dat het mogelijk moet maken in ons land een systeem van zakelijke rechten op luchtvaartuigen uit te bouwen, alsmede de doeltreffende bekendmaking ervan, teneinde niet alleen de belangen van de schuldeisers, maar ook die van derden te beschermen.

Het luchtvervoer beweegt zich op wereldvlak, zodat ons land aan de werkzaamheden van talrijke internationale organisaties deelneemt, waaronder :

- de Internationale Burgerluchtvaart Organisatie (I. C. A. O.);
- de Europese Burgerluchtvaart Commissie (E. C. A. C.);
- de J. A. R.-groep (Joint Airworthiness Requirements), die een harmonisatie van de technische voorwaarden van de luchtvaartuigen in Europa tot stand brengt;
- de ATLAS-groep, die een technische en operationele samenwerking tussen bepaalde Europese maatschappijen, waaronder SABENA, tot stand brengt;
- de E. E. G., die zich actief met luchtvaartvraagstukken op talrijke gebieden begint in te laten.

2) Regie der luchtwegen

Op de Nationale luchthaven Brussel Nationaal heeft het luchtverkeer, ondanks de economische crisis op wereldvlak en meer bepaald de energiecrisis, tamelijk goed stand gehouden. Zoals het op de meeste Europese luchthavens het geval was, heeft men op onze nationale luchthaven weliswaar een daling van de vliegtuigbewegingen genoteerd en dit alhoewel het vrachtverkeer een stijging met 7,92 % vertoonde. Het passagiersverkeer kende daarentegen een lichte vermindering met 0,8 %.

In de sector van het vrachtvervoer dient de indienstname van het vrachtcentrum (BRUCARGO) op de nationale luchthaven Brussel Nationaal vermeld te worden. Het complex dat voorlopig in gebruik werd genomen, kan $\pm$ 500 000 ton verwerken. Het vertegenwoordigt een investering van circa 2 miljard 860 miljoen F.

De luchthavenpolitiek kan in drie punten samengevat worden :

- 1) De bijzondere rol van een luchthaven van eerste niveau voorbehouden aan Brussel Nationaal;
- 2) Het potentieel van de regionale luchthavens vrijwaren voor activiteiten van tweede en derde niveau;
- 3) De regionale luchthavens zo efficiënt mogelijk in stand houden en tegelijkertijd hun infrastructuurmogelijkheden verbeteren wanneer dit een verhoging van trafiek en bijgevolg van exploitatieontvangsten inhoudt.

Dit betekent dat de luchthavenpolitiek in haar geheel moet beschouwd worden als een element van een op nationale basis georganiseerde dienstenverlenende sector, en dat haar infrastructuur moet uitgebouwd worden op zodanige wijze

En matière de transports aériens non-réguliers, deux nouveaux transporteurs sont entrés sur le marché et environ septante exploitants de taxis et travail aériens ont obtenus l'octroi ou la revalidation de leur permis d'exploitation.

Le développement d'entreprises de transport aériens implique la nécessité pour celles-ci de disposer d'un système de crédit garanti par des droits réels sur leur flotte.

A cet effet, je proposerai au Conseil des Ministres de demander au Parlement d'approuver la Convention de Genève du 19 juin 1948 relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs. En outre, en accord avec mes collègues de la Justice et des Finances, je déposerai un projet de loi permettant d'organiser dans notre pays un régime de sûretés réelles grevant les aéronefs, assorti d'une publicité adéquate, de manière à protéger non seulement les intérêts des créanciers, mais aussi celui des tiers.

Les transports aériens se situent dans un contexte mondial de sorte que notre pays participe aux travaux de nombreuses organisations telles que :

- l'organisation de l'Aviation civile Internationale (O. A. C. I.);
- la Commission Européenne de l'Aviation Civile (C. E. A. C.);
- le groupe J. A. R. (Joint Airworthiness Requirements) qui établit une harmonisation des conditions techniques des aéronefs en Europe;
- le groupe ATLAS, qui établit une collaboration technique et opérationnelle entre certaines compagnies européennes dont la SABENA;
- la C. E. E., qui commence à se préoccuper d'une façon active des problèmes aéronautiques dans de nombreux domaines.

2) Regie des voies aériennes

A l'aéroport de Bruxelles National, le trafic aérien est resté plus ou moins stable malgré la crise économique mondiale et surtout la crise de l'énergie. Tout comme dans la plupart des aéroports européens on a cependant noté une diminution des mouvements d'aéronefs et ce, malgré une augmentation du trafic fret de 7,9 %. Par contre le nombre de passagers a diminué de 0,8 %.

Dans le secteur du trafic fret, il convient de signaler la mise en service du centre fret (BRUCARGO) à l'aéroport de Bruxelles National. Le complexe, qui est actuellement exploité permet de traiter $\pm$ 500 000 tonnes de fret. Cela représente un investissement d'environ 2 milliards 860 millions de F.

Quant à notre politique aéroportuaire, elle peut se résumer en 3 points :

- 1) Réserver à Bruxelles-National le rôle principal d'aéroport de 1^{er} niveau;
- 2) Préserver le potentiel des aéroports régionaux pour l'activité de 2^e et 3^e niveau;
- 3) Maintenir en condition les aéroports régionaux aussi efficacement que possible, tout en assurant la possibilité d'améliorer l'infrastructure lorsque celle-ci permettrait un accroissement du trafic et par conséquent des recettes d'exploitation.

Autrement dit, elle doit être envisagée dans son ensemble comme un élément d'un secteur offrant des services organisés sur une base nationale. L'infrastructure doit être développée de façon telle que chaque aéroport constitue un com-

dat elke luchthaven die er deel van uitmaakt, als een onmisbare aanvulling van de nationale infrastructuur moet beschouwd worden, doch zonder uit het oog te verliezen dat deze luchthaven daarnaast ook op regionale belangen kan afgestemd worden.

Elke regionale luchthaven moet dan ook in een globale en nationale optiek geplaatst worden, mits ook te voorzien in specifiek regionale behoeften.

In het kader van deze politiek voorziet het werkenprogramma van de Regie der Luchtwegen investeringen ten belope van 1,711 miljard F voor 1981.

Deze investeringen zijn namelijk voor de nationale luchthaven voorzien voor de verdere realisatie van een bijkomende loods 41 voor SABENA, de oprichting van een nieuwe loods van T. E. A. en de ontubbeling van de afstandsleiding voor de verwarming.

De investeringen i.v.m. de regionale vliegvelden hebben betrekking op infrastructuurwerken en apparatuur voor veiliger vluchten.

Dienaangaande kan men ter informatie volgende werken melden :

- de bouw van een vertrekhal te Charleroi-Gosselies en de verwezenlijking van de eerste fase van de onteigeningen die nodig zijn voor de verlenging van de startbaan;

- de aanbesteding van het technisch gebouw op de luchthaven van Luik;

- de aanpassings- en moderniseringswerken gestart in 1979-1980 zullen verder afgewerkt worden in 1981 op de luchthavens van Oostende en Antwerpen.

Teneinde de diensten van het Hoofdbestuur, thans in twee verschillende gebouwen ondergebracht, behoorlijk te huisvesten en tevens huurkosten te besparen, bouwt de Dienst voor de Bevordering van het Stedelijk Vervoer (B. S. V.) voor rekening van de Regie enkele verdiepingen bij op haar bestaand complex nabij het Noordstation. De afwerking ervan wordt voorzien tegen eind 1982.

In het kader van de veiligheid van het luchtverkeer, zet de Regie eveneens haar inspanningen voort door regelmatig de bestaande infrastructuur aan te passen en te vernieuwen, mits in achtname van de moderne technologische evolutie :

- in de jaren 1978-1980, werden de bestaande radiohulpmiddelen voor navigatie en landingssysteem vernieuwd;

- een radarinstallatie werd op de luchthaven van Charleroi-Gosselies in dienst genomen;

- de « Radar van de Ardennen » werd te St. Hubert opgericht teneinde de controle van het luchtruim in het zuidelijk landsgedeelte te verzekeren;

- de vernieuwing van de radar van de luchthaven van Oostende en de automatisering van het regionaal verkeersleidingscentrum van de nationale luchthaven Brussel Nationaal zijn thans aan de gang;

- in 1981 zullen te Bertem de werken aanbesteed worden van burgerlijke bouwkunde voor de installatie van een radar voor het regionaal verkeersleidingscentrum van Brussel Nationaal en het verkeerscentrum voor het hoger luchtruim, thans te Maastricht gevestigd.

De Regie heeft ook maatregelen getroffen om de passagiers en de installaties tegen daden van terrorisme te beschermen. Met het oog hierop werd, in samenwerking met de Rijkswacht, een modern fouilleringssysteem in toepassing gebracht, waarbij o.m. gebruik gemaakt wordt van de radioscopische toestellen. Bovendien werden er maatregelen getroffen om nieuwe afsluitingen te plaatsen alsmede glazen schutels en netwerk in de luchthaven Brussel Nationaal samen met een bijzonder controlesysteem op alle in- en uitgangsheuven.

plément indispensable de l'infrastructure nationale, sans toutefois perdre de vue qu'il peut ou doit répondre à des besoins et des intérêts régionaux.

Dès lors, chaque aéroport régional doit s'inscrire dans une optique globale et nationale tout en répondant aux spécificités locales.

Dans le cadre de cette politique, le programme des travaux de la Régie des Voies Aériennes prévoit des investissements de l'ordre de 1,711 milliard de F pour l'année 1981.

Ces investissements sont notamment prévus pour la réalisation d'un grand hangar (41) supplémentaire pour la SABENA, la construction d'un nouveau hangar pour T. E. A. et le dédoublement des conduites à distances pour le chauffage.

Quant aux aéroports régionaux, les investissements porteront sur des travaux d'infrastructure et d'appareillage assurant la sécurité des vols.

A ce sujet, à titre d'information, on peut citer :

- à Charleroi-Gosselies la construction d'un hall de départ et la réalisation d'une première phase des expropriations nécessaires en vue du prolongement de la piste;

- à l'aéroport de Liège, construction d'un nouveau bâtiment technique;

- aux aéroports d'Ostende et d'Anvers des travaux d'adaptation et de modernisation commencés en 1979-1980 et qui seront terminés en 1981.

D'autre part, afin d'assurer le logement rationnel des services de l'Administration Centrale, actuellement installés dans deux immeubles différents et en vue d'économiser des frais de location, le Service de la Promotion des Transports Urbains (P. T. U.) construit pour le compte de la Régie des Voies Aériennes quelques étages supplémentaires au bâtiment situé à côté de la gare du Nord. L'achèvement est prévu pour 1982.

Dans le cadre de la sécurité aérienne, la Régie fournit également un effort important en adaptant et en renouvelant régulièrement l'infrastructure existante et en tenant compte de l'évolution de la technologie moderne :

- au cours des années 1978-1980, les aides-radios à la navigation actuelles et le système d'atterrissage ont été modernisés;

- une installation radar a été mise en service à l'aéroport de Charleroi-Gosselies;

- le « Radar des Ardennes » a été installé à St-Hubert pour assurer la couverture radar de la région sud du pays;

- le renouvellement du radar à l'aéroport d'Ostende et l'automatisation du centre de contrôle aérien régional de l'aéroport national sont en cours d'exécution;

- en 1981, les travaux de génie civil seront mis en adjudication en vue de l'installation à Bertem d'un radar pour le centre de contrôle aérien régional de Bruxelles National et pour le centre de contrôle de l'espace aérien supérieur installé actuellement à Maastricht.

La Régie s'est également attachée à prendre des mesures en vue de la protection des passagers et des installations contre des actes de terrorisme. Dans ce but, un système moderne de fouille des passagers a été mis en œuvre en collaboration avec la Gendarmerie. Il comporte entre autres l'utilisation d'appareils radioscopiques.

D'autre part, des mesures ont été prises pour la mise en place à l'aéroport de Bruxelles-National de nouvelles clôtures, de cloisons vitrées et de treillis ainsi que d'un système de contrôle spécial à toutes les portes d'entrée et de sortie.

3) Sabena

a) Dienstjaar 1980

Het dienstjaar 1980 is, evenals het dienstjaar 1979, gekenmerkt door een aantal problemen die het luchtvervoerbedrijf in zijn geheel en dus ook Sabena ondervindt.

Die problemen komen voor de luchtvervoerders neer op een gemeenschappelijke zorg, t.w. de kwestie van de rentabiliteit die overal sterk in het gedrang is, niet alleen op korte termijn, dus voor het dienstjaar 1981, maar ook op middellange termijn.

Dit algemeen pessimistische vooruitzicht gaat vooral uit van het feit dat de algemene economische crisis, nog versterkt door de tweede oliecrisis van 1979, een uitgesproken negatieve evolutie heeft teweeggebracht van de kostprijs- en ontvangstenfactoren in het luchtvervoerbedrijf in het algemeen en heeft een weerslag gehad op de voorzienbare resultaten van de Sabena in het bijzonder.

Om naar de kern van de zaak te gaan, er worden fundamenteel twee types van evolutie waargenomen: die van de produktiekosten, die sterk de hoogte ingaan, hoofdzakelijk onder invloed van de verhoogde brandstofprijzen; die van de vraag naar vervoer, waarvan de groeivoet alsmaar verzwakt.

Uit het onderzoek van de evolutie van het reizigersverkeer en van het goederenvervoer van de gezamenlijke Europese vervoerders en van de Sabena blijkt duidelijk dat, onder het dubbele gevolg van de algemene economische crisis en van de verhoging van de prijs van het luchtvervoer, de groeivoet sedert juni 1979 is beginnen te stagneren en sindsdien nog verzwakt is. Terzelfdertijd als de normale verkoopprijzen opgetrokken werden, heeft de Amerikaanse ontreglementering op de Noordatlantische Oceaan geleid tot een prijsverlaging en een produktieopvoering op dat net.

Naar analogie en hoofdzakelijk onder druk van de Britten, luidden de luchtvaartautoriteiten van dat land een prijsverminderingbeleid in, dat de andere Europese maatschappijen ertoe aanzette zich daarop af te stemmen en soms tot 50 % lagere tarieven toe te passen. Dit leidde tot een ongebreidelde concurrentie aangewakkerd ingevolge een uit de verminderde vraag voortvloeiende overcapaciteit.

De jaren 1979, 1980 en zeer zeker 1981 zullen gekenmerkt blijven door de incoherentie tussen het produktiesysteem en het systeem van de prijsbepaling op wereldvlak.

Deze drie verschijnselen: kostprijsverhoging, stagnatie, zo niet terugloop van het verkeer, tarieven verhoogd op sommige routes, maar verminderd op de « koninklijke route », t.w. de Noordatlantische Oceaan (36,4 % van de produktie van de Sabena in 1980) konden slechts negatief inwerken op de exploitatieuitkomsten van onze maatschappij.

De jaarrekeningen over het dienstjaar 1980, ter goedkeuring voorgelegd aan de Raad van Beheer van 24 februari 1981, wijzen op het volgende feitelijke resultaat:

	1980
I. Exploitatieuitkomsten ...	— 3 420 401 350
II. Financiële uitkomsten ...	— 403 560 267
III. Uitzonderlijke uitkomsten	+ 1 018 920 271
IV. Heffingen	— 20 578 804
Bedrijfsuitkomsten	— 2 825 620 150
Statutaire Rijkssteun (art. 33 van de statuten)	+ 1 242 461 502
Over te dragen verliezen ...	— 1 583 158 648

Te onderstrepen valt dat de stijging in 1980 van de vervoersontvangsten (1 934 048 510 F) volstrekt ontoereikend geweest is voor de algehele dekking van de verhoging van de brandstoflasten, die met 2 061 008 044 F gestegen zijn, zegge met 52,9 % ten aanzien van 1979 (5 961 miljoen F in 1980 — 3 900 miljoen in 1979).

3) Sabena

a) Exercice 1980

L'exercice 1980, tout comme l'exercice 1979, se caractérise par un ensemble de problèmes que rencontre l'Industrie du transport aérien dans son ensemble et donc la Sabena.

Ces problèmes se synthétisent dans un souci commun aux transporteurs aériens, celui de la rentabilité, laquelle est fortement compromise partout, non seulement à court terme, c'est-à-dire pour l'exercice 1981, mais aussi à moyen terme.

Cette projection pessimiste et généralisée tient principalement au fait que la crise économique générale, renforcée par le second choc pétrolier de 1979 a provoqué une évolution franchement négative des éléments de coûts et de recettes dans l'industrie du transport aérien en général et a eu un impact sur les résultats prévisibles de la Sabena en particulier.

Pour aller à l'essentiel, on observe fondamentalement deux types d'évolution: celle des coûts de production qui sont fortement poussés à la hausse, principalement par l'incorporation des prix majorés du carburant; celle de la demande de trafic, dont le taux d'accroissement n'arrête pas de faiblir.

Lorsqu'on examine l'évolution du trafic passager et cargo de l'ensemble des transporteurs européens et de la Sabena, on voit clairement que sous le double effet de la crise économique générale et le renchérissement du prix du transport aérien, le taux de croissance a commencé à stagner dès juin 1979, et que depuis lors, il n'a cessé de faiblir. Dans le même temps, où les prix de vente normaux étaient relevés, les effets de la déréglementation américaine sur l'Atlantique Nord, se matérialisaient par des prix plus bas et une production accrue sur ce réseau.

Par contagion, et principalement sous la pression des britanniques, les autorités aéronautiques de ce pays entamèrent une politique de diminution des prix, qui détermina les autres compagnies européennes à s'aligner et à pratiquer des tarifs d'un niveau réduit parfois jusqu'à 50 %. Une concurrence effrénée s'ensuivit qui s'alimenta à la surcapacité créée par le fléchissement de la demande.

Les années 1979, 1980 et très certainement 1981, resteront remarquables par l'incohérence du système de production et de fixation des prix au plan mondial.

Ces trois phénomènes: hausse des coûts, stagnation sinon recul du trafic, tarifs relevés sur certaines routes, mais diminués sur la « voie royale » que constitue l'Atlantique Nord (36,4 % de la production de la Sabena en 1980), ne pouvaient que faire évoluer négativement les résultats d'exploitation de notre compagnie.

Les comptes annuels de l'exercice 1980, soumis à l'approbation du Conseil d'Administration du 24 février 1981 présentent de fait le résultat suivant:

	1979	
I. Résultats d'exploitation.	— 2 136 310 591	I. Résultats d'exploitation.
II. Résultats financiers.	— 342 388 146	II. Résultats financiers.
III. Résultats exceptionnels.	+ 704 600 324	III. Résultats exceptionnels.
IV. Impôts.	— 16 323 032	IV. Impôts.
Résultats d'entreprise.	— 1 790 421 445	Résultats d'entreprise.
Intervention statutaire de l'Etat (art. 33 des statuts).	+ 1 119 513 258	Intervention statutaire de l'Etat (art. 33 des statuts).
Pertes à reporter.	— 670 908 187	Pertes à reporter.

Il est à souligner que la progression en 1980 des recettes de transport (1 934 048 510 F) a été totalement insuffisante pour couvrir entièrement l'augmentation des charges de carburant qui ont augmenté de 2 061 008 044 F, soit 52,9 % par rapport à 1979 (5 961 millions de F en 1980 — 3 900 millions en 1979).

De uitkomsten voor het dienstjaar 1980, vóór de Rijks-interventie, lopen terug met 1 035 198 705 F ten opzichte van 1979.

De waargenomen achteruitgang is hoofdzakelijk te wijten aan de exogene factoren die de vaste luchtvervoerdiensten over de hele wereld zwaar belasten en vooral aan de vermindering van de vraag en de fantastische stijging van de kostprijs van de luchtbrandstof.

In vergelijking met 1979 zijn de exploitatieontvangsten gestegen met 2 511 580 917 F, dan wanneer de exploitatielasten toenamen met 3 795 671 676 F; zegge een exploitatie-tekort dat opliep tot 1 284 090 579 F.

Deze voorlopige uitkomsten voor 1980 houden rekening met :

Wat de exploitatieuitkomsten betreft :

- een bijkomende provisie van 16 368 897 F tot dekking van de twijfelachtige schuldvorderingen van 1980;
- een bijkomende provisie van 3 740 000 F voor betwiste schuldvorderingen;
- een bijkomende provisie van 214 328 260 F tot dekking van de lasten aan promotionele middelen met betrekking tot de verkoop reizigers, vracht en post in 1980;
- een bonus van 50 313 932 F op de kortingen geboekt ten laste van 1980 voor de verkoop reizigers door het systeem voorschot of factuur (A. S. F.).

Zij houden geen rekening :

- met een dotatie ten laste van het dienstjaar 1980 tot stijging van de provisierekening van de vergoedingen voor eindeloopbaan van het vliegend personeel.
- Die provisie belooft thans 168 miljoen F;
- met een aanpassing, zo nodig, van de waarde van de participatie in Sobelair.

Op te merken valt dat de gemiddelde prijs betaald voor de aankoop van brandstof van januari 1979 tot december 1980 geleidelijk is gestegen van 4,45 BF/liter tot 10,25 BF/liter. Hier dient te worden aan toegevoegd dat elke stijging van de brandstofprijs een weerslag heeft op de vervoerprijs en op het verloop van het verkeer, voornamelijk het reizigersverkeer, zowel het toeristische als het zakenverkeer.

Voor de Sabena dragen het ongunstige verloop van de vraag en de evolutie van de brandstofprijs nog bij tot de negatieve elementen die de Raad van Beheer in juni 1978 had waargenomen en hem ertoe had aangezet een financieel herstelplan op te maken voor de periode 1978-1983.

Dat plan draaide rond drie fundamentele vaststellingen :

- te zware structuren van het bedrijf en van de organisatie van de diensten;
- al te zware loonlast;
- lagere produktiviteit dan die van de concurrentie.

Het uitgewerkt plan omvatte :

- een gematigde expansie van de produktie;
- een matiging van de eenheidsproduktieprijs door een strikt tewerkstellingsbeleid zonder afdanking, maar met niet-ervanging van het personeel dat op pensioen gesteld is of met brugpensioen gaat.

Sedert 1978 dwingen de feiten echter te erkennen dat de negatieve factoren waaronder de Sabena gebukt gaat, meer tot uiting gekomen zijn dan gevreesd kon worden en ruimschoots de tenuitvoerlegging van het plan hebben gedwarsboemd; wij vernoemen :

Le résultat de l'exercice 1980, avant l'intervention de l'Etat, se détériore de 1 035 198 705 F par rapport à 1979.

La détérioration constatée est essentiellement due aux facteurs exogènes négatifs pesant lourdement sur le transport aérien régulier du monde entier et, principalement au recul de la demande et au renchérissement extravagant du coût du carburant avion.

Par rapport à 1979, les recettes d'exploitation se sont accrues de 2 511 580 917 F alors que les charges d'exploitation progressaient de 3 795 671 676 F soit une détérioration au niveau du déficit d'exploitation de 1 284 090 579 F.

Ces résultats provisoires pour 1980 tiennent compte :

en résultats d'exploitation :

- d'une provision complémentaire de 16 368 897 F pour couvrir les créances douteuses de 1980;
- d'une provision complémentaire de 3 740 000 F pour créances litigieuses;
- d'une dotation complémentaire de 214 328 260 F pour couvrir les charges en moyens promotionnels se rapportant aux ventes passagers, fret et poste de 1980;
- d'un boni de 50 313 932 F sur les rabais comptabilisés à charge de 1980 pour des ventes passagers réalisées par le système acompte sur facture (A. S. F.).

Ils ne tiennent pas compte :

- d'une dotation à charge de l'exercice 1980 pour alimenter le compte de provision des indemnités de fin de carrière du personnel navigant : cette provision s'élève actuellement à 168 millions de F;
- d'une adaptation, si nécessaire, de la valeur de la participation à la Sobelair.

Il est à noter que le prix moyen payé pour l'achat de carburant est passé progressivement de janvier 1979 à décembre 1980 de 4,45 FB/litre à 10,25 FB/litre. Il faut ajouter que tout relèvement de prix du carburant a une incidence sur le prix du transport et sur le comportement du trafic, particulièrement le trafic passagers, aussi bien le tourisme que le trafic d'affaires.

Pour la Sabena, l'évolution défavorable de la demande et l'évolution des coûts du carburant viennent encore renforcer les éléments négatifs que le conseil d'administration, mis en place en juin 1978, avait observé et qui l'avait déterminé à élaborer un plan de redressement financier couvrant la période 1978-1983.

Ce plan portait principalement sur trois observations fondamentales :

- structures trop lourdes de l'entreprise et de l'organisation des services;
- masse salariale excessive;
- productivité inférieure à celle de la concurrence.

Le plan élaboré comportait :

- une expansion modérée de la production;
- une modernisation du coût unitaire de production par une stricte politique en matière d'emploi sans licenciement, mais par un non remplacement du personnel mis à la retraite ou à la pré-retraite.

La réalité, depuis 1978, oblige cependant à reconnaître que les facteurs négatifs qui handicapent la Sabena se sont manifestés plus qu'on pouvait le craindre et ont dans une large mesure empêché la réalisation du plan; on peut citer parmi ceux-ci :

- de arbeidsduurverkortung tot 38 uren;
- een weddeschaalherstructurering die principieel verworven was vóór 1978 en gelcid heeft tot een opvoering van de loonlast;
- de opeenvolgende verhogingen van de brandstofprijzen;
- de stagnatie van het verkeer.

Ten aanzien van die toestand heeft de Raad van Beheer van de maatschappij in september 1980 besloten nieuwe maatregelen te nemen die in uitvoering, zo niet reeds verwezenlijkt zijn :

a) weddeschaalherstructurering : de Sabena heeft getracht de terugslag van die herstructurering zoveel mogelijk te beperken — op 23 mei 1980 werd een akkoord ondertekend; het bepaalt dat de maximale globale uitgaven, te verdelen over de periode 1979-1983 in het kader van de sociale programmaties met niet meer mogen stijgen dan 4,75 % (1 % in 1979; 1 % in 1980 en de rest te verdelen over 1981-1982 en 1983);

b) volledige terugtrekking van de Boeings 707 uit de vloot, omdat zij heel veel brandstof verbruiken. Die toestellen worden nu reeds te koop gesteld;

c) herstructurering van de lijnen van het net en opheffing van de niet rendabele tussenlandingen : Eindhoven, Keulen, Doha, Teheran, Mexico, Djakarta en vervanging van Dharan door Jeddah, ook in Saoedi-Arabië.

Nieuwe maatregelen worden in uitzicht gesteld voor 1981 :

- a) een grotere interne mobiliteit van het personeel;
- b) een versnelde vermindering van de personeelssterkte door intensivering van het stelsel van het brugpensioen;
- c) een vertakking van de activiteiten door het zoeken naar nieuwe afzetgebieden (vooral in Afrika).

Tenslotte zijn nieuwe onderhandelingen aan de gang met de vakbonden tot beperking van de wedde hoger dan 60 000 BF/bruto en nieuwe overeenkomsten voor het vliegende personeel zijn in onderhandeling.

b) Dienstjaar 1981

Het nagaan van de tendens van de verkeersevolutie voor het eerste trimester 1981 laat geen plaats voor optimisme, evenmin als in 1980 op hetzelfde tijdstip het geval was.

Derhalve heeft de Raad van Beheer van Sabena in zijn vergadering van 24 februari 1981 zijn goedkeuring gehecht aan de begroting 1981, die door de beheersorganen van de maatschappij is voorgesteld. Die begroting is opgemaakt op basis van een beperkt exploitatieprogramma ingevolge het volledig uit het verkeer nemen van de Boeing-toestellen 707 C vanaf de maand juli en een herstructurering van het net zoals beschreven hierboven.

De voor dat programma vereiste Sabena-vloot is samengesteld uit :

- 2 Boeings B-747,
- 5 Douglas-toestellen DC-10,
- 15 Boeings B 737,
- 4 Boeings B 707 vracht tot 24 juni 1981.

D. Havenbeleid, zeevaart en binnenvaart

I. Havenbeleid

1) Algemene benadering

De algemene opdracht die aan de Nationale commissie voor het havenbeleid toevertrouwd werd, bestaat er in de verschillende factoren van het vervoer, de investeringen, de

- la réduction du temps de travail à 38 heures;
- une restructuration barémique acquise dans son principe avant 1978 et qui a conduit à un renchérissement du coût salarial;
- les augmentations répétées du coût du fuel;
- la stagnation du trafic.

Confronté à cette situation, le Conseil d'administration de l'entreprise a décidé en septembre 1980 de nouvelles mesures qui sont en voie de réalisation ou déjà réalisées à l'heure actuelle :

a) restructuration barémique : la Sabena s'est efforcée de limiter au maximum les effets de la restructuration barémique; un accord a été signé le 23 mai 1980, il prévoit que les dépenses globales maximales à répartir sur la période 1979-1983, dans le cadre des programmations sociales, ne peuvent augmenter de plus de 4,75 % (1 % en 1979; 1 % en 1980 et le reste à répartir sur 1981-1982 et 1983);

b) retrait total des Boeings 707 de la flotte gros consommateurs de carburant. Ces appareils sont d'ores et déjà mis en vente;

c) restructuration des lignes du réseau et suspension des escales non rentables : Eindhoven, Cologne, Doha, Téhéran, Mexico, Jakarta et remplacement de Dharan par Jeddah, également en Arabie Saoudite.

De nouvelles mesures sont prévues pour l'exercice 1981 :

- a) une plus grande mobilité interne du personnel;
- b) une réduction accélérée de l'effectif par une intensification du régime de la prépension;
- c) une diminution de certains services « pistes »;
- d) une diversification des activités par la recherche de nouveaux débouchés (surtout en Afrique).

En outre, de nouvelles consultations sont en cours avec les organisations syndicales, en vue de réduire les rémunérations supérieures à 60 000 FB/brut et de nouveaux contrats pour le personnel navigant sont en négociations.

b) Exercice 1981

L'appréciation du comportement de l'évolution du trafic pour le premier trimestre de 1981 n'autorise aucun optimisme, pas plus qu'il n'en autorisait en 1980, à la même époque.

En conséquence, le Conseil d'administration de la Sabena a approuvé, lors de sa réunion du 24 février 1981, le budget 1981, proposé par les organes de gestion de la société. Ce budget est établi sur base d'un programme d'exploitation réduit, suite à l'abandon complet des avions Boeing 707 C à partir du mois de juillet et d'une restructuration du réseau telle que décrite ci-dessus.

La flotte Sabena nécessaire à la réalisation de ce programme est composée de :

- 2 Boeing B-747,
- 5 Douglas DC 10,
- 15 Boeing B 737,
- 4 Boeing B 707 cargo jusqu'au 24 juin 1981.

D. Politique portuaire, marine et navigation intérieure

I. Politique portuaire

1) Approche globale

La mission générale assignée à la Commission nationale de politique portuaire est d'étudier les différents facteurs des transports, des investissements, de l'industrialisation et

industrialisatie en de economie die van aard zijn de nationale havenpolitiek te beïnvloeden, te bestuderen.

In deze gedachtengang heeft de Nationale commissie voor het havenbeleid als eerste en voornaamste taak adviezen aan de Regering te verstrekken omtrent de grote krachtlijnen van het nationaal havenbeleid.

Een tweede belangrijke taak van de Commissie is het uitbrengen van adviezen betreffende de harmonisatie van de concurrentievoorwaarden tussen de Belgische zeehavens.

In 1980 heeft de Commissie twee nieuwe adviezen geformuleerd: het eerste met betrekking tot de vissershavens van Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge, het tweede inzake het beheer der jachthavens langs de kust.

Inzake de uitbouw van de haven van Zeebrugge, heeft de Regering een formele adviesaanvraag gericht tot de Nationale Commissie betreffende de eventuele realisatie van een insteeddok in de voorhaven van Zeebrugge alsmede betreffende de verdere uitbouw van de achterhaven van Zeebrugge.

Deze vraag maakt het voorwerp uit van de werkzaamheden enerzijds van een werkgroep ad hoc « Insteeddok Zeebrugge » die nauw samenwerkt met de werkgroep « Prognose », en anderzijds van de werkgroep « Planning ».

Tevens werd door de Regering aan de Commissie opdracht gegeven de besprekingen onverwijld voort te zetten teneinde een zo groot mogelijke harmonisatie van de havenrechten te bereiken. Dit houdt in dat de werkgroep « Concurrentiebeleid » het invoeren zal bestuderen van tariefstructuren en tarieven, die een grotere duidelijkheid brengen via een éénvormig boekhoudingssysteem dat vergelijkingen mogelijk maakt.

Tevens zij vermeldt dat de Commissie het nodig geacht heeft het probleem van de benutting van de haven capaciteit te bestuderen, evenals de eventuele opheffing van het vaarverbod op zon- en feestdagen voor de binnenschippers op ons binnenvaartnet.

a) Antwerpen

Door geïntensifieerde baggerwerken in het Scheur en de Schelde konden de toegangsmogelijkheden gelijke tred houden met de grootte van de schepen die in de haven zelf kunnen ontvangen worden. Thans kunnen in één tijd en bij alle getij schepen met een diepgang van 44 voet Antwerpen aanlopen.

Wat de uitbreidingsmogelijkheden van de haven betreft, zijn twee van de meest prangende problemen enerzijds het baggerprogramma om op zeer korte termijn een verhoogde toegelaten diepgang te verwezenlijken, en anderzijds de uitbouw van de Linkeroever.

Wat dit laatste betreft heeft de uitvoering van de wet betreffende het beheer van het Linkerscheldeoevergebied ter hoogte van Antwerpen en houdende maatregelen voor het beheer en de uitbating van de haven van Antwerpen mijn volle aandacht weerhouden.

Benevens de complexiteit van deze wet die niet minder dan 16 uitvoeringsbesluiten vereist moet rekening gehouden worden met de weerslag van de bijzondere wet op de hervormingen van 8 augustus 1980.

Ten einde het van kracht worden van deze wet te bespoedigen heb ik aan mijn Collega's die bij het probleem betrokken zijn, voorgesteld zich dringend uit te spreken over de oprichting van een maatschappij voor het grond- en industrialisatiebeleid van de Linkerscheldeoever.

Gezien mijn bevoegdheid terzake, werken mijn diensten een ontwerp van koninklijk besluit uit dat de samenstelling en de werking van de Raad voor haven- en industrialisatiebeleid en van de Raad voor Overleg bepaalt.

b) Gent

De besprekingen met Nederland omtrent de maximum toelaatbare scheepsafmetingen in de zeeluis en op het zee-

de l'économie susceptibles d'influencer la politique portuaire nationale.

Dans ce cadre la Commission nationale a en premier lieu comme mandat de fournir au Gouvernement des avis en matière de grandes orientations de la politique portuaire nationale.

Une seconde et importante tâche de la Commission consiste en l'émission d'avis en matière d'harmonisation des conditions concurrentielles entre les ports de mer belges.

En 1980, la Commission a formulé deux nouveaux avis: le premier concernant les ports de pêche de Nieuport, d'Ostende et de Zeebrugge, le second concernant la gestion des ports de plaisance situés le long de la côte.

En ce qui concerne l'extension du port de Zeebrugge, le Gouvernement a adressé une demande formelle d'avis à la Commission nationale au sujet de la réalisation éventuelle d'une darse dans l'avant-port de Zeebrugge et de l'extension ultérieure de l'arrière-port de Zeebrugge.

Cette demande fait l'objet des travaux d'une part, d'un groupe de travail ad hoc « Darse de Zeebrugge » qui travaille en étroite connexion avec le « Groupe de travail prévisions » et d'autre part, du « Groupe de travail Planning ».

En outre, le Gouvernement a donné ordre à la Commission de poursuivre sans tarder les discussions en vue d'obtenir la plus grande harmonisation des droits portuaires. Ceci implique l'étude au sein du groupe de travail « Relations Concurrentielles » de la mise en place des structures tarifaires et des tarifs qui représenteraient plus de clarté via un système de comptabilité uniforme permettant d'effectuer des comparaisons.

Il y a également lieu de signaler que la Commission a estimé nécessaire d'étudier le problème de l'utilisation de la capacité portuaire ainsi que de la levée éventuelle de l'interdiction pour la batellerie de naviguer les dimanches et jours fériés sur notre réseau de navigation intérieure.

a) Anvers

Par les travaux intensifiés de dragages dans le Scheur et sur l'Escaut, les possibilités d'accès purent se développer parallèlement avec la croissance des dimensions des navires que le port peut recevoir. A l'heure actuelle des navires ayant un tirant d'eau de 44 pieds peuvent en une marée et par toutes les marées faire escale à Anvers.

Dans le cadre de l'expansion du port, deux des problèmes les plus saillants sont, d'une part, le programme de dragage pour arriver très prochainement à la réalisation d'un tirant d'eau autorisé plus important, et, d'autre part, le développement de la rive gauche de l'Escaut.

En ce qui concerne ce dernier problème, l'exécution de la loi relative à la gestion du territoire de la rive gauche de l'Escaut à hauteur d'Anvers et portant mesures de gestion et d'exploitation du port d'Anvers retient toute mon attention.

Outre la complexité de cette loi, qui ne nécessite pas moins de 16 arrêtés d'exécution, il faut tenir compte des répercussions de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980.

Afin d'accélérer la mise en vigueur de cette loi, j'ai proposé à mes collègues concernés par le problème de se prononcer d'urgence sur la création d'une société pour la politique foncière et industrielle de la rive gauche de l'Escaut.

Eu égard à mes compétences en la matière, un projet d'arrêté royal déterminant la composition et le fonctionnement du Conseil de la politique portuaire et industrielle et du Conseil de concertation est en élaboration.

b) Gand

Les négociations avec les Pays-Bas au sujet des dimensions de navires maximales autorisées dans l'écluse maritime et

kanaal naar Gent zijn thans in een beslissend stadium getreden.

Tijdens het eerstvolgende Periodiek Ministerieel Overleg met Nederland zal dit probleem aangesneden worden.

De « Commissie Anselin » die op wetenschappelijke basis de mogelijkheden voor een verbeterde toegang vanuit zee van de haven van Gent voor schepen tot 125 000 ton onderzocht, heeft haar werkzaamheden beëindigd.

c) Brugge-Zeebrugge

Ter herinnering, de Regering heeft met het oog op de aanvoer van vloeibaar aardgas per zeeschip, de uitbouwvorm van de voorhaven, gekend onder de benaming « 1750 G », definitief aangenomen.

Omtrent de eventuele realisatie van een insteeddok in de voorhaven en de verdere uitbouw van de achterhaven werd de Nationale Commissie voor het havenbeleid verzocht advies uit te brengen.

II. Zeevaart

1) Algemene benadering

Het is nuttig het belang van onze koopvaardijvloot te onderstrepen.

Onze nationale vloot verzekert het regelmatige transport van de grondstoffen en voedingsprodukten waarover wij niet beschikken en vormt daardoor nog steeds één der pijlers van de ontwikkeling en van de economie van ons land.

De Belgische koopvaardij verstrekt bovendien werkgelegenheid aan meer dan 15 000 mensen, ongeacht de weerslag op de sector van de scheepsbouw en scheepsherstelling.

Gezien het verlaten van de Belgische vlag en de problemen die rijzen voor onze zeevisserij heeft de Regering in de jaren 1979-1980 een politiek van herstel gevolgd voor de koopvaardij zowel als voor de zeevisserij.

Binnen de perken van de budgettaire mogelijkheden zou deze politiek van exploitatietoelagen aan de koopvaardij moeten voortgaan tot eind 1981 via de wet op het scheepskrediet, namelijk door het toekennen van terugvorderbare renteloze voorschotten. De modaliteiten voor het toekennen van die toelagen en mogelijke nieuwe noodzakelijke maatregelen voor het behoud van onze vlag worden thans onderzocht in overleg met de rederijen en de vakbonden.

2) Europese Gemeenschap

De zeevaartproblematiek bekleedt een belangrijke plaats in het vervoerbeleid van de Europese Gemeenschappen. De bescherming van de economische belangen van de E. E. G.-zeevaart en van de maritieme sector deden een grotere behoefte tot samenwerking ontstaan.

Nog steeds ondervinden de E. E. G.-reders de nadelige invloed van de zeevaartconcurrentie van de Oostbloklanden. Hopelijk zal men via het E. E. G. monitoringsysteem een adequate actie tegen die mededinging kunnen uitwerken.

De unilaterale toepassing van de U. S. A. anti-trustwetgeving blijft eveneens een bron van ernstige moeilijkheden voor de Europese reders.

De Gemeenschap stelt inmiddels een ontwerp op voor mededingingsregels voor de scheepvaart, om te bepalen in welke mate het maritiem vervoer in conference verband zal onttrokken worden aan de toepassing van de regels van het Verdrag van Rome betreffende de mededinging, teneinde de belangen van de Europese reders te beveiligen.

sur le canal maritime en direction de Gand ont, à l'heure actuelle, atteint une phase décisive.

Ce problème sera abordé lors de la prochaine concertation périodique au niveau ministériel avec les Pays-Bas.

La « Commission Anselin » qui a examiné, sur base scientifique, les possibilités d'une augmentation de l'accès maritime du port de Gand pour les navires jusqu'à 125 000 tonnes a terminé ses travaux.

c) Bruges-Zeebrugge

Pour rappel, le Gouvernement a, dans l'optique de l'importation de gaz naturel liquéfié transporté par navire, définitivement adopté la forme d'extension de l'avant-port, mieux connue sous le nom « 1750 G ».

Pour ce qui concerne la réalisation éventuelle d'une darse dans l'avant-port et l'extension ultérieure de l'arrière-port, la Commission Nationale pour la politique portuaire a été priée de donner son avis.

II. Marine marchande

1) Approche générale

Il est utile de rappeler l'importance de notre marine marchande nationale.

Notre flotte nationale assure le transport régulier des matières premières et produits alimentaires dont nous ne disposons pas et, de ce fait, constitue toujours un des fondements du développement et de la sécurité économique de notre pays.

La marine marchande belge procure en outre de l'emploi à plus de 15 000 personnes, sans compter la répercussion sur le secteur de la construction et de la réparation maritime.

Face à l'abandon du pavillon belge et aux problèmes qui se posent pour notre pêche maritime, le Gouvernement a suivi une politique de relance dans les années 1979-1980, tant pour la marine marchande que pour la pêche maritime.

Dans la limite des possibilités budgétaires, cette politique de subventions d'exploitation à la marine marchande devrait se poursuivre jusqu'à fin 1981 dans le cadre de la loi sur le crédit maritime, notamment par l'allocation d'avances récupérables et sans intérêts. Les modalités de ces subventions ainsi que l'éventualité de nouvelles mesures nécessaires pour sauvegarder le maintien de notre pavillon national font actuellement l'objet de pourparlers avec les armements et les syndicats.

2) Communauté Européenne

La problématique maritime revêt une place importante dans le cadre de la politique des transports des Communautés Européennes. La protection des intérêts économiques de la navigation maritime — C. E. E., de même que du secteur maritime, a créé un besoin accru de coopération.

Les armateurs de la C. E. E. subissent encore toujours l'influence défavorable de la concurrence maritime des pays du bloc de l'Est. Il est à espérer que, par le « système du monitoring » de la C. E. E., l'on pourra élaborer une action adéquate contre cette concurrence.

L'application unilatérale de la loi anti-trust des U. S. A. constitue également une source persistante de graves difficultés pour les armateurs européens.

La Communauté élabore un projet de règlement de compétitivité maritime afin de définir dans quelle mesure le transport maritime des conférences pourra être soustrait à l'application des règles du Traité de Rome concernant la concurrence, de façon à sauvegarder les intérêts des armateurs européens.

3) Conferentie der Verenigde Naties voor Handel en Ontwikkeling

Tijdens de 5^e U. N. C. T. A. D.-conferentie in Manilla in 1979 eisten de ontwikkelingslanden een strikte vrachtenverdeling voor maritiem bulkvervoer. De groep B-landen, waaronder België, verzetten zich sterk tegen deze eis.

Gedurende de 9^e zitting van het U. N. C. T. A. D. comité voor maritiem transport in september 1980 te Genève werd deze aangelegenheid verwezen naar een werkgroep die het probleem zal onderzoeken in 1981.

De U. N. C. T. A. D. wil eveneens de mededinging van de schepen onder goedkope vlag verminderen ten voordele van de ontwikkelingslanden. De landen van de Gemeenschap verkiezen echter vooraf te bestuderen in welke mate de goedkope vlaggen werkelijk de handelsvloeden van hun landen benadelen en of een geleidelijke uitschakeling van de goedkope vlaggen werkelijk direct ten goede zal komen aan de ontwikkelingslanden en niet eerder in het voordeel zal spelen van de staatshandelsvloeden.

4) Nationale koopvaardij

Op 1 januari 1981 bestond onze koopvaardijvloot uit 100 schepen met 1 771 170 brt. Van 1 januari 1981 tot 30 april 1981 werden 3 schepen met in totaal 28 073 brt. uit de vaart genomen of verkocht, terwijl onze vloot verrijkt werd met 3 eenheden of 46 884 brt.

Op 1 mei 1981 beschikten wij dus over 100 schepen met een brt. van 1 789 981 en een laadvermogen van 2 824 557.

Onze vloot vertoont een grote diversiteit aan schepen, te weten 22 bulkvrachtschepen, 5 bulkcontainerschepen, 17 vrachtschepen, 2 combinatieschepen, 3 containerschepen, 5 koelschepen, 2 polyvalente vaartuigen, 7 olietankers, 4 produkttankers, 1 ertsschip, 1 passagiers- en vrachtschip, 8 zeelichters, 1 afvaltanker, 2 pakketboten, 8 carferries, 3 gastankers, 1 olieboorschip, 2 bevoorradingschepen, 4 roll-on roll-off schepen, 1 schip bestemd voor het vervoer van levend vee, 1 ethyleentanker.

Mede dank zij de krachtadige financiële steun binnen het raam van de wet van 23 augustus 1948, valt er gelukkig een zekere heropleving vast te stellen.

Voor rekening van Belgische rederijen zijn er nu ongeveer 25 koopvaardijschepen in bestelling hetgeen grotelijks bijdraagt tot het uitbreiden en de verjonging van onze vloot.

5) Visserij

Onze vissersvloot telde op 1 mei 1981, 210 vaartuigen met een globale paadekracht van 88 586 PK.

Dank zij het hoger beschreven beleid staan op huidig ogenblik 4 nieuwe vissersvaartuigen op stapel.

6) Investeringsprogramma 1981

Het investeringsprogramma voor het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart omvat :

— 250 000 000 F voor de studie en het verwijderen van wrakken in de maritieme toegangswegen naar de Belgische havens.

— 40 000 000 F voor de eindverrekeningen van een in 1979 besteld nieuw hydrografisch vaartuig voor de Zee-diensten der Schelde te Antwerpen;

3) Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement

Au cours de la 5^e Conférence C. N. U. C. E. D. à Manille en 1979, les pays en voie de développement demandaient une répartition stricte du transport maritime en vrac. Les pays du groupe B, dont fait partie la Belgique, se sont fortement opposés à cette condition.

Pendant la 9^e session du Comité C. N. U. C. E. D. pour le transport maritime qui s'est tenue à Genève en septembre 1980, cette question a été renvoyée à un groupe de travail qui l'examinera en 1981.

La C. N. U. C. E. D. se propose également de diminuer la concurrence des pavillons de complaisance, et cela au bénéfice des pays en voie de développement. Toutefois, les pays-membres de la C. E. E. préfèrent d'abord examiner dans quelle mesure les pavillons de complaisance font réellement du tort à leurs propres flottes marchandes et si une élimination progressive des pavillons de complaisance sera effectivement à l'avantage des pays en voie de développement et non pas plutôt dans l'intérêt des flottes marchandes étatiques.

4) Marine marchande nationale

Au 1^{er} janvier 1981, notre flotte marchande comportait 100 navires avec 1 771 170 t.j.b. Du 1^{er} janvier 1981 au 30 avril 1981, 3 navires avec au total 28 073 t.j.b. ont été mis hors service ou vendus, tandis que notre flotte s'enrichissait de 3 unités ou 46 884 t.j.b.

Au 1^{er} mai 1981, nous disposons de 100 navires avec 1 789 981 t.j.b. et une portée en lourd de 2 824 557.

Notre flotte présente une grande diversité de navires, à savoir 22 vraquiers, 5 vraquiers/navires porte-conteneurs, 17 navires cargo, 2 navires pour le transport combiné de marchandises, 3 navires porte-conteneurs, 5 navires réfrigérés, 2 navires polyvalents, 7 pétroliers, 4 navires-citernes transporteurs d'hydrocarbures autres que du pétrole brut, 1 minéralier, 1 navire à passagers et cargo, 8 allèges de mer, 1 navire citerne transporteur de déchets, 2 paquebots, 8 carferries, 3 gaziers, 1 navire de forage pétrolier, 2 navires de ravitaillement, 4 navires rouliers, 1 navire destiné au transport de bétail vivant, 1 navire citerne éthylène.

Grâce notamment à l'aide financière importante dans le cadre de la loi du 23 août 1948, on a heureusement pu enregistrer une certaine relance.

Actuellement, quelque 25 navires marchands sont en commande pour le compte des armements belges, ce qui contribue largement à l'agrandissement et au rajeunissement de notre flotte.

5) La pêche maritime

Notre flotte de pêche comptait, au 1^{er} mai 1981, 210 bâtiments avec une puissance globale ou chevaux vapeur de 88 586.

Grâce à la politique décrite ci-dessus, 4 nouveaux navires de pêche sont mis sur cale.

6) Investissements 1981

Le programme d'investissements pour l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure comprend notamment :

— 250 000 000 F pour l'étude et l'enlèvement d'épaves dans les voies d'accès maritimes vers les ports belges;

— 40 000 000 F pour les règlements de compte finaux d'un nouveau navire hydrographique, commandé en 1979, pour le Service de l'Escaut maritime à Anvers;

— 120 000 000 F voor studie en inrichting van de radar-keten Westerschelde stroomafwaarts Waarde, m.i.v. de integratie van het radarstation Kruisschans in de beperkte wal-radar-keten Westerschelde;

— 10 000 000 F voor de aankoop van boeien voor de Zeediensten te Antwerpen en te Oostende.

7) Regie voor Maritiem Transport

De hiernavermelde cijfers geven een overzicht van de trafiek verzekerd door de Regie voor Maritiem Transport tijdens de laatste jaren :

	Passagiers	Personen-wagens	Bedrijfs-voertuigen
1977	2 783 914	299 719	86 699
1978	2 723 065	299 882	94 313
1979	2 664 363	280 766	114 571
1980	2 702 995	256 901	103 306

Reizigerstrafiek : waar in 1979 ten opzichte van 1978 een daling werd genoteerd van circa 2 %, werd in 1980 ongeveer een gelijkwaardige stijging bekomen.

Personenwagentrafiek : de daling ingezet in 1979 van 6 % ten opzichte van de cijfers van 1978 werd in 1980 nog sterker geaccentueerd en bedroeg ten opzichte van 1979 ongeveer 8 %.

Vrachtwagentrafiek : in 1979 werd ten opzichte van 1978 nog een toename van trafiek verworven van 21 %. In 1980 stabiliseerde zich deze trafiek en uiteindelijk werd ten opzichte van de cijfers van 1979 1 % daling vastgesteld.

De daling van de trafiek is inzonderheid toe te schrijven aan :

— de afname van het toeristisch verkeer (meer bepaald van het aantal vakantiegangers die hun wagen meenemen) en van het goederenverkeer tussen Groot-Brittannië en het vasteland ingevolge de economische recessie;

— de steeds toenemende concurrentie — vooral dan in aantal en aangeboden vervoercapaciteit — van buitenlandse rederijen waarvan de personeelskosten (die nagenoeg 50 % van de exploitatiekosten uitmaken) aanzienlijk lager liggen dan deze van de Regie voor Maritiem Transport en die in een groot aantal gevallen de overvaart verzorgen op de korte trajecten tussen Noordfranse havens en Engeland. Daarbij dient aangestipt dat de Regie voor Maritiem Transport over geen enkel vervoermonopolie beschikt.

Ondanks bepaalde dalingen van de trafiek werden de rekeningen van de R. M. T. voor de dienstjaren 1979 en 1980 in evenwicht afgesloten (afschrijvingen en interestlasten inbegrepen).

Om dan vooral het passagiersverkeer — d.w.z. het verkeer dat in de havens aan- en afgevoerd wordt met treinen en in mindere mate ook met autocars — in de beste voorwaarden opnieuw te kunnen opvoeren, zullen vanaf einde 1981 een aantal overvaarten uitgevoerd worden met draagvleugelboten. Dit aantal zal variëren van drie in de winter tot zes in de zomer.

III. Binnenvaart

Een sterk uitgebreide, goed onderhouden en bestendig gemoderniseerde infrastructuur, gering energieverbruik per vervoerde eenheid, grote geschiktheid om bepaalde transporten van zware goederen te verrichten, overeenstemming met de vereisten van het leefmilieu, zijn talrijke troeven waarover de binnenvaart in België beschikt.

— 120 000 000 F pour l'étude de la construction de la chaîne de radar Escaut occidental en aval de Waarde, y compris l'intégration de la station radar Kruisschans dans la chaîne radar restreinte Escaut occidental;

— 10 000 000 F pour l'achat de bouées pour les Services maritimes à Anvers et à Ostende.

7) Régie des Transports maritimes

Les chiffres ci-après donnent un aperçu du trafic assuré par la Régie des Transports maritimes durant les dernières années :

	Passagers	Voitures	Véhicules utilitaires
1977	2 783 914	299 719	86 699
1978	2 723 065	299 882	94 313
1979	2 664 363	280 766	114 571
1980	2 702 995	256 901	103 306

Trafic de passagers : là où l'on a noté en 1979 une diminution d'environ 2 % vis-à-vis de 1978, une augmentation environ équivalente à été obtenue en 1980.

Trafic de voitures particulières : la diminution de 6 % enregistrée en 1979 vis-à-vis des chiffres de 1978 s'est encore plus accentuée en 1980 et atteint 8 % par rapport à 1979.

Trafic de véhicules utilitaires : par rapport à 1978, on enregistre une augmentation du trafic de 21 % en 1979. Ce trafic s'est stabilisé en 1980 et finalement, en regard des résultats de 1979, on constate une diminution de 1 %.

La baisse du trafic est notamment due à :

— la diminution du trafic touristique (plus spécialement du nombre de vacanciers avec voiture) et du trafic fret entre la Grande-Bretagne et le continent, causée par la récession économique;

— la concurrence toujours croissante — surtout en ce qui concerne leur nombre et leur capacité de transport offerte — d'armateurs étrangers, dont les frais de personnel (qui représentent environ 50 % des frais d'exploitation) sont sensiblement inférieurs à ceux de la Régie des Transports maritimes et qui effectuent en général la traversée sur des trajets plus courts entre les ports du nord de la France et l'Angleterre, et ce d'autant plus que la Régie des Transports maritimes ne dispose d'aucun monopole en matière de transport.

Malgré certaines diminutions de trafic, les comptes de la R. T. M. pour les exercices 1979 et 1980 ont été clôturés en équilibre (amortissements et charges d'intérêt compris).

Afin de garantir un service de transport de passagers dans les meilleures conditions et en vue d'augmenter le trafic passagers — c'est-à-dire le trafic transporté vers et à partir des ports par trains et dans une moindre mesure par autocar — un certain nombre de traversées seront effectuées, à partir du mois de mai, par hydroptères. Ce nombre variera de trois en hiver à six en été.

III. Navigation intérieure

Une infrastructure très maillée, bien entretenue et constamment modernisée, la faible consommation énergétique à l'unité transportée, la très grande aptitude à réaliser certains transports de marchandises pondéreuses, la compatibilité aux exigences de l'environnement sont de nombreux atouts dont peut se prévaloir la navigation intérieure en Belgique.

Een rationele en efficiënte exploitatie van de binnenvaartvloot vereist een kritisch onderzoek van de wetgeving en de reglementering die de basis vormen van het transport langs de binnenwateren.

Het is nochtans nodig een onderscheid te maken tussen enerzijds het internationaal vervoer en anderzijds het binnenlands vervoer.

1) *Binnenvaartverkeer*

In 1979 beliep het totale verkeer over de binnenwateren 101 miljoen ton, en 5 908 miljoen ton/kilometer.

Op 1 juli 1980 was de vervoerde tonnemaat hoger dan die van 1979 op dezelfde datum, nl. 51 miljoen ton. Het aantal ton/kilometer op 1 juli 1980 bedroeg 3 038 miljoen eenheden, wat een verhoging betekent met 130 miljoen eenheden t.o.v. 1979.

2) *Binnenvloot*

Op 1 januari 1981 telde de totale Belgische binnenvloot 3 006 schepen met een tonnemaat van 1 843 790 ton. In de loop van de laatste tien jaar is het aantal schepen gedaald met 2 385 eenheden of 44 %, met een gezamenlijke tonnemaat van 810 419 ton, of ongeveer 31 %.

Die daling, die noodzakelijk geacht wordt, is het gevolg van een slooppolitiek die gevoerd wordt om onze binnenvloot gezond te maken en haar een betere rendabiliteit te waarborgen door het doen verdwijnen van verouderde boten en boten met kleine capaciteit.

Ondanks de doeltreffendheid van de maatregelen om de sloop te bevorderen, is men ertoe gekomen de opportuniteit van andere initiatieven te onderzoeken tot bevordering van de modernisering van onze binnenvloot en ter verhoging van haar rendabiliteit. Zo werd beslist aan de schipperij steun te verlenen in de vorm van een rentetoelage of van een kapitaalpremie, in het kader van de economische expansiewetten van 17 en 18 juli 1959, 14 februari 1961 en 30 juli 1963.

3) *Vervoer van gevaarlijke stoffen*

De in ons land geldende voorschriften inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen moet dringend worden aangepast en aangevuld.

Daarom werd in overleg met het Ministerie van Openbare Werken een wetsontwerp uitgewerkt met het oog op de regeling van dit vervoer. Dit ontwerp zal op het bureau van de Kamer van Volksvertegenwoordigers worden neergelegd na goedkeuring door de bevoegde instanties.

Het heeft tot doel de regeling van het vervoer van gevaarlijke stoffen op de Rijn geheel of ten dele toepasselijk te maken op de Belgische binnenwateren. Deze regeling is vervat in het A. D. N. R.; zij werd uitgewerkt en aanbevolen door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Dit ontwerp zal het eveneens mogelijk maken onze wetgeving te harmoniseren met deze van Nederland en van de Bondsrepubliek Duitsland.

4) *Internationale problemen*

In 1979 werden door de binnenvaart 5 908 miljoen ton/kilometer gepresteerd. Ongeveer 4 245 miljoen ton/kilometer, dit is iets meer dan tweederden, heeft betrekking op het internationale vervoer.

De problemen in verband met het vervoer te water worden behandeld door verschillende internationale instellingen, waarvan de voornaamste zijn : de Centrale Rijnvaart-

Une exploitation rationnelle et efficace de la flotte intérieure nécessite un examen critique de la législation et la réglementation qui sont à la base du transport par voies navigables.

Il convient toutefois de faire une distinction entre d'une part le trafic international et d'autre part le trafic intérieur.

1) *Le trafic de la navigation intérieure*

En 1979, le trafic total par voie d'eau s'est élevé à 101 millions de tonnes, soit un tonnage kilométrique de 5 908 millions d'unités.

Au 1^{er} juillet 1980, le tonnage transporté est sensiblement supérieur à celui relevé à la même date en 1979, soit 51 millions de tonnes. Le tonnage kilométrique au 1^{er} juillet 1980 s'élève à 3 038 millions d'unités, soit une augmentation de 130 millions d'unités par rapport à 1979.

2) *La flotte de navigation intérieure*

Au 1^{er} janvier 1981, la flotte belge totale de navigation intérieure se composait de 3 006 bateaux, représentant une capacité de 1 843 790 tonnes. En l'espace de dix ans, le nombre de bateaux a diminué de 2 385 unités, soit de 44 %; en tonnage, la diminution de capacité s'élève à 810 419 tonnes, soit environ 31 %.

Cette diminution tenue pour indispensable est le résultat de la politique de déchirage instaurée en vue d'assainir la flotte intérieure et de lui garantir une meilleure rentabilité par la suppression des bateaux vétustes ou de faible capacité.

Malgré l'efficacité des mesures prises pour favoriser le déchirage, on a été amené à examiner l'opportunité de prendre d'autres initiatives en vue de promouvoir la modernisation de notre flotte intérieure et d'en augmenter la rentabilité. Il a ainsi été décidé d'accorder une aide à la batellerie sous forme d'une subvention en intérêt ou d'une prime en capital, dans le cadre des lois sur l'expansion économique (17 et 18 juillet 1959, 14 février 1961 et 30 juillet 1963).

3) *Le transport des marchandises dangereuses*

Les prescriptions en vigueur dans notre pays en matière de transport des marchandises dangereuses doivent être adaptées et complétées aussitôt que possible.

C'est pourquoi, un projet de loi a été élaboré en accord avec le Ministère des Travaux publics en vue de pouvoir réglementer ce transport. Ce projet sera déposé sur le bureau de la Chambre des Représentants après accord des instances compétentes.

Il a pour objet de rendre applicable sur le réseau des voies navigables belges tout ou partie des règles en vigueur sur le Rhin pour le transport des matières dangereuses. Ces règles sont contenues dans l'A. D. N. R.; elles ont été élaborées et recommandées par la Commission centrale pour la Navigation du Rhin. Ce projet permettra également d'harmoniser notre législation à celle en vigueur aux Pays-Bas et en Allemagne fédérale.

4) *Les problèmes internationaux*

Sur les 5 908 millions de tonnes-kilomètres prestés en 1979 par la navigation intérieure, environ 4 245 millions, soit un peu plus des deux tiers, concernent les transports internationaux.

Les problèmes relatifs aux transports par eau sont traités par diverses institutions internationales dont les plus importantes sont la Commission centrale pour la Navigation du

commissie, de Europese Gemeenschappen, de Economische Commissie voor Europa te Genève en de Europese Conferentie van Ministers van Vervoer.

E. Tussenpersonen bij het goederenvervoer

Op 31 december 1980 was de Dienst der Tussenpersonen bij het Vervoer in het bezit van 1 490 aanvragen voor een vergunning van vervoercommissionair, wat overeenstemt met ongeveer 1 862 bedrijfszetels. Anderzijds werden er tot op dezelfde datum 145 aanvragen ingediend voor een vergunning van vervoermakelaar, wat overeenkomt met 180 vestigingen.

F. Rationeel gebruik van energie in de vervoersector

Op 3 juli 1980 heeft het M. C. E. S. C. een nationaal programma onderzocht voor de heroriëntering en het rationeel gebruik van energie.

Een belangrijk en prioritair luik van dit programma heeft betrekking op te voeren acties ten einde energie te besparen en de brandstofvoorraden van de vervoersector te stabiliseren.

Het objectief voor rationeel energieverbruik bestaat erin om tegen 1985 10 % te besparen t.o.v. het verbruikersniveau aangegeven door zuivere en eenvoudige extrapolatie van de eeuwenoude tendens tussen 1948 en 1977. Voor de vervoersector wordt een besparing vooropgesteld van ongeveer 900 000 M. T. P. E. (miljoen ton petroleum equivalent), hetzij meer dan 10 % van het totaal verbruik voor vervoer voor 1988, in de veronderstelling dat de totale vervoerprestaties ongewijzigd blijven. De besparingen zullen, zoals het verbruik, ongeveer verdeeld zijn in de verhouding 1/3 goederen en 2/3 reizigers.

De voornaamste aspecten van het actieprogramma tot besparing en rationeel gebruik van energie in de vervoersector zijn de volgende :

- de algemene bevordering van het openbaar vervoer verzekeren;
- meewerken tot het nemen van maatregelen om het rijden van de voertuigen voor openbaar vervoer boven de grond te vergemakkelijken en prioritair te maken;
- verbruiksovereenkomsten afsluiten met de maatschappijen voor openbaar vervoer;
- de automobilist sensibiliseren voor de voordelen verbonden aan het aannemen van een economische rijstijl;
- de bevolking sensibiliseren voor de voordelen verbonden aan het gebruik van het openbaar vervoer;
- de automobilist objectief inlichten over het verbruik van de voertuigen;
- het plaatsnemen van snelheidsbeperkers op sommige beroepsvoertuigen (vervoer van gevaarlijke produkten);
- de berekeningsmethode herzien die aan de basis ligt voor de vaststelling van de verkeersbelasting voor de autovoertuigen;
- maatregelen nemen om de verlichting op de autosnelwegen te verminderen zonder de verkeersveiligheid in gevaar te brengen;
- maatregelen bevorderen ten einde de concurrentiepositie van de binnenvaart te verbeteren;
- het gemengd spoor/weg-vervoer bevorderen;
- voor sommige instellingen van openbaar nut een proefprogramma opmaken voor de uitrusting met elektrische voertuigen.

Rhin, les Communautés européennes, la Commission économique pour l'Europe à Genève et la Conférence européenne des Ministres des Transports.

E. Les auxiliaires de transport de marchandises

Au 31 décembre 1980, le Service des Auxiliaires de Transport se trouvait en possession de 1 490 demandes de licence de commissionnaire de transport, ce qui correspond à environ 1 862 sièges d'activité. D'autre part, à la même date, 145 demandes avaient été introduites pour une licence de courtier de transport, ce qui correspond à 180 sièges.

F. Utilisation rationnelle de l'énergie dans le secteur des transports

Le 3 juillet 1980, le C. M. C. E. S. a examiné un programme national de réorientation et d'utilisation rationnelle des énergies.

Un volet important et prioritaire de ce programme concerne les actions à mener en faveur des économies d'énergie et de la stabilité des approvisionnements en combustible du secteur des transports.

L'objectif d'utilisation rationnelle de l'énergie est de réaliser, à l'horizon 1985, une économie d'environ 10 % par rapport au niveau de consommation indiqué par l'extrapolation pure et simple de la tendance séculaire observée entre 1948 et 1977. Dans le secteur des transports, il est envisagé d'économiser environ 900 000 M. T. E. P., soit plus de 10 % de la consommation totale des transports prévue pour 1988, ceci en supposant que les prestations totales de transport restent inchangées. L'économie, comme la consommation, se partage à raison d'environ un tiers pour les marchandises et deux tiers pour les voyageurs.

Les aspects essentiels du programme d'action en faveur des économies et de l'utilisation rationnelle de l'énergie dans le secteur des transports sont les suivants :

- assurer la promotion générale des transports en commun;
- favoriser la prise de mesures qui permettent de faciliter et de rendre prioritaire la circulation des véhicules des transports en commun de surface;
- conclure des contrats de consommation avec les sociétés de transport en commun;
- sensibiliser l'automobiliste aux avantages qui découlent de l'adoption d'un style de conduite économique;
- sensibiliser la population aux avantages qui découlent de l'utilisation des transports en commun;
- informer objectivement les automobilistes sur la consommation des véhicules;
- envisager le placement de limiteurs de vitesse sur certains véhicules utilitaires (transport de marchandises dangereuses);
- réformer la méthode de calcul qui est à la base de la détermination de la taxe de circulation des véhicules automobiles;
- prendre des mesures destinées à diminuer l'éclairage des autoroutes sans nuire à la sécurité routière;
- promouvoir les mesures permettant d'améliorer la position concurrentielle de la navigation intérieure;
- promouvoir les transports combinés rail/route;
- mettre au point un programme pilote d'équipement en véhicules électriques pour certains organismes d'intérêt public.

Wat de algemene bevordering van het openbaar vervoer betreft dienen de onderstaande maatregelen genoteerd te worden :

1° In het kader van de investeringsbegroting (sector budget en gedebudgetteerde sector) toegekend aan het Ministerie van Verkeerswezen voor 1981, werd het maximum aan mogelijke kredieten toegewezen aan investeringen ter bevordering van het openbaar vervoer, waardoor de doelstellingen van het economisch beleid en het rationeel gebruik van energie elkaar overkoepelen.

2° Met de N.M.B.S. zal een overeenkomst gesloten worden ten einde de tot stand gekomen overeenkomst te formaliseren m.b.t. de mogelijkheid om, met als referentiejaar 1973, tegen 1985 het energieverbruik met 10 % te verminderen.

3° Een ministeriële circulaire zal uitgedeeld worden in alle maatschappijen voor openbaar vervoer; er zullen normen worden bepaald die moeten worden nageleefd m.b.t. de isolatie van de gebouwen (werkplaatsen, opslagplaatsen, ...).

4° Er worden studies gedaan m.b.t. het in dienst stellen van bimodale trolleybussen. Aanvankelijk wil men dergelijk materieel inzetten op de Gentse en Luikse netten.

Er werden en er zullen informatie- en sensibiliseringscampagnes gevoerd worden.

Op verzoek van de Minister van Openbare Werken heeft de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid advies uitgebracht over de vermindering, modulering of gedeeltelijke uitschakeling van de verlichting op de autosnelwegen.

Onlangs besloot mijn Collega van Openbare Werken bij wijze van proef de verlichting volledig uit te schakelen behalve op de verkeerswisselaars, gedurende bepaalde uren van de nacht, als het verkeer weinig druk is. Uiteraard wordt de weerslag van deze maatregel op de wegveiligheid met de meeste aandacht onderzocht.

2. UITEENZETTING VAN DE MINISTER

De oorspronkelijke begroting 1981 van het Ministerie van Verkeerswezen bedraagt voor de lopende uitgaven ongeveer 71 miljard F.

Zij bedroeg in 1981 voor dezelfde uitgaven 68 500 miljoen F (oorspronkelijke begroting) en 66 800 miljoen (aangepast krediet).

Er zij opgemerkt dat het bedrag voor 1981 moet vermindert worden met 1,5 miljard in het kader van de saneringsmaatregelen waartoe de Regering op 22 maart 1981 heeft besloten, waarvan de verdeling een nauwkeurig onderzoek vergt.

Van het voornoemde bedrag van 71 miljard F wordt 90 % of meer dan 64 miljard F besteed aan het openbaar vervoer en het bevorderen ervan.

14,961 miljard zijn bestemd voor het dekken van de exploitatietekorten van de 6 maatschappijen voor intercommunaal vervoer en van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen; een bijkomend bedrag van 525 miljoen dekt de tariefverminderingen die ten voordele van bepaalde categorieën van bevoorrechte reizigers door de Staat worden opgelegd.

Voor de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen is een krediet van 46 528,3 miljoen F ingeschreven voor de compensatie van de lasten voortvloeiend uit de verplichtingen van openbare dienst, de normalisering van de rekeningen, de coördinatie van het vervoer en de dienstbaarheden eigen aan het begrip openbare dienst.

En ce qui concerne la promotion générale des transports en commun, il faut noter les mesures suivantes :

1° Dans le cadre du budget d'investissements (secteur budgétaire et secteur débudgétisé) alloué au Ministère des Communications pour 1981, le maximum de crédits possible a été affecté aux investissements qui permettent de promouvoir les transports en commun, tout en permettant de rencontrer les objectifs de la politique d'économie et d'utilisation rationnelle des énergies.

2° Une convention sera passée avec la S. N. C. B. en vue de formaliser l'accord intervenu au sujet de la possibilité de réduire de 10 % la consommation énergétique à l'horizon 1985 en prenant comme point de référence l'année 1973.

3° Une circulaire ministérielle sera diffusée dans toutes les sociétés de transports en commun; elle définira des normes à respecter en matière d'isolation des bâtiments (ateliers, dépôts, ...).

4° Des études concernant la mise en service des trolleybus bimodes sont en cours de réalisation. Dans un premier temps, elles ont pour objectif l'implantation d'un tel matériel roulant dans les réseaux gantois et liégeois.

Des campagnes d'information et de sensibilisation ont été et seront menées.

A la demande du Ministre des Travaux Publics, le Conseil supérieur de la Sécurité routière a rendu des avis au sujet de la diminution, de la modulation ou de la suppression partielle de l'éclairage des autoroutes.

Mon Collègue des Travaux Publics a décidé récemment à titre d'essai, de faire éteindre complètement l'éclairage, sauf aux échangeurs, pendant certaines heures de la nuit, c.a.d. aux moments où la circulation est la moins dense. Il va de soi que l'influence de cette mesure sur la sécurité routière sera examinée avec la plus grande attention.

2. EXPOSE DU MINISTRE

Le budget initial du Ministère des Communications pour l'année 1981 s'élève à quelque 71 milliards de F pour les dépenses courantes.

Il s'élevait en 1980 pour les mêmes dépenses, à 68,5 milliards (budget initial) et 66,8 (budget ajusté).

Il faut noter dès à présent que le montant pour 1981 devra être aménagé en réduction à concurrence d'un montant global de plus de 1,5 milliard dans le cadre des opérations d'assainissement décidées par le Gouvernement le 22 mars 1981 et dont la ventilation nécessite une mise au point minutieuse.

Du montant précité de 71 milliards, 90 %, soit plus de 64 milliards de F sont consacrés aux transports en commun et à leur promotion.

14,961 milliards servent à compenser les déficits d'exploitation des six sociétés de transports intercommunaux et de la Société nationale des chemins de fer vicinaux; un montant supplémentaire de 525 millions est destiné à compenser les réductions tarifaires qu'impose l'Etat en faveur de certaines catégories de voyageurs privilégiés.

En ce qui concerne la Société nationale des chemins de fer belges, un crédit de 46 528,3 millions est inscrit en vue de compenser les charges résultant des obligations de service public, de la normalisation des comptes, de la coordination des transports et des servitudes inhérentes à la notion de service public.

Zoals voor de voorgaande jaren worden deze compensaties berekend volgens een schema opgesteld in het kader van de Gemeenschappelijke Markt.

Ook is voor de N. M. B. S. een tussenkomst van 2 080 miljoen voorzien als dotatie van de Kas voor Gezondheid, ten titel van ziekteverzekering van het personeel in dienst, van de gepensioneerden en van hun rechthebbenden.

De 10 % van de kredieten van Titel I die niet rechtstreeks bestemd zijn voor de bevordering van het openbaar vervoer betreffen in hoge mate de uitgaven van de algemene diensten van het departement (362,5 miljoen), de uitgaven van de besturen van het vervoer en van de luchtvaart (3,4 miljard), met inbegrip van de statutaire toelagen aan de Sabena, de uitgaven van de besturen van de zeevaart en van de binnenvaart (2,2 miljard) en de indexprovisie (526,6 miljoen).

Wat de kapitaaluitgaven betreft, bedragen de financiële uitgaven 7,2 miljard.

Ze bedroegen in 1980 6,8 miljard (oorspronkelijke begroting) en 7,4 miljard (aangepaste begroting).

Deze uitgaven betreffen namelijk de tussenkomsten van het Maritiem Fonds in het kader van de hulp aan de koopvaardij.

De kapitaaluitgaven betreffende het investeringsprogramma worden in hoge mate gedekt door vastleggingskredieten voor een bedrag van 28 853,7 miljoen dat ongeveer gelijk is aan dat van de vastleggingskredieten betreffende het definitief investeringsprogramma van 1980.

Dit programma is in hoofdzaak gericht op de bevordering van het openbaar vervoer, daar 9 280,6 miljoen bestemd is voor de bevordering en de modernisering van het openbaar vervoer in de grote agglomeraties van het land en 13 900,4 miljoen besteed wordt aan de verbetering van het spoorwegnet en van het materieel (56 % van dit laatste bedrag zal dienen voor de elektrificatie van het spoorwegnet).

Bij deze begrotingskredieten komen nog de investeringen die de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer op hun eigen fondsen realiseren; zij hebben voornamelijk het doel investeringen mogelijk te maken die niet uitzonderlijk in verband staan met de infrastructuur, zoals bijvoorbeeld de aankoop van rollend materieel en de bouw van vaste installaties.

De bevordering van alle vormen van openbaar vervoer die het grootste deel van de financiële middelen waarover het departement beschikt opslorpt, maakt het mogelijk op substantiële wijze bij te dragen tot het bereiken van het dubbel oogmerk dat ons land zich op het gebied van de energie heeft gesteld :

— de vermindering van het verbruik (het gemeenschappelijk vervoer gebruikt het minst energie per vervoerde eenheid van alle vervoermiddelen);

— de diversificatie van de primaire energiebronnen en de verhoging van onze onafhankelijkheid op energiebeleid (in de huidige stand van zaken is het gemeenschappelijk vervoer het enige dat in staat lijkt om gedeeltelijk te kunnen afzien van het petroleumverbruik door beroep te doen op de elektrische tractie).

De huidige energiekrisis moet de gelegenheid zijn om bepaalde aspecten van de vroeger gevoerde politiek te herzien en om andere beleidsdoelstellingen te beklemtonen en dit niet alleen omwille van de twee reeds geciteerde redenen, maar ook omdat de petroleumkrisis directe gevolgen heeft

Comme pour les années précédentes, ces compensations sont calculées selon un schéma mis au point dans le cadre du Marché Commun.

Toujours pour la Société nationale des chemins de fer belges, une intervention se chiffrant à 2 080 millions est prévue en vue d'alimenter sa caisse des soins de santé au titre de l'assurance soins de santé du personnel en activité et pensionné ainsi que des ayants droit.

Les 10 % de crédits du Titre I non consacrés directement à la promotion des transports en commun concernent essentiellement les dépenses des services généraux du département (362,5 millions), les dépenses des administrations des transports et de l'aéronautique (3,4 milliards), en ce compris les subventions statutaires à la Sabena, les dépenses de l'administration de la marine et de la navigation intérieure (2,2 milliards) et la provision index (525,6 millions).

En ce qui concerne les dépenses de capital, les dépenses financières non concernées par le programme d'investissements représentent 7,2 milliards.

Elles représentent en 1980 6,8 milliards (budget initial) et 7,4 milliards (budget ajusté).

Ces dépenses concernent notamment les interventions du fonds maritime dans le cadre de l'aide à la marine marchande.

Les dépenses de capital concernées par le programme d'investissements sont essentiellement couvertes par des crédits d'engagement pour un montant de 28 853,7 millions représentant un volume pratiquement égal à celui des crédits d'engagement concernés par le programme d'investissements définitif de 1980.

L'essentiel de ce programme est axé sur la promotion des transports en commun puisque 9 280,6 millions ont pour objectif d'assurer la promotion et la modernisation des transports en commun dans les grandes agglomérations du pays et que 13 900,4 millions sont consacrés à l'amélioration du réseau et du matériel de la S. N. C. B. (56 % de ce dernier montant concernant l'électrification du réseau ferroviaire).

A ces crédits budgétaires doivent s'ajouter les investissements que réalisent les sociétés de transport en commun sur leurs fonds propres; ils ont pour objectif principal de permettre d'investir dans des secteurs autres que celui principalement concerné par l'infrastructure, comme par exemple l'achat de matériel roulant et la construction d'installations fixes.

La promotion de toutes les formes de transport en commun, qui absorbe la plus grande partie des moyens financiers dont dispose le département, permet de participer très activement au double but que s'est fixé le pays en matière énergétique :

— diminution de la consommation (les transports en commun consomment moins d'énergie à l'unité transportée que toute autre forme de transport);

— diversifier les sources d'énergie primaire et accroître notre indépendance énergétique (dans l'état actuel des choses, les transports en commun apparaissent comme les seuls à pouvoir se libérer partiellement d'un approvisionnement pétrolier par le recours de la traction électrique).

La crise énergétique doit être une occasion à saisir pour réorienter certains aspects de la politique menée antérieurement et pour en renforcer d'autres, ceci non seulement pour les deux raisons citées plus haut mais également parce que la crise pétrolière a des conséquences directes sur le

op de kostprijs van de geleverde prestaties van het openbaar vervoer en op die wijze ook op de financiële tussenkomsten van de Staat.

In het licht van deze nieuwe elementen moet men de belangrijke inspanningen beoordelen die werden gericht op :

- de elektrificatie van de spoorwegen;
- de verbetering van alle netten van het openbaar vervoer, zowel stedelijk, regionaal als interstedelijk.

Waar de energiecrisis als een nieuw beslissingscriterium naar voor treedt om bepaalde aspecten van de vroegere politiek te heroriënteren en andere te versterken, heeft zij ook een niet te miskennen directe terugslag op de werkingsomstandigheden van het vervoer; het energieverbruik vormt inderdaad een steeds belangrijker wordend deel van de kostprijs van de dienstverlening.

Een dergelijke evolutie heeft inderdaad een duidelijke en onmiddellijk voelbare budgettaire weerslag omdat het departement op verschillende gronden tussenkomt om de exploitatierekeningen van de maatschappijen voor openbaar vervoer (N. M. B. S., N. M. V. B. en M. I. V.) te normaliseren of in evenwicht te brengen, zoals het ook de gevolgen ondervindt van de duizelingwekkende stijging van de brandstofkosten bij de Sabena (op 2-3 jaar tijd zijn deze opgelopen tot 25 % van alle lopende uitgaven), terwijl de wereldconjunctuur van de luchtvaart eerder neergaand is. Het is dus onmogelijk het totaal van de uitgaven voor het luchtvervoer door nieuwe ontvangsten te dekken.

Voor wat het openbaar vervoer betreft, hoopt de Regering dat men door de intentie om de N. M. B. S. en de N. M. V. B. te fusioneren enerzijds en sommige stedelijke netten diepgaand te herstructureren anderzijds de exploitatie-uitgaven maximaal zal kunnen drukken, en tegelijk de dienstverlening aan het cliënteel zal kunnen verbeteren. Afgezien van alle andere voordelen zal de fusie N. M. B. S.-N. M. V. B. tevens een betere regionale bediening toelaten, voornamelijk daar waar goede aansluitingen tussen treinen en autobussen noodzakelijk zijn.

Het ligt ook in de bedoeling een wetsontwerp in te dienen dat zal toelaten alle nodige maatregelen te nemen om het verkeer van voertuigen van het openbaar vervoer te vergemakkelijken en voorrang te verlenen.

Inderdaad, men mag niet uit het oog verliezen dat de gelijkgrondse uitbating in de steden 95 % uitmaakt van de totale lengte van de netten en dat een belangrijk aandeel van het cliënteel niet geniet van twee essentiële componenten van de gewenste dienstkwaliteit, te weten de regelmaat en de verplaatsingssnelheid.

Ten einde dit probleem op te lossen, denk ik aan de voorrang van de wegen bereiden door het openbaar vervoer, aan eigen beddingen voor trams en autobussen, aan de verkeerslichten automatisch bediend door de voertuigen en aan een gecentraliseerd beheer van het netverkeer.

Al deze elementen dragen bij tot de verhoging van de commerciële snelheid die met een gelijk aantal voertuigen en met hetzelfde aantal personeelsleden toelaat een grotere rotatie te verzekeren, en aldus de frekwenties op een aanvaardbaar niveau herstelt, hetgeen in de huidige context de automobilisten ertoe moet aanzetten meer gebruik te maken van het openbaar vervoer.

Immers, het openbaar vervoer kan niet competitief zijn met het individueel vervoer indien er geen frekwentie is.

prix de revient des prestations fournies par les transports en commun et, donc, sur les interventions financières de l'Etat.

C'est en tenant compte de ces nouveaux éléments qu'il faut juger les efforts importants qui sont consacrés à :

- l'électrification des chemins de fer;
- l'amélioration de tous les réseaux de transports en commun, qu'ils soient urbains, suburbains ou interurbains.

Si la crise énergétique apparaît comme un nouveau critère décisionnel pour réorienter certains aspects de la politique menée antérieurement et pour en renforcer d'autres, elle a aussi des conséquences directes sur les conditions de fonctionnement des transports, à savoir que l'énergie consommée représente une partie toujours plus importante du prix de revient des services prestés.

L'impact budgétaire d'une telle évolution est en effet évident et immédiat puisque, à des titres divers, le département intervient pour équilibrer ou normaliser les comptes d'exploitation des diverses sociétés de transports en commun (S. N. C. B., S. N. C. V. et S. T. I.); de même, il ne peut rester indifférent à l'augmentation vertigineuse des dépenses de carburant qu'engendrent les prestations de la Sabena (en 2-3 exercices, ce poste concerne maintenant à lui seul 25 % de toutes les dépenses courantes de la société), alors que la conjoncture mondiale du transport aérien est plus dépressive. Il ne peut dès lors être question de compenser en totalité l'accroissement des dépenses aériennes par des recettes nouvelles.

En ce qui concerne les transports en commun, le Gouvernement escompte que, par le biais de ses nouvelles intentions consistant essentiellement à fusionner la S. N. C. B. et la S. N. C. V. d'une part et à restructurer en profondeur certains transports urbains, on pourra comprimer au maximum les dépenses d'exploitation tout en offrant un service d'une qualité supérieure à la clientèle. Mis à part tous ses autres avantages, le projet de fusion S. N. C. B.-S. N. C. V. permettra aussi une meilleure desserte régionale, c'est-à-dire là où de bonnes correspondances entre les trains et les autobus sont nécessaires.

Il est d'autre part envisagé de déposer un projet de loi qui permettra de prendre toutes les mesures utiles pour faciliter et rendre prioritaire la circulation des véhicules des transports.

En effet, il ne faut pas perdre de vue que l'exploitation des lignes de surface en site urbain représente 95 % de la longueur des réseaux et qu'une partie importante de la clientèle ne bénéficie donc pas de deux composantes essentielles de la qualité de service souhaitée, à savoir la régularité et la rapidité des déplacements.

Afin de résoudre ce problème, je pense à la priorité des artères où circulent les transports en commun, aux sièges spéciaux pour tramways et autobus, à la signalisation, aux croisements à feux déclenchés automatiquement par les transports en commun sur rail ou sur pneus et à la gestion centralisée du trafic.

Tous ces éléments contribuent à augmenter la vitesse commerciale qui permet d'assurer, avec le même nombre de véhicules et le même nombre de personnel, une rotation plus grande, rétablissant les fréquences des services à un niveau acceptable et incitant dans le contexte actuel, les automobilistes à utiliser davantage le transport en commun.

Il est vrai qu'il n'y a pas de transport en commun compétitif par rapport au véhicule individuel s'il n'y a pas la fréquence.

De doelstellingen zijn dus de volgende :

- de dienstverlening aan het cliënteel verbeteren;
- de investeringen van de Staat op gebied van de infrastructuur nog beter benutten;
- de exploitatiekosten drukken.

Benevens de aldus bekomen besparingen, lost men gedeeltelijk, zonder grote kosten, het energievraagstuk op en draagt men bij tot verbetering van het leefmilieu en het algemeen welzijn.

Op het gebied van de luchtvaart azl de politiek in hoge mate gericht worden op de veiligheid en de economie van het luchtverkeer. De herziening en de aanpassing van de reglementeringen die van kracht zijn zullen worden doorgevoerd.

De modernisering en de uitbreiding van de luchthavendiensten en van het luchtverkeer zullen door de Regie der Luchtwegen verzekerd worden in het kader van de beschikbare middelen.

Wat de Sabena betreft heeft de Regering zopas de onmiddellijke storting goedgekeurd van 500 miljoen, in mindering op het miljard frank in 1981 van de kapitaalverhoging waartoe in oktober 1979 werd beslist en door de wet van 9 februari 1981 bekrachtigd werd.

Wat de storting van het saldo betreft heeft de M.C.E.S.C. beslist deze kwestie te koppelen aan zijn goedkeuring betreffende de bepalingen van een beheercontract dat tussen de Sabena en de Staat gesloten moet worden op basis van de door de Ministerraad van 22 maart 1981 naar voor gebrachte principes.

Dat beheercontract zal in hoofdzaak tot doel hebben de evolutie van het deficit van de nationale luchtvervoerder te bedwingen binnen aanvaardbare grenzen.

Een werkgroep werd ingericht om dat programma op punt te stellen.

De Sabena werd uitgenodigd sommige voorstellen te formuleren wat de toekomstige structuur van de maatschappij betreft, namelijk op het gebied van haar vloot, van haar net alsmede van haar industriële en aanverwante activiteiten.

In dat kader zullen meerdere hypothesen voorgedragen worden, waarvan de werkgroep de economische, budgettaire, politieke en sociale terugslag zal onderzoeken.

Zij zal overigens de voorstellen onderzoeken die door de Sabena zullen worden gedaan voor wat betreft de vermindering van de produktiekosten alsook aangaande de middelen die noodzakelijk zullen zijn voor die financiering van de doeleinden die in het kader van dat beheercontract zullen vastgesteld worden.

* * *

In de andere domeinen van het vervoer, en voornamelijk in de sectoren van het vervoer over de weg en de waterweg bestaat de rol van het departement er voornamelijk in de eigenschappen van elk vervoermiddel te valoriseren, en aldus de rendabiliteit van de daarin werkzame ondernemingen maximaal te verzekeren en ook de infrastructures die door de Staat worden aangelegd, onderhouden en vernieuwd, het grootst mogelijke rendement te geven.

Het wegvervoer speelt een zeer belangrijke rol in de economische activiteit van het land. Inderdaad worden ongeveer 70 % van de globale tonnemaat van de goederen via de weg getransporteerd. Die sector geeft bovendien werk aan talrijke arbeidskrachten die meer en meer gespecialiseerd zijn.

Het wegvervoer ontsnapt nochtans niet aan de gevolgen van de economische crisis. Het is totaal afhankelijk van de olieprodukten en gaat bijgevolg zeer nauw samen met de

Les objectifs sont donc les suivants :

- améliorer le service à la clientèle;
- rentabiliser davantage les investissements consentis par l'Etat en matière d'infrastructure;
- réduire les coûts d'exploitation.

Outre les économies ainsi réalisées, on résoud partiellement le problème énergétique à moindres frais et l'on contribue à l'amélioration de l'environnement et de la qualité de la vie.

Dans le domaine aéronautique, la politique sera essentiellement axée sur la sécurité et l'économie de la navigation aérienne. La révision et l'adaptation des réglementations en vigueur seront poursuivies.

La modernisation et le développement des services aéroportuaires et de la navigation aérienne seront assurés par la Régie des Voies aériennes dans le cadre des moyens disponibles.

En ce qui concerne la Sabena, le Gouvernement vient d'approuver la libération immédiate de 500 millions de F, à valoir sur le milliard de francs en 1981 de l'augmentation de capital décidée en octobre 1979 et consacrée par la loi du 9 février 1981.

Quant à la libération du solde, le C. M. C. E. S. a décidé de lier cette question à son approbation sur les termes d'un contrat de gestion à passer entre l'Etat et la Sabena sur base des principes dégagés par le Conseil des ministres du 22 mars 1981.

Ce contrat de gestion aura pour principal objectif de contenir dans des limites acceptables l'évolution du déficit du transporteur national.

Un groupe de travail a été institué en vue de la mise au point de ce programme.

La Sabena a été invitée à formuler certaines propositions quant à la structure future de l'entreprise, au plan, notamment de sa flotte, de son réseau ainsi que de ses activités industrielles et connexes.

Plusieurs hypothèses seront présentées dans ce cadre dont le groupe examinera les répercussions économiques, budgétaires, politiques et sociales.

Il examinera par ailleurs, les propositions qui seront faites par la Sabena, quant à la réduction des coûts de production ainsi que les moyens nécessaires au financement des objectifs qui seront déterminés dans le cadre de ce contrat de gestion.

* * *

Dans les autres domaines des transports, notamment dans les secteurs du transport routier et de la navigation intérieure, le rôle du département consiste essentiellement à valoriser les aptitudes propres à chaque mode, ceci en vue d'assurer au maximum la productivité des entreprises qui y travaillent tout en rentabilisant au mieux les infrastructures construites, entretenues et renouvelées par l'Etat.

Le transport routier joue un rôle essentiel dans l'activité économique du pays. En effet, 70 % environ du total du tonnage des marchandises sont transportés par la route. Ce secteur occupe en outre une quantité de main-d'œuvre importante et spécialisée.

Le transport routier n'échappe cependant pas aux effets de la crise économique. Sa dépendance totale à l'égard des produits pétroliers le rend particulièrement sensible à l'évo-

evolutie van het energieprobleem: de prijs van de brandstoffen heeft een directe weerslag op de kostprijs.

De toegang tot de markt, de concurrentie en de rentabiliteit van de ondernemingen zijn voorname punten van zorg.

In deze gedachtengang en dit zowel voor het personen- als voor het goederenvervoer hebben de vorming en de werkbekwaamheid rechtstreekse gevolgen op het vlak van het beheer van de ondernemingen en bijgevolg van hun levensvatbaarheid.

Niettegenstaande de maatregelen die in de loop van de voorbije jaren getroffen werden en de gunstige resultaten die hieruit voortvloeiden, blijft het probleem van de verkeersveiligheid ten volle gesteld omdat het aantal verkeersslachtoffers nog veel te hoog ligt.

Het departement volgt deze kwestie op de voet en geen enkele maatregel die van aard is om de veiligheid te verhogen, wordt veronachtzaamd.

Er bestaat voorzeker geen wondermiddel op het vlak van de verkeersveiligheid: er moet gelijktijdig ingewerkt worden op alle factoren die aan de basis liggen van de verkeersongevallen en die meestal zeer complex zijn.

Hierbij kunnen aangestipt worden :

- de harmonisatie van de verkeersregels en de vereenvoudiging van de wegsignalisatie;
- de technische veiligheid van de voertuigen;
- de opvoeding en de vorming van alle weggebruikers.

Het departement levert bestendig inspanningen om ons systeem van technische controle en onze reglementering inzake het rijbewijs te verbeteren.

De gans bijzondere aandacht gaat uit naar de problemen die de meest zwakke weggebruikers aanbelangen: kinderen, voetgangers en tweewielers.

Nochtans hangt de veiligheid niet alleen af van de reglementaire of opvoedende maatregelen, maar ze wordt ook gedragen door het tuchtvol handelen van de weggebruikers zelf.

Bovendien is het niet voldoende om reglementen uit te vaardigen; de nodige middelen om de naleving en de bestraffing van de eventuele inbreuken te verzekeren, dienen beschikbaar te zijn.

In dit verband dient opgemerkt te worden dat de moeilijke financiële toestand die we kennen, haar weerslag heeft op de uitoefening van de opdrachten door de politieke diensten, weerslag die spijtig genoeg niet altijd ten voordele van de veiligheid uitvalt.

Wat de binnenvaart betreft is het nodig een rationele en efficiënte exploitatie na te streven die rekening houdt met de troeven waarover deze sector beschikt en met de specifieke structuren die eigen zijn aan de verschillende soorten vervoer.

Voor het vervoer dat onder de bevoegdheid valt van de Dienst voor de regeling van de binnenvaart worden verbeteringen van het systeem gezocht, zonder nochtans te raken aan de sociale verworvenheden van de sector en rekening houdend met het bestaande wettelijk kader.

Voor wat het internationaal vervoer betreft wordt overeenstemming nagestreefd tussen de regels uitgevaardigd in het kader van de Centrale Rijncommissie (akte van Mannheim) en die welke uitgewerkt worden in de schoot van de Gemeenschappelijke Markt.

Daarenboven worden alle vormen van gecombineerd vervoer spoorweg-auto aangemoedigd waar die economisch verantwoord zijn vermits zij de mogelijkheid bieden de voordelen van beide vervoermiddelen aan elkaar te koppelen en tegelijkertijd de respectieve « zwakheden » ervan tot een minimum terug te brengen.

* * *

lution du problème énergétique, puisque le coût du carburant a une incidence directe sur le prix de revient.

L'accès du marché, la concurrence et la rentabilité des entreprises constituent des préoccupations de premier plan.

Dans cet ordre d'idées, tant pour le transport de personnes que celui des marchandises, la formation et la capacité professionnelle des transporteurs ont des répercussions directes au niveau de la gestion des entreprises et par conséquent de leur viabilité.

Malgré les nombreuses mesures prises au cours des années précédentes et leurs résultats favorables, le problème de la sécurité reste très préoccupant car le nombre de victimes des accidents de la route est encore beaucoup trop élevé.

Le département est particulièrement attentif à cette question, et aucune mesure susceptible d'accroître la sécurité n'est négligée.

Il n'y a certes pas de solution-miracle en matière de sécurité routière et il faut agir simultanément sur tous les facteurs souvent très complexes qui sont à la base des accidents de la route.

Il faut citer notamment :

- l'harmonisation des règles de circulation et la simplification de la signalisation routière;
- la sécurité technique des véhicules;
- l'éducation et la formation de tous les usagers.

Le département s'efforce constamment d'améliorer notre système de contrôle technique et notre réglementation en matière de permis de conduire.

Cependant, la sécurité ne dépend pas uniquement de mesures réglementaires ou éducatives, mais elle relève aussi de la discipline des usagers eux-mêmes.

En outre, il ne suffit pas d'arrêter des règlements; encore faut-il disposer des moyens nécessaires pour en contrôler le respect et sanctionner les infractions éventuelles.

A ce sujet, la situation financière difficile que nous connaissons a des répercussions sur l'exercice de leur mission par les forces de l'ordre, répercussions qui ne sont malheureusement pas toujours favorables à la sécurité.

En ce qui concerne la navigation intérieure, il convient de rechercher une exploitation rationnelle et efficace qui tient compte des atouts dont peut se prévaloir ce secteur et des structures spécifiques propres aux différents courants de trafic.

Pour les trafics soumis à l'Office régulateur de la navigation intérieure, des améliorations au système sont recherchées sans pour autant mettre en cause l'acquis social du secteur et le cadre légal existant.

En ce qui concerne le trafic international une harmonie est recherchée entre les règles édictées dans le cadre de la Commission centrale du Rhin (acte de Mannheim) et celles en élaboration au sein du Marché commun.

En outre, on encourage toutes les formes de transport combiné rail-route là où elles sont économiquement justifiées puisqu'elles permettent d'associer les avantages inhérents aux deux modes tout en minimisant leurs « faiblesses » respectives.

* * *

Inzake de koopvaardij werpt de relance-politiek van de jaren 1979-1980 vruchten af.

De toepassing van de wet van 23 augustus 1948 en van haar tussenkomst-mechanismen ten gunste van onze nationale rederij zowel van koopvaardij als zeevisserij, draagt grotendeels bij tot de hernieuwing van onze koopvaardij- en zeevisserijvloot.

Bovendien zijn het verzekeren van de competitiviteit van onze rederijen en de bescherming van de belangen van onze bemanningen elementen die op het huidig ogenblik zowel op internationaal als nationaal vlak mijn aandacht weerhouden.

Wat de ontwikkeling van onze havenbelangen betreft, dient met name herinnerd aan de belangrijke taak van de Nationale Commissie voor Havenbeleid.

Op het vlak van de internationale vervoerpolitiek, anders gezegd, wat betreft onze deelname aan de multilaterale regeringsorganisaties, mag men onder meer de aanpassing signaleren, door de Raad van de Europese Gemeenschappen, van een richtlijn tot invoering van een rijbewijs volgens communautair model alsmede met de mogelijkheid dit rijbewijs zonder examen om te wisselen in geval van verandering van residentie van een Lid-Staat naar een andere. De invoering van een dergelijk communautair bescheid mag terecht als een Europese « primeur » beschouwd worden.

Een andere maatregel die het geheel van de ingezetenen van de E. E. G. raakt, betreft de eenvormigheid van de aanvang van de periode van het zomeruur en ik hoop dat het weldra mogelijk zal zijn een akkoord te bereiken aangaande het einde van deze periode, die reeds identiek is op het continent, maar nog verschillend is in Groot-Brittannië en Ierland.

Daarenboven zal België voor de eerste maal het voorzitterschap uitoefenen van de Gemeenschap der Tien in de loop van het eerste semester van 1982. Vanaf nu reeds bereiden wij de lijst voor van de dossiers die « technisch » of « politiek » prioritair zijn en « rijp » om bij te dragen tot het oplossen van verschillende kwesties die tot dan toe sedert een bepaalde tijd in beraad bleven en om alzo de gemeenschappelijke vervoerpolitiek opnieuw te lanceren.

Uit dat oogpunt zal er rekening gehouden worden met de Resolutie van de E. G.-Raad van 26 maart 1981 met betrekking tot de met voorrang te behandelen dossiers zoals die van de verordening van een communautair spoorwegpolitiek, de optimale benutting van de vervoerscapaciteit, de uitschakeling van de concurrentievervalsing, de ontwikkeling van het gecombineerd vervoer, de vereenvoudiging van de grensovergangen, de verbetering van de werking van de vervoermarkt.

Ik zal alles in het werk stellen opdat dit nieuw Belgisch voorzitterschap zou uitmonden op een maximaal positief en concreet resultaat. »

3. ALGEMENE BESPREKING

A. Algemene aangelegenheden

Vraag :

In de inleiding van de Minister is nergens sprake van een globaal vervoerbeleid op Europees niveau.

Het beheer wordt fragmentair aangepakt : zo gaat men bij voorbeeld uit van de behoeften van een bepaalde industriële sector om de aanleg van een spoorlijn of de verbreding van een kanaal te beslissen.

Kan geen globaal beleid worden uitgewerkt waarvan de hoofdlijnen, per gewest en per sector, aan het Parlement zouden worden voorgelegd ?

Pour ce qui est de la marine marchande, la politique de relance des années 1979-1980 porte ses fruits.

L'application de la loi du 23 août 1948 et de ses mécanismes d'intervention en faveur de nos armements nationaux, tant de la marine marchande que de la pêche maritime, contribue largement au renouveau de notre flotte de pêche maritime.

En outre, la compétitivité de nos armements et les intérêts de nos équipages retiennent mon attention tant sur le plan national qu'international.

En ce qui concerne le développement de nos intérêts portuaires, il y a lieu de rappeler l'importante mission de la Commission nationale de politique portuaire.

Au niveau de la politique internationale des transports, autrement dit notre participation aux organisations gouvernementales multilatérales, on peut notamment signaler l'adoption par le Conseil des Communautés européennes d'une directive instaurant un permis de conduire de modèle communautaire ainsi que la possibilité d'échanger ce permis sans examen en cas de changement de résidence d'un Etat membre à un autre. L'introduction d'un tel document communautaire peut à juste titre être considérée comme une « primeur » européenne.

Une autre mesure touchant l'ensemble de la population de la C. E. E. concerne l'uniformisation du début de la période de l'heure d'été et j'espère qu'il sera bientôt possible de se mettre également d'accord sur la fin de la période, qui est déjà identique sur le continent, mais encore différente au Royaume-Uni et en Irlande.

En outre, la Belgique assumera pour la première fois la présidence de la Communauté des Dix au cours du premier semestre de 1982. D'ores et déjà nous préparons la liste des dossiers qui sont « techniquement » ou « politiquement » prioritaires et « mûrs », en vue d'apporter des solutions à diverses questions restées en suspens depuis un certain temps et de créer ainsi la base d'une nouvelle relance de la politique commune des transports.

Dans ce contexte, il sera tenu compte de la résolution du Conseil de la C. E. E. en date du 26 mars 1981 au sujet des dossiers à traiter prioritairement, tels que la promotion d'une politique ferroviaire de la communauté, l'utilisation optimale des capacités de transport, l'élimination des distorsions de concurrence, le développement des transports combinés, la facilitation des passages frontaliers, l'amélioration du fonctionnement du marché des transports.

Je mettrai tout en œuvre pour que cette nouvelle présidence belge puisse aboutir à un maximum de résultats concrets et positifs. »

3. DISCUSSION GENERALE

A. Problèmes budgétaires généraux

Question :

Il n'y a pas trace dans l'introduction du Ministre d'une politique globale des transports dans le cadre européen.

La gestion est abordée de façon fragmentaire : c'est ainsi par exemple qu'à partir des besoins d'un secteur industriel, on décide de la création d'une ligne de chemin de fer ou de l'élargissement d'un canal.

Une politique globale ne peut-elle être mise au point, dont les options, par région et par secteur, seraient soumises au Parlement ?

In ons land kan men moeilijk spreken van een samenhangend en coherent beleid inzake de vervoersector en de transportinfrastructuur. Samenhang en coherentie hangt voor een belangrijk stuk af van een globaal meerjarenbeleid. Op dit vlak schort er aan de « Belgische » benadering ten aanzien van de sector vervoer en verkeer. Een algemeen kader, concrete aanduiding van criteria en prioriteiten, ontbreekt.

« Prioriteit voor het openbaar vervoer » komt eerder over als een holle slogan, wat de Minister de gelegenheid geeft om aan een soort schijn-tewerkstellingspolitiek te doen zonder echt rekening te houden met de eigenlijke belangen van de vervoerde personen of goederen.

Zou zoals in Nederland geen meerjarenplan « personenvervoer » kunnen opgesteld worden ? Hierbij moet rekening gehouden worden met hoofdpunten zoals : verkeersveiligheid, energieverbruik, milieu-overlast, verkeer in stedelijke centra en landelijke gebieden, dit alles in relatie met structuurschema's inzake ruimtelijke ordening.

De Brugse groep « Planning » die als eerste van verkeerskunde een onderdeel had gemaakt van zijn stedenbouwkundige activiteiten, heeft deze nevenactiviteit moeten stopzetten bij gebrek aan opdrachten. En nochtans had het meer dan zijn nut bewezen. Met een gewone studie van 185 000 F werd bewezen dat voor het Brugse 't Zandkruispunt niet een viervakstunnel nodig was, maar een tweevakstunnel voldeed aan het verkeer. De vrijgekomen ruimte wordt thans gebruikt om de ondergrondse parking in en uit te rijden. Verkeersstudies zijn kostenbesparend en efficiëntie-bevorderend. Meent de Minister niet dat ook in ons land meer geld zou moeten kunnen uitgegeven worden voor dergelijke studies, teneinde een veelvoud ervan te besparen bij de voorafgeplande en bestudeerde realisatie ?

In België is er ook geen sprake van een capaciteitsbeleid waarbij het vervoeraanbod afgestemd wordt op de vervoervraag. Het gebruik van het vervoer als instrument van de sociaal-economische politiek om andere activiteiten te subsidiëren, vervalst de concurrentievoorwaarden tussen de verschillende vervoermiddelen en dwingt de gemeenschap tot het dragen van belangrijke financiële inspanningen. Gezien de grote investeringen in de vervoersector is een beleid gesteund op echte effectiviteitsanalyses ten zeerste gewenst. In de werkgroep planning van de Nationale Havencommissie wil men de havenplanning eenvormiger maken, doch in werkelijkheid heeft men te doen met louter technische inlichtingsfiches op basis waarvan het uitgesloten is een onderzoek te doen naar het algemeen economische belang van de geplande uitgaven.

Een coherent vervoerbeleid gesteund op een consistente verkeersplanning is noodzakelijk. Een dergelijk beleid vergt ten minste een visie op middellange termijn en betekent veel meer dan het compenseren van deficits. Weinig efficiënte beslissingen worden verantwoord op grond van vermoede effecten en tradities met het gevolg dat de gemeenschap systematisch steeds meer betaalt voor een vervoersysteem dat niet altijd beantwoordt aan de evoluerende vervoervraag. Zal de Minister deze nefaste geldverslindende politiek verder voeren of het roer omgooien ?

Aanzienlijke besparingen kunnen gedaan worden wanneer een grotere spreiding van het verkeer in de tijd gerealiseerd wordt. Wat wordt er ter zake gedaan en wat wordt er in een nabije toekomst voorzien ?

Investeringen in de sector van de transportinfrastructuur moeten vastgelegd worden op basis van objectief vastgelegde behoeften. Investeringen moeten worden verantwoord op basis van ernstige en openbaar gemaakte analyses.

On ne peut guère affirmer que notre pays possède une politique cohérente en ce qui concerne le secteur et l'infrastructure des transports. Une telle cohérence est, dans une large mesure, fonction d'une politique globale pluriannuelle. Sur ce plan l'approche faite en Belgique du secteur du transport et de la circulation présente de nombreuses carences. Il n'existe aucun cadre général ni aucune définition concrète des critères et des priorités.

« Priorité aux transports publics » semble être un vain slogan, qui permet au Ministre de se livrer à un simulacre de politique de l'emploi, sans vraiment tenir compte des intérêts réels des voyageurs et des marchandises transportés.

Ne pourrait-on élaborer un plan pluriannuel concernant les transports de personnes ainsi que l'ont fait les Pays-Bas ? Un tel plan devrait tenir compte d'éléments essentiels tels que la sécurité du trafic, la consommation d'énergie, l'incidence sur l'environnement, la circulation dans les centres urbains et dans les régions rurales, et, ce en fonction de schémas structurels d'aménagement du territoire.

Le groupe brugeois « Planning », qui fut le premier à inclure la technique de la circulation dans ses activités en matière d'urbanisme a dû, faute de marchés, renoncer à cette activité supplémentaire, alors que son intérêt avait été amplement démontré. Ainsi, une simple étude a montré, pour le prix de 185 000 F, qu'au carrefour dit « 't Zand », à Bruges, un tunnel comportant deux bandes de circulation suffisait pour répondre aux besoins de la circulation et qu'un tunnel à quatre bandes était dès lors superflu. La superficie libérée sert actuellement d'accès et de sortie au parking souterrain. Les études de trafic permettent de réaliser des économies et de travailler avec plus d'efficacité. Le Ministre n'estime-t-il pas que notre pays devrait consacrer des moyens financiers plus importants à de telles études afin d'éviter des dépenses bien plus considérables lors de l'exécution des projets prévus ?

Notre pays ne pratique en outre aucune politique des capacités qui consiste à adapter l'offre de transport à la demande. L'utilisation des transports en tant qu'instrument de la politique sociale et économique, en vue de subventionner d'autres activités, fausse les conditions de concurrence entre les divers modes de transport et oblige la communauté à consentir d'importants efforts financiers. L'importance des investissements dans le secteur des transports rend extrêmement souhaitable une politique basée sur des analyses d'efficacité. Le groupe de travail de la Commission nationale de politique portuaire souhaite uniformiser la planification portuaire, mais il ne dispose en fait que de simples fiches techniques d'information sur la base desquelles il est impossible d'étudier l'intérêt économique générale des dépenses prévues.

Une politique cohérente des transports basée sur une planification effective de la circulation est nécessaire.

Une telle politique exige au moins une conception à moyen terme et implique des mesures allant bien au-delà de la simple compensation de deficits. On justifie des décisions peu efficaces par l'effet escompté et par les traditions, ce qui oblige la communauté à payer de plus en plus cher un système de transport qui ne répond pas toujours à la demande en matière de transports. Le Ministre poursuivra-t-il cette politique néfaste et dispendieuse ou compte-t-il y apporter un changement radical ?

Des économies considérables peuvent être réalisées lorsque le trafic est mieux étalé dans le temps. Quelles sont les mesures qui sont prises dans ce but et celles qui le seront dans un proche avenir ?

Les investissements dans le secteur de l'infrastructure des transports doivent être décidés sur la base de besoins objectivement établis. Les investissements doivent être justifiés sur la base d'analyses sérieuses qui ont été rendues publiques.

Afwijking van deze criteria zou moeten aanleiding geven tot gewestelijke financiering.

Is de Minister ook deze mening niet toegedaan?

Antwoord :

De Minister is het volledig eens met het feit dat een algemeen beleid inzake vervoer moet worden gevoerd.

Hij gelooft dat men zich terecht mag afvragen welk beleid in het verleden werd gevoerd en hij is er niet van overtuigd dat er inzake investeringen geen overlappingen zijn geweest.

Meer dan ooit is een beter algemeen beleid inzake infrastructuur nodig, niet alleen wegens de huidige budgettaire toestand die tot een grotere selectiviteit van de investeringen noopt, maar vooral om een overbodige aanswelling van de exploitatiekosten te voorkomen.

Zijnerzijds gelooft hij dat de oprichting van een departement voor de Infrastructuur de coördinatie van het vervoerbeleid zou kunnen in de hand werken. Hij is ervan overtuigd dat dat doel kan worden bereikt in het kader van een meerjarige planning die de doelstellingen van het overheidsbeleid duidelijk doet uitkomen.

Bij de bespreking van het plan 1981-1985 zal hij trachten dat standpunt te verdedigen en hij zal ervoor pleiten dat de politieke keuze gebeurt op grond van economische criteria, regelmaat, veiligheid en comfort.

De Minister merkt tenslotte op dat het vervoerbeleid op grond van de vigerende wetten een nationale aangelegenheid is.

Vraag :

Welk gevolg zal U geven aan de opmerkingen van het Rekenhof?

Antwoord :

Het Rekenhof heeft twee opmerkingen gemaakt :

— de eerste betreft de kredieten voor de kabinetsuitgaven die op de begroting van het departement zijn uitgetrokken;

— de andere de besteding van niet-fiscale ontvangsten en van de verkeersbelastingen die in artikel 66.04 van Titel IV van de begroting van Verkeerswezen bedoeld worden en bestemd zijn voor het Fonds voor de bevordering van het openbaar vervoer.

1) Kredieten voor kabinetsuitgaven

Het Rekenhof onderstreept dat sectie 01 van de aanvankelijke begroting voor 1981 betrekking heeft op bedragen voor twee ministeriële kabinetten — van de Vice-Eerste Minister en van de Minister van Verkeerswezen — terwijl thans alleen het kabinet van Verkeerswezen aan het departement van Verkeerswezen verbonden is.

In dat verband moet erop gewezen worden dat naar aanleiding van de kabinetswijziging ultieme veranderingen in de aanvankelijke voorstellen werden aangebracht.

In de kredieten die op afdeling 01 van de huidige begroting zijn uitgetrokken, zijn zowel de kabinetsuitgaven van de Vice-Eerste Minister en de Minister van Verkeerswezen tot eind februari 1981, als de kabinetsuitgaven van de Minister van Verkeerswezen alleen, tot eind 1981 begrepen.

De kredieten betreffende de facultatieve uitgaven (artikelen 12.19 en 74.01) werden aangepast volgens de toegestane en in 1981 werkelijk aanwezige personeelsformatie, rekening houdend met de voormelde toestand, en zulks door toepassing van de begrotingsnorm die voor alle ministeriële kabinetten werd gebruikt.

Les dérogations à ces critères devraient donner lieu à un financement régional.

Le Ministre ne partage-t-il pas ce point de vue ?

Réponse :

Le Ministre est entièrement d'accord sur la nécessité d'une politique globale en matière de transports.

Il croit que l'on est en droit de s'interroger sur la politique qui a été menée dans le passé et n'est pas convaincu qu'au niveau de la politique menée en matière d'investissement, des doubles emplois ne soient pas intervenus.

Plus que jamais, une meilleure politique globale s'impose en matière d'infrastructure, non seulement en raison de la situation budgétaire actuelle qui contraint à une plus grande sélectivité des investissements, mais surtout de façon à éviter un gonflement inutile des dépenses d'exploitation.

En ce qui le concerne, il croit que la création d'un département de l'Infrastructure des Transports serait de nature à renforcer la coordination de la politique des transports. Il est convaincu que cet objectif peut être atteint dans le cadre d'une planification pluri-annuelle, qui ferait clairement ressortir les objectifs de la politique gouvernementale.

Lors de la discussion du plan 1981-1985, il s'efforcera de défendre ce dernier point de vue et plaidera pour que les choix politiques s'effectuent sur base de critères économiques, de régularité, de sécurité et de confort.

Le Ministre signale enfin que la politique des transports, dans le cadre de la législation en vigueur, est une matière nationale.

Question :

Quelle suite est donnée aux observations de la Cour des comptes ?

Réponse :

Les observations de la Cour des comptes sont de deux ordres :

— la première concerne les crédits de cabinet inscrits au budget du département;

— la seconde concerne les affectations de recettes non fiscales et de taxes automobiles concernées par l'article 66.04 du Titre IV du budget des Communications et destinés au Fonds de promotion des transports publics.

1) Crédits de cabinet

La Cour des comptes souligne que le budget initial de 1981 en sa section 01 porte sur des montants relatifs à deux cabinets ministériels — de Vice-Premier Ministre et de Ministre des Communications — alors que seul ce dernier est rattaché actuellement au département des Communications.

Il faut à cet égard relever que, dans le cadre des modifications de la composition du Gouvernement, des aménagements de dernière minute ont été imposés aux propositions initialement déposées.

Les crédits inscrits à la section 01 du budget actuel couvrent à la fois les dépenses de cabinet du Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications jusqu'à fin février 1981 et celles du cabinet du seul Ministre des Communications jusqu'à fin 1981.

Les chiffres des crédits relatifs aux dépenses facultatives (articles 12.19 et 74.01) ont été adaptés en fonction de l'effectif autorisé et en place au cours de l'année 1981, compte tenu de la situation précitée et ceci par application de la norme budgétaire utilisée pour tous les cabinets ministériels.

De andere aanpassingen die betrekking hebben op artikel 11.02 betreffende de bezoldiging van het personeel, moeten normaal opgenomen worden in de bijkredieten betreffende de aanvankelijke begroting voor 1981, met dien verstande dat alleen de kredieten worden behouden die nodig zijn voor de bezoldiging van de toegestane personeelssterkte voor het kabinet van de Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen tot eind februari en voor het thans gevormde kabinet van de Minister van Verkeerswezen, rekening houdend overigens met de wijze van bezoldiging van dat personeel.

Het beraad van 27 maart 1981, waarvan het Rekenhof in zijn brief van 27 mei 1981 spreekt, heeft er precies toe geleid dat voor de periode na februari 1981 op de begroting van de Minister van Financiën de nodige bijkredieten voor het kabinet van de Vice-Eerste Minister en Minister van Begroting werden uitgetrokken, terwijl de artikelen 12.19 en 74.01 van de voor het departement ingediende voorstellen dienovereenkomstig werden aangepast.

2) Bijzondere sectie — Ontvangsten bestemd voor artikel 66.04

Het departement heeft het krediet dat volgt uit het uittrekken van 919,8 miljoen aan ontvangsten op artikel 66.04 van Titel IV, bestemd voor het Fonds voor de bevordering van het openbaar vervoer; in dat artikel staat dat het Fonds bestemd is om bij te dragen tot het evenwicht van de exploitatierekeningen van de maatschappijen voor openbaar vervoer.

Het Hof is van mening dat het Fonds alleen het openbaar vervoer kan stimuleren en niet kan bijdragen tot het evenwicht in de exploitatierekeningen, tenzij ter zake een specifieke normatieve bepaling wordt opgenomen.

Er moet alleen worden aangestipt dat indien het departement van Verkeerswezen bijdraagt tot het evenwicht in de exploitatierekeningen, het uiteraard het openbaar vervoer bevordert, dat anders gedwongen zou zijn om zijn activiteit terug te schroeven.

De toestand is heel goed vergelijkbaar met die in 1980; de begroting van Verkeerswezen voor dat jaar bevatte onder genoemd artikel 66.04 een tekst die volledig overeenstemde met die van het onderhavige ontwerp.

Tenslotte meent het Rekenhof dat artikel 66.04 strijdig is met de programmawet voor 1981, omdat het betrekking heeft op een besteding van 175 miljoen aan niet-fiscale ontvangsten en van 744,8 miljoen aan autobelastingen, terwijl het ontwerp van programmawet voor 1981 alleen spreekt van een besteding van 100 miljoen aan niet-fiscale ontvangsten en zwijgt over de besteding van de automobiëlbelastingen.

Het Rekenhof verliest uit het oog dat de voornoemde bestedingen van 175 miljoen en 744,8 miljoen toegestaan werden bij de artikelen 5 en 6 van de wet houdende de Rijksmiddelenbegroting voor 1981.

De besteding van 100 miljoen aan niet-fiscale ontvangsten die in de programmawet voor 1981 zijn opgenomen, komt bij de genoemde bestedingen in het kader van de aanpassing van de aanvankelijke begroting voor 1981 zoals bepaald bij de beslissingen van de Regering van 13 en 22 maart 1981.

* * *

Vraag :

Vindt de Minister het in deze tijden waar de Regering de soberheid predikt, een wijze maatregel dat de kabinetsuitgaven met 50 % verhogen (van 38 miljoen in 1979 naar 56 miljoen in 1981) ?

Is daarvoor enige uitleg of verantwoording ?

Les autres adaptations qui concernent l'article 11.02 relatif aux rémunérations du personnel interviendront normalement dans le cadre de l'ajustement du budget initial de 1981, étant bien entendu que seuls seront maintenus les crédits nécessaires à la rémunération de l'effectif autorisé pour le cabinet du Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications jusqu'à fin février et pour le cabinet actuel du Ministre des Communications tel qu'il a été mis en place, compte tenu par ailleurs du mode de rémunération de cet effectif.

La délibération du 27 mars 1981 évoquée par la Cour des comptes dans sa lettre du 27 mai 1981 a eu précisément pour conséquence de prévoir les crédits additionnels nécessaires pour la période postérieure à février 1981 au budget du Ministre des Finances pour le cabinet du Vice-Premier Ministre et Ministre du Budget, les articles 12.19 et 74.01 des propositions déposées pour le département ayant été adaptés en conséquence.

2) Section particulière — Recettes affectées à l'article 66.04

Le département a prévu le crédit résultant d'une affectation de recettes de 919,8 millions à l'article 66.04 du Titre IV pour le Fonds de promotion des transports publics, article dont le libellé précise qu'il est destiné à contribuer à l'équilibre des comptes d'exploitation des sociétés de transports en commun.

La Cour estime que le Fonds ne peut que promouvoir les transports en commun et non contribuer à l'équilibre des comptes d'exploitation, sauf à prévoir une disposition normative spécifique à cet effet.

Il faut simplement signaler qu'en participant à l'équilibre des comptes d'exploitation, le département des Communications assure évidemment la promotion des transports publics qui se verraient, autrement, contraints de réduire leur activité.

La situation était parfaitement semblable en 1980 et le budget des Communications pour ladite année comportait à l'article 66.04 précité un libellé en tout point semblable à celui repris dans le présent projet.

Enfin, la Cour des comptes estime que l'article 66.04 est en contradiction avec la loi-programme de 1981 puisque cet article concerne une affectation de recettes non fiscales de 175 millions et une affectation de taxes automobile pour 744,8 millions, alors que le projet de loi-programme pour 1981 ne mentionne qu'une affectation de recettes non fiscales de 100 millions et ne parle plus d'affectation de taxes automobiles.

La Cour des comptes perd de vue que les affectations précitées de 175 millions et de 744,8 millions sont autorisées par les articles 5 et 6 de la loi contenant le budget des Voies et Moyens de 1981.

Quant à l'affectation de recettes non fiscales de 100 millions reprise par la loi-programme 1981, elle s'ajoute aux affectations précitées dans le cadre de l'ajustement du budget initial de 1981 concrétisé par les décisions du Gouvernement des 13 et 22 mars 1981.

* * *

Question :

Au moment où le Gouvernement préconise l'austérité, le Ministre estime-t-il qu'il soit sage de prendre une mesure tendant à augmenter les dépenses de cabinet de 50 %, c'est-à-dire de 38 millions en 1979 à 56 millions en 1981 ? Comment peut-il expliquer ou justifier cette mesure ?

Antwoord :

Een lid heeft kritiek uitgebracht op het feit dat de kabinetsuitgaven van 1979 tot 1981 met 50 % zijn gestegen.

Dit is te verklaren doordat er nog een aanpassing moet geschieden bij artikel 11.02, dat betrekking heeft op de bezoldiging van het personeel.

Die aanpassing vloeit voort uit het feit dat de structuur van de Regering gewijzigd werd sedert de ontwerp-begroting werd opgemaakt, toen nog rekening moest worden gehouden met het personeelsbestand voor de twee kabinetten van de Vice-Eerste Minister en van de Minister van Verkeerswezen. Het spreekt vanzelf dat de vermindering zal plaatshebben bij de aanpassing van de begroting voor 1981, met dien verstande dat de huidige toestand van de kredieten niet de mogelijkheid impliceert meer personeel aan te werven dan het reglementair effectief.

Wat anderzijds de werkingsuitgaven (art. 12.19) betreft, die uitgaven voor de werking van het kabinet zijn, aan de hand van strenge normen, vastgesteld op 15,2 miljoen, d.i. 2 miljoen minder dan in de begroting voor 1979 ondanks de stijging van de kosten van levensonderhoud.

* * *

Vraag :

De meeste personeelsleden van het departement genieten wat men noemt buitenlandse verkeersvoordelen, t.t.z. zij krijgen een extra premie van 3 000 F wanneer zij met het openbaar vervoer hun verlof in het buitenland doorbrengen. Meent de Minister niet dat, nu de Regering het verlof in eigen land aanmoedigt om het deficit op onze handelsbalans te milderen, het aangewezen is dit voordeel af te schaffen ten voordele van het verlof in eigen land?

Antwoord :

De toekenning van een premie van 3 000 F aan de ambtenaren van het departement van Verkeerswezen die een gemeenschappelijk vervoermiddel gebruiken om zich tijdens hun vakantie naar het buitenland te begeven, vloeit voort uit de toepassing van een op 23 januari 1976 tussen de vakverenigingen en de Regering gesloten sectoriële collectieve overeenkomst.

Die premie is toegekend met het oog op de harmonisering van de voordelen die zijn toegekend aan het personeel van de andere diensten die van Verkeerswezen afhangen.

* * *

Vraag :

Hoeveel zullen de vakbondspremies in totaal en per maatschappij (N. M. B. S., N. M. V. B., SABENA, enz.) bedragen in 1981? Worden deze premies bij de N. M. B. S. nog steeds betaald niet per gesyndiceerd lid maar op het totaal der tewerkgestelden? Geldt dit ook voor andere maatschappijen? De vakbondspremie wordt verklaard als een vergoeding voor de vakbonden en hun leden omdat zij verantwoordelijkheid opnemen voor het goed beheer van de openbare diensten? Kan de Minister bewijzen voorleggen waarbij de vakbonden dientengevolge bijgedragen hebben tot een efficiënte en meer rendabele uitbating van genoemde maatschappijen?

Antwoord :

Op de begroting van het departement van Verkeerswezen is geen specifiek krediet uitgetrokken voor de betaling van de vakbondspremie aan het personeel van de N. M. B. S.

Réponse :

Un membre a critiqué le fait que les dépenses de cabinet augmentaient de 50 % de 1979 à 1981.

La réponse se trouve dans le fait qu'un ajustement reste à intervenir sur l'article 11.02 qui concerne la rémunération du personnel.

Cet ajustement découle du fait que le Gouvernement a changé de structure depuis le moment où le projet de budget a été établi en considérant l'existence d'un effectif relatif aux deux cabinets du Vice-Premier Ministre et du Ministre des Communications. Il va de soi que la réduction interviendra lors de l'ajustement de 1981, étant bien entendu que la situation actuelle du crédit n'implique pas la possibilité de recruter au-delà de l'effectif réglementaire.

Par ailleurs, en ce qui concerne les dépenses de fonctionnement (art. 12.19), les dépenses de fonctionnement du cabinet établies en fonction de normes rigoureuses au montant de 15,2 millions, sont en réduction de 2 millions par rapport au budget de 1979 et ce en dépit de l'augmentation du coût de la vie.

* * *

Question :

La plupart des agents du département bénéficient de ce que l'on appelle des facilités de circulation à l'étranger, c'est-à-dire qu'ils reçoivent une prime supplémentaire de 3 000 F quand ils utilisent les transports publics pour leurs vacances à l'étranger. Le Ministre n'estime-t-il pas qu'au moment où le Gouvernement encourage les Belges à passer leurs vacances dans leur pays pour réduire le déficit de notre balance commerciale, il serait opportun de supprimer cet avantage au profit des vacances à l'intérieur du pays?

Réponse :

L'octroi d'une prime de 3 000 F aux agents du département des Communications qui utilisent un moyen de transport en commun pour se rendre à l'étranger lors de leurs vacances, résulte de l'application d'une convention collective sectorielle conclue le 23 janvier 1976 entre les organisations syndicales et le Gouvernement.

Cette prime a été accordée dans le cadre d'une harmonisation des avantages accordés au personnel des autres services relevant des Communications.

* * *

Question :

Quel sera, au total et par société (S. N. C. B., S. N. C. V., SABENA, etc.), le montant des primes syndicales pour 1981? A la S. N. C. B., ces primes sont-elles encore payées non par membre syndiqué mais sur la base du total des agents? En va-t-il de même pour les autres sociétés? La prime syndicale se définit comme étant une indemnité qui est allouée aux syndicats et à leurs membres en raison de la responsabilité qu'ils assument dans la bonne gestion des services publics. Le Ministre peut-il prouver que les syndicats ont contribué dans certains cas à une exploitation plus efficace et plus rentable des sociétés visées?

Réponse :

Aucun crédit spécifique n'a été inscrit au budget du département des Communications pour le paiement de la prime syndicale au personnel de la S. N. C. B.

De toekenning van de vakbondspremie aan het personeel van de N. M. B. S., de N. I. V.'s en Sabena vloeit niet voort uit de toepassing van de 5^e en de 6^e collectieve overeenkomst voor 1977 en 1978-1979 in de overheidssector, maar uit collectieve arbeidsovereenkomsten die werden gesloten in de paritaire comités die bevoegd zijn voor die maatschappijen.

De vakbondspremie wordt niet toegekend met het oog op een doelmatiger en rendabeler exploitatie van de diensten; zij moet gezien worden in het kader van de taken van algemeen belang, o.m. het deelnemen aan het overleg, de onderhandelingen en het beheer van de sociale diensten, die door de vakorganisaties worden uitgevoerd dank zij de steun van hun leden.

* * *

Vraag :

Zijn op de begroting kredieten uitgetrokken voor de toeristische accommodatie?

Antwoord :

De materies die verband houden met het toerisme zijn gecommunitariseerd en het beleid terzake hangt volledig af van de bevoegde Executieven.

Voorlopig, en tot op het ogenblik waarop de nodige administratieve overplaatsingen zullen gebeurd zijn blijven de kredieten met betrekking tot de werking van de diensten en de bezoldiging van het personeel van het Commissariaat-Generaal voor Toerisme op de begroting voor 1981 van het departement behouden, met dien verstande evenwel dat die voorlopige budgettaire indeling niet meebrengt dat het toeristisch beleid tot de nationale bevoegdheden blijft behoren.

*B. Bevordering van het gemeenschappelijk vervoer
Fusie N. M. B. S. - N. M. V. B.*

Vraag :

Het gemeenschappelijk vervoer moet gerationaliseerd en gediversifieerd worden om energie te besparen; bovendien moet er reclame voor gevoerd worden ten einde de potentiële klanten aan te trekken. Jammer genoeg is nergens sprake van een dergelijke bevordering van het gemeenschappelijk vervoer.

Welke middelen en kredieten zal de Minister aanwenden om het gemeenschappelijk vervoer te bevorderen? Het ontbreekt niet aan argumenten om een wijziging teweeg te brengen in de mentaliteit van het publiek, dat al te zeer geneigd is zijn eigen wagen te gebruiken voor heel kleine afstanden, hetgeen onze steden ongenietbaar maakt en een energieverpilling uitmaakt die uiteindelijk wijst op een echt incivieke houding.

Waarom wordt geen televisiecampagne op touw gezet om het gemeenschappelijk vervoer bij het publiek aan te prijzen?

Antwoord :

De Minister is voorstander van een juiste en efficiënte informatie van het publiek betreffende de voordelen van het openbaar vervoer en de mentaliteitswijziging waartoe wij door de energiecrisis gedwongen worden.

Dit aspect van de zaak wordt niet verwaarloosd, aangezien de betrokken maatschappijen in hun begroting van oudsher bepaalde bedragen voor allerlei reclame-acties uittrekken (zie bijlage I).

Inzake de N. M. B. S. worden verscheidene acties gevoerd.

Quant à l'octroi de la prime syndicale au personnel de la S. N. C. B., des S. T. I. et de la Sabena, il résulte, non pas de l'application des 5^e et 6^e conventions collectives 1977 et 1978-1979 du secteur public, mais de la conclusion de conventions collectives de travail au sein des commissions paritaires compétentes pour ces sociétés.

Ce n'est pas en vue d'une exploitation efficiente et plus rentable des services qu'une prime syndicale est allouée; l'octroi d'une telle prime s'inscrit dans le cadre des tâches d'intérêt général, entre autres la participation à la concertation, à la négociation et à la gestion des services sociaux, que les organisations syndicales assument grâce à l'appui de leurs membres.

* * *

Question :

Le budget prévoit-il des crédits pour l'amélioration de l'équipement touristique?

Réponse :

Les matières relatives du tourisme sont communautarisées et la politique en la matière dépend intégralement des Executifs compétents.

Le budget du département pour 1981 maintient provisoirement et jusqu'au moment où les transferts administratifs nécessaires auront été effectués, les crédits relatifs au fonctionnement des services et à la rémunération du personnel du Commissariat général au Tourisme, étant bien entendu que cette localisation budgétaire de caractère transitoire n'a pas pour conséquence de maintenir au niveau des compétences nationales la politique touristique.

*B. Promotion des transports en commun
Fusion S. N. C. B. - S. N. C. V.*

Question :

Les transports en commun doivent être rationalisés et diversifiés en vue d'économiser l'énergie mais, en outre, il faut assurer leur promotion commerciale de manière à attirer la clientèle potentielle. Il est dommage que nulle part, on ne trouve trace d'une telle promotion des transports publics.

Quels moyens et quels crédits le Ministre compte-t-il mettre en jeu pour assumer cette promotion? Les arguments de nature à amener un changement de mentalité dans le public, trop porté à utiliser la voiture individuelle pour la plus petite distance, ce qui rend nos villes irrespirables et constitue un gaspillage d'énergie et, finalement, un comportement véritablement incivique, ne manquent pas.

Pourquoi ne pas lancer une campagne télévisée pour promouvoir les transports en commun auprès du public?

Réponse :

Le Ministre est partisan d'une information précise et efficace du grand public concernant les avantages des transports en commun et la modification des mentalités qui est absolument nécessaire en raison des contraintes de la crise énergétique.

Cet aspect des choses n'est pas négligé, étant donné que les sociétés concernées réservent traditionnellement dans leur budget certains montants en faveur d'actions promotionnelles diverses (voir annexe I).

Pour ce qui concerne la S. N. C. B., plusieurs actions sont entreprises.

Aldus worden diverse folders en brochures verspreid, met name :

- « Onze beste treinen », een brochure voor het binnenlands verkeer en een andere voor het internationaal verkeer.
- « Minitrips ».
- « Eurail », bestemd voor de overzeese landen.
- « Interrail », een voor de jeugd en een andere voor de derde leeftijd.
- « B-revue », in de treinen.
- « Trein + fiets ».
- « Trein + auto ».
- « Autoslaaptreinen ».
- « TEN » (Trans-Euro-Night).
- « Inlichtingen N. M. B. S. » een brochure die vooral betrekking heeft op het goederenverkeer en zeven maal per jaar verschijnt.

Daarnaast worden aanplakbiljetcampagnes opgezet. Het betreft hier :

- grote aanplakbiljetten van 20 m2 waarvoor jaarlijks drie of vier campagnes georganiseerd worden;
- kleine affiches in de stations.

De N. M. B. S. neemt tevens deel aan allerlei salons of tentoonstellingen, zoals : het Vakantiesalon, de Brusselse Handelsbeurs, het Salon van de Koninklijke Belgische Vereniging van de Vrienden van de Spoorweg enz.

Daarnaast verzorgt de N. M. B. S. thans reclame in bepaalde dagbladen of tijdschriften en vertoont zij reclamespots in de bioscopen.

Daarenboven moet, inzake de begroting van het departement zelf, de aandacht worden gevestigd op artikel 33.03, sectie 35, en de verantwoording daarbij; dat artikel heeft betrekking op een krediet dat wegens de begrotingsconjunctor beperkt is tot 1 miljoen en thans voor de eerste maal bestemd werd voor acties van meer algemene aard.

De Minister is ook voorstander van een eventueel gebruik van de televisie om het publiek te wijzen op het economische belang en de kwaliteit van de diensten die door het openbaar vervoer worden bewezen; hij heeft zijn diensten trouwens verzocht die mogelijkheid met de meeste aandacht te bestuderen.

* * *

Vraag :

Is op de begroting van het departement een krediet uitgetrokken met het oog op de fusie van de N. M. B. S. en de N. M. V. B. ?

Antwoord :

Neen, zolang de fusie niet tot stand is gebracht, worden er geen kredieten uitgetrokken op naam van de nieuwe maatschappij.

Het spreekt echter vanzelf dat in het raam van de normale toepassing van de wetgeving betreffende de rijkscomptabiliteit, schikkingen zullen worden genomen om te gepasten tijde de formulering van de op de begroting voor 1981 ten voordele van de twee maatschappijen uitgetrokken begrotingskredieten aan te passen.

* * *

Vraag :

De uitgaven van de N. M. V. B. en van de M. I. V.'s worden opnieuw opgedreven.

Is deze vermeerdering in proportie met de stijging van het reizigersvervoer op deze verkeersmiddelen ?

Ainsi, divers dépliant et brochures sont lancés dans le public, notamment :

- « Nos meilleurs trains », une brochure pour le trafic intérieur, l'autre pour le trafic international.
- « Minitrips ».
- « Eurail », destinée aux pays d'outre-mer.
- « Interrail », destinée l'une aux juniors, l'autre aux seniors.
- « B-revue », dans les trains.
- « Trains + vélos ».
- « Trains + autos ».
- « Trains auto-couchettes ».
- « TEN » (Trans-Euro-Night).
- « Informations S. N. C. B. », brochure concernant plus spécialement le trafic marchandises et paraissant 7 fois par an.

En outre, des campagnes d'affichage sont organisées. On peut citer :

- les grandes affiches de 20 m2 faisant l'objet de trois ou quatre campagnes par an;
- les petites affiches dans les gares.

La S. N. C. B. participe également à différents salons ou expositions tels que : Salon des Vacances, Foire Commerciale de Bruxelles, Salon de l'Association Royale belge des Amis du Chemin de fer, etc.

De plus, la S. N. C. B. procède actuellement à une publicité dans certains journaux ou périodiques ainsi qu'à des spots publicitaires dans les cinémas.

Par ailleurs, en ce qui concerne le budget du département lui-même, il y a lieu d'attirer l'attention sur l'article 33.03, section 35, et ses justificatifs; cet article concerne un crédit limité à 1 million en raison de la conjoncture budgétaire, qui est précisément, et ce pour la première fois, destiné à des actions de caractère plus général.

Le Ministre est aussi partisan de l'utilisation éventuelle de la télévision afin de faire valoir auprès du public l'importance économique et la qualité des services rendus par les transports publics; il a d'ailleurs déjà demandé à ses services d'examiner cette possibilité avec la meilleure attention.

* * *

Question :

La fusion S. N. C. B. - S. N. C. V. fait-elle l'objet d'un crédit au budget du département ?

Réponse :

Non, aussi longtemps que la fusion n'est pas réalisée, il n'est pas inscrit de crédit au nom de la nouvelle société.

Il est évident cependant que les dispositions seront prises, dans le cadre de l'application normale de la législation relative à la comptabilité de l'Etat, pour adapter au moment opportun la formulation des crédits budgétaires inscrits au budget de 1981 en faveur des deux sociétés.

* * *

Question :

Les dépenses de la S. N. C. V. et des S. T. I. sont à nouveau en augmentation.

Cette augmentation est-elle proportionnelle à la progression du nombre de voyageurs transportés par les sociétés en question ?

Kan de Regering een parallel maken tussen enerzijds de stijging van de uitgaven en subsidies voor de openbare vervoermaatschappijen en anderzijds de evolutie van het desbetreffend reizigersverkeer?

Bij de N. M. V. B. schommelde de gemiddelde kostprijs per vervoerde reiziger van 32 F (in 1979) bij de Brusselse intercommunale tot 20 F bij de Gentse en de gemiddelde subsidie per vervoerde reiziger van 24 F tot 12 F. Worden er maatregelen overwogen om deze ongelijkheid tussen de verscheidene maatschappijen voor intercommunaal vervoer weg te werken?

Privaat uitgebatede buslijnen zijn merkkelijk goedkoper dan de lijnen uitgebaat door de N. M. V. B. zelf. In het kader van de door de overheid gepredikte soberheidspolitiek is het aangewezen eventuele nieuwe lijnen te privatiseren. Wordt deze politiek gevolgd? Zo neen, waarom niet?

Antwoord :

1) *Stijging van de uitgaven van de N.M.B.S., de N.M.V.B. en de M.I.V.'s*

Er zij aan herinnerd dat het bedrag van de door de Minister van Verkeerswezen toegekende subsidies rekening houdt met de vermoedelijke ontvangsten en uitgaven van de verschillende maatschappijen.

Het aantal per jaar vervoerde reizigers verliep als volgt (in miljoenen) :

	1977	1978	1979	1980
N. M. B. S.	200,4 (*)	170,7	163	163,7
N. M. V. B.	234	312	310	306
Totaal	345	353	361	373

Volgende subsidies werden aan de maatschappijen verleend (in miljoenen) :

	1977	1978	1979	1980
N. M. B. S. ...	39 449	40 370	42 959	44 759
N. M. V. B. ...	4 338	5 368	6 115	6 932
Totaal	6 436	7 035	7 491	8 043

Uiteraard wordt het verloop van de ontvangsten in ruime mate beïnvloed door het verloop van de werkloosheid, die een rechtstreekse en aanzienlijke weerslag op het klantenbestand heeft.

Overigens werkt het nog overvloedige gebruik van het particulier wegvervoer remmend op de overgang naar het gebruik van het openbaar vervoer, waarnaar de economische parameters de particuliere automobilisten normaal moeten richten wanneer de energiekosten een kritisch peil bereiken.

Bijgevolg mag de verhoging van de Rijkssubsidies niet beschouwd worden als zijnde automatisch gebonden aan een parallelle verhoging van de klanten, waarvan het — hoofdzakelijk wegens de economische crisis — stagnerende peil integendeel een van de hoofdredenen vormt voor de verslechting van de financiële toestand van de maatschappijen en bijgevolg voor de verhoging van de subsidies.

(*) In september 1977 werden de N. M. B. S.-autobussen overgenomen door de N. M. V. B.

Le Gouvernement peut-il présenter une comparaison entre, d'une part, l'augmentation des dépenses et des subsides des sociétés de transports publics et, d'autre part, l'évolution du nombre de voyageurs qui utilisent leurs services?

En ce qui concerne la S. N. C. V., le prix de revient moyen par voyageur transporté variait de 32 F (en 1979) pour l'intercommunale bruxelloise à 20 F pour l'intercommunale gantoise et la subvention moyenne par voyageur transporté allait de 24 F à 12 F. Le Ministre envisage-t-il de prendre des mesures pour mettre fin à cette disparité entre les différentes sociétés de transport intercommunal?

Les lignes d'autobus exploitées par des sociétés privées sont notablement meilleur marché que celles qui sont exploitées par la S. N. C. V. elle-même. Dans le cadre de la politique d'austérité annoncée par les pouvoirs publics, ne serait-il pas opportun de privatiser de nouvelles lignes éventuelles? Cette politique est-elle suivie? Dans la négative, pourquoi ne l'est-elle pas?

Réponse :

1) *Augmentation des dépenses de la S. N. C. B., de la S. N. C. V. et des S. T. I.*

Pour rappel, le montant des subsides accordés par le Ministre des Communications tient compte des recettes et des dépenses probables pour les différentes sociétés.

L'évolution du nombre annuel des voyageurs transportés est la suivante (en millions) :

	1977	1978	1979	1980
S. N. C. B.	200,4 (*)	170,7	163	163,7
S. N. C. V.	234	312	310	306
Ensemble	345	353	361	373

Les subsides accordés aux sociétés ont été les suivants (en millions) :

	1977	1978	1979	1980
S. N. C. B. ...	39 449	40 370	42 959	44 759
S. N. C. V. ...	4 338	5 368	6 115	6 932
Ensemble	6 436	7 035	7 491	8 043

Il est évident que l'évolution des recettes est largement tributaire de l'évolution du chômage qui a un impact direct et important sur le volume de la clientèle.

Par ailleurs, l'utilisation encore pléthorique du transport privé par route freine le mouvement du transfert à l'utilisation des transports publics, vers lequel les paramètres économiques doivent normalement orienter l'automobiliste privé, au moment où les coûts énergétiques atteindront un niveau critique.

En conséquence, l'augmentation des interventions de l'Etat ne doit pas être considérée comme liée automatiquement à une augmentation parallèle de la clientèle dont la stagnation, qui trouve essentiellement ses motivations dans la crise économique, constitue au contraire une des raisons essentielles de la détérioration de la situation financière des sociétés et donc de l'augmentation des interventions.

(*) En septembre 1977, reprise des autobus de la S. N. C. B. par la S. N. C. V.

De uitgaven worden henerzijds in ruime mate bezwaard door de evolutie van de energiekosten, door de inflatoire evolutie en door de lasten van de leningen.

Die toestand onderstreept duidelijk het feit dat er geen kenmerkende en absolute correlatie bestaat tussen enerzijds het transportvolume en anderzijds de subsidies, die vanzelfsprekend door de stijging van bedoelde uitgaven worden beïnvloed.

Overigens wordt binnen de perken van de budgettaire middelen die ter beschikking van het departement zijn gesteld, een herverdeling verricht tussen de verschillende maatschappijen, waarbij op de meest billijke manier rekening wordt gehouden met de moeilijke toestand waarin elke maatschappij ingevolge de conjunctuur verkeert. Die conjunctuur noopt hen voorts tot maatregelen om de problemen zoveel mogelijk het hoofd te bieden.

Zo dienden de vervoermaatschappijen maatregelen te nemen om, met behoud van het doordeweekse verkeer, bepaalde beperkingen op zaterdag en zondag in te voeren, waarbij de dienstverlening toch nog op een aanvaardbaar peil blijft.

2) *Kostprijs per reiziger bij de M.I.V. en de N.M.V.B. — Kostprijs van de exploitant*

Om de kostprijs per kilometer bij de N. M. V. B. en bij de private exploitanten te kunnen vergelijken, moeten homogene gegevens worden gebruikt, wat hier niet het geval blijkt te zijn, als men bijvoorbeeld kijkt naar het sociale en geldelijke statuut van het personeel van de transportnetten die worden vergeleken.

Het verschil tussen de kostprijs van de verschillende M. I. V.'s en de N. M. V. B. is niet nieuw en houdt uiteraard verband met het vervoerbeleid dat met name door de vorige ministers werd gevoerd en door algemene sociaal-economische doelstellingen was ingegeven.

Dat beleid moet de werkloosheid helpen bestrijden, zowel op het gebied van de verrichte investeringen als op dat van de werking van de ondernemingen.

* * *

Vraag :

De geplande fusie tussen de N. M. B. S. en de N. M. V. B. heeft betrekking op meer dan 70 000 personeelsleden en op miljarden franken.

Het ontwerp zou spoedig moeten worden ingediend en de Commissie zou over alle economische, sociale en financiële gegevens moeten beschikken om het vraagstuk grondig te kunnen bespreken.

Wat zullen de gevolgen van het herstructureringsplan van de N. M. B. S. en van de fusie tussen N. M. B. S. en N. M. V. B. zijn voor het publiek, de gewesten en de plattelandsgebieden ?

Antwoord :

De Minister geeft eerst een overzicht van de toestand met betrekking tot de reorganisatie van de N. M. B. S.

Hij herinnert eraan dat de directie van de Maatschappij op 29 juni 1979 een ontwerp van herstructurering aan de raad van beheer heeft voorgelegd.

In verband met dit ontwerp werden talrijke opmerkingen gemaakt.

De raad van beheer heeft dit delicate probleem herhaaldelijk besproken. Na overleg tussen de maatschappij en de syndicale organisaties werden de basisprincipes voor de reorganisatie van het net vastgelegd.

Er werden werkgroepen opgericht en de vereiste studies met betrekking tot de uitwerking van het reorganisatieplan zijn aan de gang.

Les dépenses, quant à elles, sont largement grevées par l'évolution du coût de l'énergie, par l'évolution inflatoire et par les charges d'emprunts.

Cette situation met clairement en lumière le fait qu'il n'existe pas de corrélation caractéristique et absolue entre, d'une part, le volume du transport et, d'autre part, l'intervention de l'Etat, influencée naturellement par la croissance des dites dépenses.

Par ailleurs, dans les limites des moyens budgétaires mis à la disposition du département, une répartition est effectuée entre les différentes sociétés en tenant compte, de la manière la plus équitable, de la situation difficile imposée à chacune d'entre elles par la conjoncture, laquelle les contraint par ailleurs à prendre des mesures afin de faire face, autant que faire se peut, aux problèmes posés.

C'est ainsi que les sociétés de transport ont été amenées à prendre des mesures visant à opérer, en garantissant de toute manière le maintien du trafic en semaine, certaines restrictions les samedis et dimanches, tout en gardant aux services un niveau décent.

2) *Prix de revient par voyageur aux S. T. I. et à la S. N. C. V. — Prix de revient de l'exploitant*

Pour pouvoir dresser une comparaison du prix de revient au kilomètre de la S. N. C. V. et des exploitants privés, il faut le faire avec des éléments homogènes, ce qui semble en l'occurrence ne pas être le cas si l'on se réfère par exemple au statut social et pécuniaire du personnel des réseaux comparés.

Quant à la disparité du prix de revient constaté entre les différentes S. T. I. et la S. N. C. V., elle n'est pas nouvelle et s'inscrit évidemment dans le cadre de la politique des transports menée notamment par les Ministres précédents et motivée par la poursuite d'objectifs socio-économiques globaux.

Cette politique participe à la lutte contre le chômage, tant au niveau des investissements pratiqués qu'à celui du fonctionnement des sociétés.

* * *

Question :

La fusion projetée entre la S. N. C. B. et la S. N. C. V. concerne plus de 70 000 agents et porte sur des milliards de francs.

Le projet devrait être déposé rapidement et la commission devrait pouvoir disposer de tous les éléments sur le plan économique, social et financier pour examiner la question de façon approfondie.

Quelle sera l'incidence du plan de restructuration de la S. N. C. B. et de la fusion entre la S. N. C. B. et la S. N. C. V. : pour le public, dans les régions et dans les zones rurales ?

Réponse :

Le Ministre fait le point sur la réorganisation de la S. N. C. B.

Il rappelle que c'est le 29 juin 1979 que le conseil d'administration a été saisi par la direction de l'entreprise d'un projet de restructuration.

Ce projet a fait l'objet de nombreuses remarques.

A plusieurs reprises, le conseil d'administration s'est penché sur ce problème délicat. Après concertation de l'entreprise et des organisations syndicales, les principes de base de la réorganisation du réseau ont été arrêtés.

Des groupes de travail ont été constitués et les études nécessaires à la mise au point de ce plan sont en cours.

Uit de naar voor gebrachte standpunten blijkt steeds duidelijker dat voor de praktische realisatie van de reorganisatie, de fusie tussen de N. M. B. S. en de N. M. V. B. als voorafgaande voorwaarde wordt gesteld. De raad van bestuur van de N. M. B. S. meent dat die maatregel onontbeerlijk is om het openbaar personenvervoer doeltreffend en harmonieus te laten verlopen.

De Maatschappij is van oordeel dat de reorganisatie er voornamelijk moet toe strekken :

- de kwaliteit van de aan de cliënten geboden diensten te verbeteren en het aantal vervoerde personen en, bijgevolg de ontvangsten te verhogen;
- de exploitatie te reorganiseren ten einde de meest geschikte vervoermiddelen ter beschikking te stellen.

De aan de gang zijnde studies hebben betrekking op :

- het inleggen van geregelde, snelle en comfortabele « intercity-treinen » op de spoorlijnen voor snelvervoer die nader zullen worden bepaald; daarbij zullen de knelpunten geleidelijk worden weggewerkt en zullen de treinen voor de pendelaars in principe behouden blijven evenals de semi-directe treinen op geregelde tijdstippen en de lokale treinen waarvoor het meest geschikte vervoermiddel — licht spoorwegmateriaal of autobussen — zal worden gezocht;
- de verbetering van de veiligheid, van het comfort, van de regelmatigheid, van de frequentie, van de reissnelheid, het onthaal, de parkeermogelijkheden voor de auto's en de fietsen en de bouw van autobusstations naast de spoorwegstations;
- het vaststellen van het minimum aantal reizigers per lijn, die, sociaal gezien, een treindienst rechtvaardigen evenals de studie van een systeem van haltes op verzoek;
- het eventueel wederinleggen van reizigerstreinen op een aantal lijnen waar die zijn afgeschaft.

Voor het vervoer van goederen met volledige wagons wordt gestreefd :

- naar een leveringstermijn die verstrijkt op de dag na de verzending;
- het vervoer met containers evenals het gecombineerde rail/wegvervoer te ontwikkelen;
- deel te nemen aan het beheer van de autowegstations en aan de verladingsbedrijven in de havens, in het raam van de verbetering van de verbindings tussen de verschillende vervoermogelijkheden, nl. het spoor, de weg, de waterwegen en de binnenscheepvaart evenals de luchtvaart;
- het globale beheer van het goederenvervoer te reorganiseren door de slecht benutte goederenopslagplaatsen af te schaffen en de nodige sorteerstations voor de samenstelling van de treinen te moderniseren.

Voor de kleine verzendingen wil de studie er eveneens toe komen dat de colli ten laatste de dag na de verzending geleverd worden. De exploitatie van de vijf wegencentra die aan de N. V. Depaire was toevertrouwd, zal terug in handen genomen worden door de N. M. B. S. Gezocht zal worden naar de beste oplossing voor de reorganisatie voor het vervoer van de colli hetzij door het oprichten van een, drie of vijf sorteercentra die de exploitatie zo rationeel mogelijk moeten maken.

Zodra het reorganisatieplan zal zijn uitgewerkt, zal het voor advies aan de gewestelijke economische raden worden voorgelegd vooraleer de raad van bestuur een definitieve beslissing zal nemen.

Vervolgens zal het ter goedkeuring aan de Regering worden voorgelegd die, na een laatste onderzoek, uitspraak zal doen over de vereiste investeringen inzake infrastructuur en rollend materieel waarvan de kosten in de tijd zullen worden gespreid.

* * *

Des prises de positions intervenues, il apparaît de plus en plus que la réalisation pratique de celui-ci postule comme condition préalable la fusion de la S. N. C. B. et de la S. N. C. V. Le conseil d'administration de la S. N. C. B. considère que cette mesure s'avère indispensable pour garantir l'efficacité et l'harmonie du système de transport public des personnes.

La société considère que la réorganisation doit principalement viser :

- à l'amélioration de la qualité du service rendu à la clientèle, à un accroissement du volume des transports et partant des recettes;
- à une nouvelle organisation de l'exploitation de façon à mettre en place le moyen de transport le plus adéquat.

Les études ont pour objet :

- l'instauration de trains « intercity » cadencés, rapides et confortables sur les lignes à grande vitesse à définir, en éliminant progressivement les goulots — les trains de navetteurs étant en principes maintenus — et de trains semi-directs à horaires cadencés ainsi que la desserte locale pour laquelle le moyen de transport le plus adéquat — utilisation de matériel ferroviaire léger ou d'autobus — sera recherché;
- l'amélioration de la sécurité, du confort, de la régularité, de la fréquence, de la vitesse commerciale, de l'accueil, des possibilités de parage pour les autos et vélos et l'établissement de gares d'autobus contiguës aux gares ferroviaires;
- la fixation du nombre de voyageurs minimum par ligne justifiant, socialement parlant, un service de trains et l'étude d'un système d'arrêt à la demande;
- le rétablissement éventuel des trains de voyageurs sur une série de lignes où ils ont été supprimés.

Pour le transport des marchandises par wagons complets, les objectifs sont :

- obtenir un délai de livraison expirant le lendemain de l'expédition;
- développer le trafic en conteneurs ainsi que le fer-routage;
- participer à la gestion de gares autoroutières et aux entreprises de manutention dans les ports, dans le cadre de l'amélioration des liaisons entre les différents modes de transport, à savoir le rail, la route, les voies maritimes et fluviales ainsi que les transports aériens;
- réorganiser l'ensemble de la gestion du trafic des marchandises en supprimant les cours aux marchandises mal utilisées et en modernisant les gares de triage nécessaires à la formation des trains.

Pour les envois de détail, l'étude vise également à réaliser la livraison au plus tard le lendemain de l'expédition, des colis. L'exploitation des cinq centres routiers, qui avait été confiée à la S. A. Depaire, sera reprise par la S. N. C. B. La meilleure solution sera recherchée pour la réorganisation de l'acheminement des colis, soit par l'instauration d'un, de trois ou de cinq centres de tri, en vue d'une plus grande rationalisation de l'exploitation.

Lorsque le plan de réorganisation aura été élaboré, il sera soumis à l'avis des conseils économiques régionaux avant d'être arrêté par le conseil d'administration.

Il sera ensuite soumis pour approbation au Gouvernement, lequel devra se prononcer en dernière analyse sur les investissements nécessaires dans l'infrastructure et le matériel roulant, lesquels seront planifiés dans le temps.

* * *

Vraag :

Wordt er niet aan gedacht om naar aanleiding van de fusie van N. M. B. S. en N. M. V. B. de raad van beheer van de N. M. B. S. in twee delen te splitsen, die elk beslissen over de exploitatie van het net voor beide gemeenschappen?

Namens zijn fractie is een ander lid daarentegen van mening dat de eenheid van beheer bij de N. M. B. S., die een overheidsdienst van nationaal belang is, in stand moet worden gehouden.

Zulks neemt evenwel niet weg dat het beheer gereorganiseerd en meer gedecentraliseerd kan worden.

Antwoord :

De Minister betwijfelt of de regionalisering van de N. M. B. S. het Belgisch openbaar vervoer doelmatiger zal maken.

Hij merkt op dat het vervoerbeleid, krachtens de huidige wetgeving, een nationale aangelegenheid is.

Daarenboven kan hij dat voorstel niet onderschrijven, want indien men daarop inging, zou het de efficiëntie van het openbaar vervoer voor de drie Gewesten aanzienlijk in het gedrang brengen.

Daarentegen is hij het wel eens met de overwegingen van verscheidene leden die de nadruk hebben gelegd op de noodzakelijkheid om tot een grotere decentralisatie van het beheer van het gemeenschappelijk vervoer te komen.

Hij is er tevens van overtuigd dat een grotere efficiëntie van het gemeenschappelijk vervoer impliceert dat men, zonder de eenheid van de onderneming aan te tasten, een beroep zou doen op groepen die over ruimere beheersbevoegdheden beschikken dan heden het geval is.

De voorstellen die door de Regering geformuleerd werden op het stuk van de fusie van de N. M. B. S. en de N. M. V. B., gaan die richting uit.

Die voorstellen voorzien immers :

- in de oprichting van subgewestelijke groepen die een zekere autonomie dienen te genieten;
- in de deelneming van de gewesten in de Raad van Beheer van de gefusioneerde maatschappij.

Dat beginsel werd reeds door de Regering aanvaard.

* * *

Vraag :

Hoe zijn de gewestelijke commissies voor het gemeenschappelijk vervoer samengesteld en hoe werken zij?

Zal Limburg, in het raam van de fusie van de N. M. B. S. met de N. M. V. B. zelfstandig blijven en niet bij Antwerpen worden gevoerd? Anders is er immers geen sprake van een echte decentralisatie.

Waar zal de Commissie voor West-Vlaanderen zitting hebben?

Antwoord :

In 1976 had men geoordeeld dat het stedelijke en interstedelijke openbaar vervoer van personen aan de huidige behoeften moest worden aangepast en dat een studie moest worden gemaakt van de regionale organisatie en de nationale coördinatie van dat vervoer.

Bij koninklijk besluit van 1 december 1976 werd derhalve een coördinatiecomité opgericht om adviezen uit te brengen over de rol en de organisatie van het openbaar ver-

Question :

Dans le cadre de la fusion de la S. N. C. B. et de la S. N. C. V., n'est-il pas envisagé de scinder le conseil d'administration de la S. N. C. B. en deux ailes, qui décideront chacune de l'exploitation du réseau pour chaque communauté?

Au nom de son groupe politique, un autre membre estime au contraire qu'il faut maintenir l'unité de gestion de la S. N. C. B., qui constitue un service public d'intérêt national.

Cela ne doit cependant pas empêcher une réorganisation et une plus grande décentralisation de cette gestion.

Réponse :

Le Ministre doute que la régionalisation de la S. N. C. B. constitue une mesure susceptible d'apporter une plus grande efficacité des transports en commun en Belgique.

Il signale que la politique des transports, conformément à la législation en vigueur, est une matière nationale.

Au surplus, il ne peut souscrire à la proposition, estimant que, si elle était suivie, elle serait de nature à entraîner, pour les trois régions, une perte considérable d'efficacité des transports en commun.

Par contre, il approuve les considérations émises par plusieurs membres qui ont insisté sur la nécessité d'une plus grande décentralisation dans la gestion des transports en commun.

Il est également convaincu qu'une plus grande efficacité des transports en commun implique, tout en sauvegardant l'unité de l'entreprise, qu'il faille recourir à des groupes disposant de pouvoirs de gestion plus étendus que ceux dont ils disposent aujourd'hui.

C'est dans ce sens que vont les propositions formulées au Gouvernement pour ce qui concerne la fusion de la S. N. C. B. et de la S. N. C. V.

Ces propositions prévoient en effet :

- la mise en place de groupes sous-régionaux devant disposer d'une certaine autonomie;
- la participation des régions dans le conseil d'administration de la société fusionnée.

Ce principe a déjà été admis par le Gouvernement.

* * *

Question :

Quelle est la composition et quel est le fonctionnement des Commissions régionales pour les transports en commun?

Dans le cadre de la fusion de la S. N. C. B. et de la S. N. C. V., le Limbourg va-t-il demeurer autonome et ne pas être rattaché à Anvers et ce, pour assurer une véritable décentralisation?

Quel sera le siège de la Commission prévu pour la Flandre occidentale?

Réponse :

En 1976, il avait été considéré qu'une adaptation des transports en commun urbains et interurbains de personnes aux besoins actuels s'imposait et qu'il devait être procédé à une étude de l'organisation de ces transports sur le plan régional et de leur coordination sur le plan national.

L'arrêté royal du 1^{er} décembre 1976 a donc mis en place un comité coordonnateur ayant pour mission d'émettre des avis concernant le rôle et l'organisation des transports

voer, met name in verband met de algemene opzet van de netten, met inbegrip van de infrastructuur, de vaststelling van normen voor de aanleg van nieuwe lijnen, het tariefstelsel, de verdeelsleutels voor de subsidies, de centralisering van de bestellingen van rollend materieel, de bouw en de concentratie van werkplaatsen en opslagplaatsen.

Bovendien werden vijf regionale Commissies opgericht voor de agglomeraties Brussel, Antwerpen, Charleroi, Gent en Luik en ook acht voor de zones Antwerpen, Brabant, Henegouwen, Limburg, Luik-Namen, Oost-Vlaanderen, West-Vlaanderen en het zuid-oosten van het land.

De regionale commissies hebben dezelfde bevoegdheid als het coördinatiecomité, maar binnen hun eigen zone.

De juiste geografische grenzen van elke vervoersentiteit worden door de Minister van Verkeerswezen vastgesteld.

De stad Mechelen die in de provincie Antwerpen ligt, behoort thans tot de groepen Antwerpen van de N. M. B. S. en de N. M. V. B. en dit om technische redenen.

De samenstelling van de regionale commissie voor de vervoersentiteit Antwerpen is geregeld bij ministerieel besluit van 24 oktober 1977. De bevolking is in de commissie vertegenwoordigd door afgevaardigden van de plaatselijke en gewestelijke overheden.

Naar aanleiding van de uitvoering van de fusie tussen de N. M. B. S. en de N. M. V. B. zal de samenstelling van de commissies misschien moeten worden gewijzigd. Te geleger tijd zal dat vraagstuk worden onderzocht.

Nog steeds in verband met de vertegenwoordiging van de gewesten in de beheersorganen van de N. M. B. S. werden vragen gesteld over de verdeling van het spoorwegnet in groepen.

Deze aangelegenheid ressorteert thans onder de raad van beheer van de N. M. B. S. en van de N. M. V. B.

De Minister meent evenwel dat die verdeling in sub-regionale beheersorganen helemaal moet worden herzien naar aanleiding van de fusie van de nationale vervoermaatschappijen. Er werd toegegeven dat het wenselijk is negen groepen op te richten, waarvan vier in Wallonië, vier in Vlaanderen en één voor het centrale gedeelte van het land. De grenzen van die zones zijn nog niet vastgelegd, maar eerlang zal daaraan een onderzoek worden gewijd, omdat die aangelegenheid bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit moet worden geregeld. Het is dus te vroeg om voor West-Vlaanderen de zetel van een groep reeds vast te stellen, zoals een lid had gevraagd.

* * *

Vraag :

Hoe komt het dat de lopende uitgaven van de N.M.B.S. welke slechts met 335 miljoen stegen tussen 1979 en 1980, thans tussen 1980 en 1981 een stijging kennen met 3 miljard 366 miljoen. Hetzelfde geldt voor de M.I.V.'s en de N.M.V.B. : stijging van 100 miljoen tussen 1979 en 1980 en 1 miljard 339 miljoen tussen 1980 en 1981. Wordt hier geen catastrofale schijn-werkgelegenheidspolitiek gevoerd met overheidsgelden welke moeten opgebracht worden door de actieve bevolking uit de private sector ?

Antwoord :

Inzake de stijging van de lopende uitgaven tussen 1979 en 1980 en de prognoses voor 1981, vergeleken met die voor 1980, zij aangestipt dat de sociale maatregelen, met name de toepassing per 1 oktober 1979 van de 38-urenweek en de humanisatiemaatregelen (inzonderheid ten behoeve van de

en commun, notamment à propos de la conception générale des réseaux, y compris l'infrastructure, l'établissement des normes pour la création de nouvelles lignes, la structure tarifaire, les critères pour la répartition des subsides, la centralisation des commandes de matériel roulant, la construction et la concentration des ateliers et dépôts.

En outre, cinq commissions régionales pour les agglomérations de Bruxelles, Anvers, Charleroi, Gand et Liège ainsi que huit pour les entités de transport d'Anvers, Brabant, Hainaut, Limbourg, Liège-Namur, Flandre orientale, Flandre occidentale et la partie sud-est du pays, ont été créées.

Les commissions régionales ont une mission semblable à celle du comité coordonnateur, mais limitée à leur zone d'activité.

Les limites géographiques exactes de chaque entité de transport sont fixées par le Ministre des Communications.

La ville de Malines, située dans la province d'Anvers, fait actuellement partie des groupes d'Anvers de la S.N.C.B. et de la S.N.C.V., et ceci pour des raisons d'ordre technique.

La composition de la Commission régionale pour l'entité de transport d'Anvers est réglée par l'arrêté ministériel du 24 octobre 1977. L'intervention de la population dans les commissions est assurée par les représentants des autorités locales et régionales.

A l'occasion de la concrétisation de la fusion S.N.C.B.-S.N.C.V., l'adaptation de la composition des commissions pourrait s'imposer. Il sera procédé à un examen de cette question en temps utile.

Toujours au sujet de la représentation des régions dans la gestion de la S. N. C. B., des questions ont été posées au sujet de la répartition du réseau ferroviaire en groupes.

Cette matière relève actuellement de la compétence du conseil d'administration de la S.N.C.B. et de la S.N.C.V.

Toutefois, le Ministre estime que cette répartition en organes de gestion subrégionaux est à revoir totalement à l'occasion de la fusion des sociétés nationales de transport. La nécessité a été reconnue de créer neuf groupes, dont quatre en Wallonie, quatre en Flandre et un pour la partie centrale du pays. Les limites de ces groupes ne sont pas encore définies, mais elles seront examinées prochainement, étant donné que cette matière est à régler par un arrêté royal à délibérer en Conseil des ministres. Il est donc prématuré de vouloir fixer déjà le siège d'un groupe pour la Flandre occidentale comme l'avait demandé un membre.

* * *

Question :

Comment se fait-il que les dépenses courantes de la S. N. C. B., qui n'ont augmenté que de 335 millions de 1979 à 1980, accusent une hausse de 3 milliards 366 millions de 1980 à 1981 ? Il en va de même des S. T. I. et de la S. N. C. V. : les dépenses y ont augmenté de 100 millions de 1979 à 1980 et de 1 milliard 339 millions de 1980 à 1981. N'y mène-t-on pas à l'aide des deniers publics, qui proviennent de la population active du secteur privé, un simulacre de politique de l'emploi qui aboutit à des résultats catastrophiques ?

Réponse :

Au sujet de l'augmentation des dépenses courantes intervenue de 1979 à 1980 ainsi que des prévisions de 1981 par rapport à 1980, il convient de signaler que les mesures sociales, notamment l'application de la semaine des 38 heures au 1^{er} octobre 1979 et les mesures d'humanisation (princi-

bestuurders) in een vermeerdering van het aantal personeelsleden resulteerde met als bijkomend gevolg een stijging van de personeelslasten die op de exploitatierekening drukken.

* * *

C. — N. M. B. S.

Vraag :

Het personeel van de N. M. B. S. nam in 1980 met 2700 personeelsleden toe, ofschoon men een aanwervingsstop had aangekondigd. Hoe kan dat uitgelegd worden ?

Zal de aanwervingsstop bij de N. M. B. S. van lange duur zijn ?

Zal de mobiliteit van het personeel en niet alleen die van het administratief en technisch, doch ook van het rijdend personeel, waardoor openstaande betrekkingen kunnen worden bezet, het verkeer niet in de war sturen of zelfs het ongevallenrisico verhogen ?

Antwoord :

De ontwikkeling van het personeelsbestand van de N. M. B. S. tijdens de laatste jaren ziet er als volgt uit :

op 31-12-1976	58 774 agenten
op 31-12-1977	59 152 agenten
op 31-12-1978	59 830 agenten
op 31-12-1979	64 288 agenten
op 31-12-1980	66 914 agenten

De grootste aangroei werd in 1979 geconstateerd, hij hield verband met de invoering van de 38-urenweek en met bepaalde maatregelen ter humanisering van de prestaties van bepaalde categorieën van personeelsleden, waaronder met name de treinbestuurders. De aangroei van het personeelsbestand is ook gedeeltelijk te wijten aan de stijging van de omvang van de infrastructuurwerken, met name ter uitvoering van het elektrificeringsprogramma.

De N. M. B. S. streeft ernaar de mobiliteit van het personeel binnen de maatschappij of de omscholing ervan zoveel mogelijk te bevorderen, daarbij rekening houdend met de behoeften van de ontwikkeling van bepaalde technieken zoals b.v. de overgang van dieseltractie naar elektrische.

* * *

Vraag :

Beginnt de N. M. B. S. niet aan een te uitgebreid elektrificatieprogramma dat een te grote afhankelijkheid van de elektriciteitsmaatschappijen zal meebrengen ?

Antwoord :

Het antwoord moet worden gezien in de algemene context van de thans onontbeerlijke energiebesparingen en van de betalingsbalans. Er zij immers aangestipt dat de elektriciteitscentrales gebruik maken van verschillende energiedragers : kernenergie, steenkool en aardolie, waarvan het aandeel gestaag vermindert dank zij het omschakelingsprogramma van de Belgische centrales. Elke geëlektrificeerde kilometer spoor betekent een besparing aan dieselolie van zowat 65 500 liter per kilometer en per jaar. Het elektrificeringsbeleid beoogt bijgevolg een grotere onafhankelijkheid op technisch zowel als op economisch vlak ten opzichte van de olieproducerende landen. Een dergelijk beleid wordt overigens ook in de buurlanden gevoerd.

De kW/u-prijs wordt gecontroleerd door de Minister van Economische Zaken en de N. M. B. S. heeft geen vat op de

palement en faveur du personnel de conduite) ont entraîné une augmentation des effectifs et partant des charges en personnel grévant le compte d'exploitation.

* * *

C. — S. N. C. B.

Question :

Le personnel de la S. N. C. B. a augmenté de 2 700 unités en 1980 alors qu'un arrêt des recrutements avait été annoncé. Comment cette hausse se justifie-t-elle ?

Le blocage du recrutement à la S. N. C. B. sera-t-il de longue durée ?

La mobilité du personnel non seulement administratif et technique mais aussi roulant pour remplir les postes vacants ne va-t-elle pas perturber le trafic ou même accroître le risque d'accidents ?

Réponse :

L'effectif total en service à la S. N. C. B. a évolué comme suit ces dernières années :

au 31-12-1976	58 774 agents
au 31-12-1977	59 152 agents
au 31-12-1978	59 830 agents
au 31-12-1979	64 288 agents
au 31-12-1980	66 914 agents

L'évolution la plus importante constatée a eu lieu en 1979 et correspond à la mise en application de la semaine des 38 heures ainsi qu'à des mesures d'humanisation des prestations de certaines catégories du personnel, dont principalement les conducteurs de train. Une partie de l'accroissement du personnel s'explique également par l'augmentation du volume des travaux d'infrastructure et, notamment, l'exécution du programme d'électrification.

La S. N. C. B. s'efforce d'assurer le plus possible la mobilité du personnel en son sein ou encore sa reconversion, suivant les nécessités de l'évolution des techniques telles que, par exemple, le passage de la traction diesel à la traction électrique.

* * *

Question :

La S. N. C. B. ne s'engage-t-elle pas dans un programme trop vaste d'électrification, lequel entraînerait une trop grande dépendance envers les sociétés productrices d'électricité ?

Réponse :

Il faut placer la réponse dans le contexte général des économies d'énergie aujourd'hui indispensables ainsi qu'au niveau de la balance des paiements. Il convient en effet de souligner que les centrales électriques font appel à des sources primaires d'énergie diversifiées : le nucléaire, le charbon et le pétrole, dont la part diminue sans cesse grâce au programme de reconversion de centrales belges. Chaque kilomètre de ligne électrifiée représente une économie en gasoil de quelque 65 500 litres par km et par an. La politique d'électrification vise donc à une plus grande indépendance tant technique qu'économique à l'égard des pays producteurs de pétrole. Elle est d'ailleurs appliquée dans les pays voisins.

En ce qui concerne le prix du kW/h, celui-ci est contrôlé par le Ministère des Affaires économiques, la S.N.C.B.

prijsbepaling terzake. De constante stijging van de kW/u-prijs geeft evenwel te denken dat een strengere rijkscontrole in de toekomst noodzakelijk zal zijn.

* * *

Vraag :

Door de invoering van elektrische tractie zullen werkplaatsen teloorgaan omdat daarmee minder personeel is gemoeid dan met dieseltractie. Bovendien zullen onderhoud en herstel in de centrale werkplaatsen moeten gebeuren, wat een bijkomend nadeel is. Hoe kan die beslissing dan worden verantwoord?

Antwoord :

De N. M. B. S. tracht de werkgelegenheid te handhaven, maar toch moet worden toegegeven dat de elektrische tractie ook voordelen biedt, zoals lagere kosten voor onderhoud van het materieel, dus een bijkomend argument voor het programma inzake elektrificering, omdat de exploitatiekosten zullen dalen. Die maatregel gaat in de richting van een gezond beheer van de N. M. B. S.

* * *

Vraag :

Omvat het maatschappelijk kapitaal van de N. M. B. S. nog privé-kapitaal? Zo ja, in welke verhouding?

Antwoord :

Bij de wet tot oprichting van de maatschappij in 1926 werd het maatschappelijk kapitaal op 11 miljard F vastgesteld. Voor 1 miljard bestond het kapitaal uit 10 miljoen gewone aandelen van 100 F, op naam en onvervreemdbaar, die aan de Staat werden overgedragen in ruil voor zijn inbreng, en voor 10 miljard F uit 20 miljoen preferente aandelen van 500 F aan toonder.

Van de 10 miljard preferente aandelen werden er 5 miljard overgedragen aan het Amortisatiefonds voor de Rijks-schuld om de inbreng van de Staat volledig te vergoeden en werden de overige 5 miljard op de beurs uitgegeven :

4 525 000 000 in België,
275 000 000 in Zwitserland,
200 000 000 in Nederland.

Sinds 1937 schrijft de Staat de preferente aandelen af die publiek worden verhandeld door inkoop op de beurs. De afgeschreven aandelen worden vervangen door bewijzen van deelgerechtigdheid die nog steeds recht geven op één stem per tien aandelen in de algemene vergadering.

Ingevolge de inkoop door de Staat van preferente aandelen viel het maatschappelijk kapitaal van 11 miljard op 31 december 1980 als volgt uiteen :

Gewone aandelen in het bezit van de Staat : 1 000 miljoen,
Preferente aandelen in het bezit van de Staat : 5 000 miljoen,
Preferente aandelen in het bezit van houders : 1 612 miljoen,
Bewijzen van deelgerechtigdheid : 3 388 miljoen.

Het aandeel van de Staat (overheidssector) in het maatschappelijk kapitaal van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen bedroeg op 31 december 1980 dus 9 388 miljoen of 85,35 %, terwijl de privé-sector nog 1 612 miljoen preferente aandelen aan toonder of 14,65 % bezat.

n'ayant pas d'action sur la fixation du prix en la matière. L'accroissement constant du prix du kW/h donne cependant à penser qu'un contrôle plus sévère de l'Etat s'avèrera indispensable dans l'avenir.

* * *

Question :

La traction électrique va supprimer des emplois car elle en requiert moins que la traction diesel. En outre, l'entretien et la réparation devront se faire dans les ateliers centraux, d'où un handicap supplémentaire. Comment la décision prise se justifie-t-elle?

Réponse :

La S. N. C. B. s'efforce de maintenir l'emploi mais il est vrai que parmi les avantages de la traction électrique doit être citée une réduction des charges d'entretien du matériel, ce qui est une justification supplémentaire du programme des électrifications par la réduction des charges d'exploitation. Cette mesure va dans le sens d'une gestion saine de la S. N. C. B.

* * *

Question :

Le capital social de la S. N. C. B. comprend-il encore du capital privé? Si oui, dans quelle proportion?

Réponse :

La loi constitutive de la Société a fixé en 1926 le capital social à 11 milliards de F. Il était représenté, pour 1 milliard, par 10 millions d'actions ordinaires de 100 F nominatives et inaliénables remises à l'Etat en rémunération de son apport et, pour 10 milliards, par 20 millions d'actions privilégiées de 500 F au porteur.

Des 10 milliards d'actions privilégiées, 5 milliards furent remis au Fonds d'amortissement de la dette publique pour parfaire la rémunération des apports de l'Etat et les 5 milliards restants furent émis sur le marché public :

4 525 000 000 en Belgique,
275 000 000 en Suisse,
200 000 000 en Hollande.

Depuis 1937, l'Etat procède à l'amortissement des actions privilégiées placées dans le public, par rachats en bourse. Les actions amorties sont remplacées par des actions de jouissance qui continuent à donner droit à une voix par dix actions à l'assemblée générale.

Au 31 décembre 1980, à la suite des rachats d'actions privilégiées par l'Etat, le capital social de 11 milliards se répartit comme suit :

Actions ordinaires détenues par l'Etat : 1 000 millions,
Actions privilégiées détenues par l'Etat : 5 000 millions,
Actions privilégiées détenues par des porteurs : 1 612 millions,
Actions de jouissance : 3 388 millions.

On constate donc que la part de l'Etat (secteur public) dans le capital social de la Société nationale des Chemins de fer belges était au 31 décembre 1980 de 9 388 millions, soit 85,35 %, et que le secteur privé détenait encore 1 612 millions d'actions privilégiées au porteur, soit 14,65 %.

Vraag :

Het Rijk moet opdraaien voor de verliezen van de N. M. B. S.

Nu is het zo dat een overeenkomst werd gesloten, luidens welke de tarieven jaarlijks kunnen worden herzien.

Waarom heeft de N. M. B. S. in 1980 1,6 miljard verloren, doordat zij haar tarieven niet verhoogd heeft ofschoon zij dat mocht?

Antwoord :

Iedere beslissing betreffende een verhoging van de tarieven behoort juridisch gezien uitsluitend tot de bevoegdheid van de raad van beheer van de N. M. B. S.

* * *

Vraag :

De tarieven van de N. M. B. S. werden tussen 1978 en 1980 verhoogd met 12 %. Welke aanpassingen zijn er voorzien tussen 1980 en 1982?

Antwoord :

Inzake tarieven werd op 1 januari 1980 een verhoging van 12 % voor het reizigersverkeer doorgevoerd.

In het kader van het beleid ter bevordering van het gemeenschappelijk vervoer wordt voor 1981 overeenkomstig de regeringsverklaring geen verhoging inzake reizigerstarieven in het vooruitzicht gesteld. Aan de prijzencommissie werden enkele aanpassingen voor de goederentarieven voorgesteld, maar die heeft nog geen advies terzake uitgebracht. Het dossier zal door de Regering bij het opmaken van de begroting worden onderzocht.

* * *

Vraag :

De tarieven moeten worden herzien en daarbij moet een voorkeurtarief worden ingevoerd voor de grote afstanden per trein, bus en tram. De tariefverhoging werd door de raad van beheer van de N. M. B. S. slechts toegestaan mits de belofte dat de tarieven voor de grote afstanden worden aangepast. Is dat waar?

Antwoord :

De Minister wijst er op dat inzake het degressief karakter van de reizigerstarieven over de jongste verhoging met 12 % met ingang van 1 januari 1980 enkele opmerkingen werden gemaakt betreffende de weerslag ervan op de prijzen voor de treinkaartjes voor grote afstanden. De Coördinatiecommissie voor het Vervoer heeft dat vraagstuk onderzocht en zij is tot het besluit gekomen dat een grotere degressiviteit voor dergelijke kaartjes slechts tot stand kan komen op voorwaarde dat het op budgettair vlak voor de N. M. B. S. een blanco-operatie wordt.

Men zou een financiële compensatie kunnen vinden door de basisprijs voor de korte en middellange afstandskartjes te verhogen, door de degressiviteit van de abonnementen te beperken of door de compensaties en steun van de Staat aan de N. M. B. S. op te voeren.

Aangezien geen van die oplossingen in de huidige omstandigheden uitvoerbaar lijkt, heeft het Coördinatiecomité op 6 februari 1980 een ongunstig advies uitgebracht betreffende de toepassing van de bedoelde maatregelen.

* * *

Question :

L'Etat doit couvrir les pertes subies par la S. N. C. B.

Or, une convention a été conclue selon laquelle les tarifs pourraient être revus chaque année.

Pourquoi la S. N. C. B. a-t-elle perdu 1,6 milliard en 1980 du fait qu'elle n'a pas augmenté ses tarifs alors qu'elle le pouvait?

Réponse :

Toute décision concernant une augmentation tarifaire est juridiquement de la stricte compétence du conseil d'administration de la S. N. C. B.

* * *

Question :

Les tarifs de la S. N. C. B. ont été augmentés de 12 % entre 1978 et 1980. Quelles sont les adaptations prévues pour la période 1980-1982?

Réponse :

En matière de tarifs, une augmentation est intervenue au 1^{er} janvier 1980 qui s'élevait à 12 % pour le trafic voyageurs.

Pour 1981, dans le cadre de la politique de promotion des transports en commun conforme à la déclaration gouvernementale, il n'a pas été envisagé d'augmentation en matière de tarifs voyageurs. Certains ajustements des tarifs marchandises ont été proposés à la Commission des prix qui n'a pas encore remis d'avis à ce sujet. Le dossier sera examiné par le Gouvernement dans le cadre de la fixation du budget.

* * *

Question :

Les tarifs doivent être revus dans le sens d'un tarif préférentiel pour les grandes distances avec billet pour train, tram et bus. L'augmentation des tarifs n'avait été consentie par le conseil d'administration de la S. N. C. B. que contre la promesse d'adapter les tarifs pour les grandes distances. Qu'en est-il?

Réponse :

En ce qui concerne la degressivité des tarifs voyageurs, le Ministre signale que la dernière augmentation des tarifs voyageurs, de 12 %, appliquée depuis le 1^{er} janvier 1980, a fait l'objet de certaines remarques quant à la répercussion sur les prix des billets pour les grandes distances. Le Comité coordonnateur des Transports a étudié cette question et aboutissait à la conclusion qu'une dégressivité tarifaire pour les billets ne pouvait être réalisée qu'à la condition que l'opération restât blanche sur le plan budgétaire de la S. N. C. B.

Une compensation financière pourrait être réalisée, soit par la majoration des prix de base des billets pour les petites et moyennes distances, soit par la limitation de la dégressivité tarifaire des abonnements, soit par l'augmentation de compensations et aides accordées par l'Etat à la S. N. C. B.

Aucune de ces solutions n'étant réalisables dans les circonstances actuelles, le Comité coordonnateur a émis, le 6 février 1980, un avis défavorable concernant l'application de la mesure évoquée.

* * *

Vraag :

Volgens bepaalde statistieken zou het aantal treinstilstanden per duizend inwoners nogal sterk verschillen van provincie tot provincie. Zo worden cijfers bereikt van 11 treinstilstanden per duizend inwoners voor Luxemburg tot 1,8 voor Limburg. Het gemiddelde van 4,7 voor het Rijk wordt overschreden in Luik (5,1), Oost-Vlaanderen (5,2), Henegouwen (7,6), Namen (8,8) en Luxemburg. Het aantal reizigers per treinstilstand schommelt tussen 4 en 28.

Het rijksgemiddelde bedraagt 16. Dit getal wordt niet bereikt in Luxemburg (4,7), Limburg en Luik (8,3), Henegouwen (10), Namen (12). De N. M. B. S. zou een studie begonnen zijn teneinde aan het publiek een betere spoorwegdienst te bieden. Wordt hierbij rekening gehouden met een meer efficiënt beheer en wordt er gestreefd naar meer gelijkheid tussen de Vlaamse en Waalse provincies? Wanneer zal de N. M. B. S. de conclusies van hogergenoemde studie bekend maken?

Antwoord :

De cijfers inzake het aantal treinstilstanden per duizend inwoners worden sterk beïnvloed door de sociaal-economische toestand die verschilt van provincie tot provincie. Zo wordt het treinverkeer bevorderd door het bestaan van grote steden.

De vergelijking van de cijfers met de sociaal-economische toestand in de diverse provincies evenals de beoordeling van het aanbod inzake vervoer heeft slechts betekenis wanneer men het globaal aanbod van de N. M. B. S. en van de N. M. V. B. in aanmerking neemt.

De N. M. B. S. verricht een marktstudie in het kader van de reorganisatie van de exploitatie van het net en van de fusie N. M. B. S.-N. M. V. B.

* * *

Vraag :

Welk aandeel heeft de privé-sector in de herstellingen van de N. M. B. S.-installaties? Welke schikkingen heeft de N. M. B. S. genomen om Belgisch spoorwagemateriaal in het buitenland te plaatsen?

Antwoord :

Tussen de N. M. B. S. en de privé-sector bestaat een uitstekende samenwerking die op velerlei manieren tot uiting komt en ondermeer in gemeenschappelijke instellingen zoals Transurb Consult, een instelling die voor 50 % in handen is van instellingen van openbaar nut (N.M.B.S. en M.I.V.B.) en voor 50 % in handen van privé-bureaus; deze instelling speelt een belangrijke rol met het oog op de bevordering van de aankoop van Belgisch materiaal in het buitenland.

Deze samenwerking komt verder concreet tot uiting in het feit dat de N. M. B. S.-ingenieurs en technici ter beschikking stelt van de privé-bedrijven. De Minister heeft in dat verband de N. M. B. S. verzocht voortaan de kosten van die samenwerking in rekening te brengen.

De Minister wijst op het belangrijk aandeel van de N. M. B. S. in de beslissingen die bij de privé-sector geplaatst worden m.b.t. het rollend materieel, in de algemene voorraad en in de civieltechnische werken. De stopzetting of een belangrijke vertraging van de N. M. B. S.-bestellingen zou trouwens heel wat privé ondernemingen in moeilijkheden brengen.

* * *

Vraag :

Er is onlangs een wetsvoorstel neergelegd waarbij aan de N. M. B. S. de mogelijkheid zou gegeven worden om spoorwagematerieel te fabriceren.

Question :

Selon certaines statistiques, le nombre d'arrêts de trains par mille habitants différerait assez sensiblement de province à province. Les chiffres obtenus varient entre 11 arrêts de train par mille habitants au Luxembourg et 1,8 au Limbourg. La moyenne de 4,7 pour le Royaume est dépassée à Liège (5,1), en Flandre orientale (5,2), dans le Hainaut (7,6), à Namur (8,8) et au Luxembourg. Le nombre de voyageurs par arrêt de train varie entre 4 et 28.

La moyenne pour tout le pays s'élève à 16. Ce chiffre n'est pas atteint au Luxembourg (4,7, au Limbourg et à Liège (8,3), dans le Hainaut (10), à Namur (12). La S. N. C. B. aurait entamé une étude en vue d'offrir au public de meilleurs services de chemin de fer. Dans ce but, cherchera-t-on à accroître l'efficacité de la gestion et s'efforcera-t-on de réaliser une égalité plus grande entre les provinces flamandes et wallonnes? Quand la S. N. C. B. publiera-t-elle les conclusions de cette étude?

Réponse :

En matière de nombre d'arrêts de trains par mille habitants, les chiffres sont fortement influencés par la situation socio-économique, qui diffère de province à province. Ainsi, par exemple, l'existence de grandes villes favorise l'utilisation du chemin de fer.

La comparaison des chiffres avec la situation socio-économique des différentes provinces ainsi qu'une appréciation de l'offre des transports n'ont une signification qu'en prenant en considération l'offre globale de la S. N. C. B. et de la S. N. C. V.

La S. N. C. B. effectue une étude de marché à situer dans le cadre de la réorganisation de l'exploitation du réseau qui est conditionnée par la fusion S. N. C. B.-S. N. C. V.

* * *

Question :

Quel est le rôle de l'industrie privée dans les réparations des installations de la S. N. C. B.? Quelles dispositions sont prises par la S. N. C. B. pour promouvoir le matériel belge à l'étranger?

Réponse :

Il existe entre la S. N. C. B. et l'industrie privée une excellente collaboration, qui se matérialise sous diverses formes et notamment par l'existence d'organismes communs tel que Transurb Consult, organisme qui groupe à raison de 50 % des organismes d'intérêt public (la S. N. C. B., la S. T. I. B.) et 50 % de bureaux privés et qui joue un rôle important pour la promotion des fabricats belges à l'étranger.

De plus, cette collaboration se concrétise par la mise à la disposition, par la S. N. C. B., d'ingénieurs et de techniciens auprès de l'industrie privée. A cet égard, le Ministre a invité la S. N. C. B. à porter en compte à l'avenir le coût de cette collaboration.

Il souligne le rôle important joué par la S. N. C. B. au niveau des commandes au secteur privé de matériel roulant, d'approvisionnement général, de travaux de génie civil. Par ailleurs, une cessation ou un ralentissement important des commandes de la S. N. C. B. mettrait en péril nombre de sociétés privées.

* * *

Question :

Une proposition de loi qui a été déposée récemment tend à permettre à la S. N. C. B. de fabriquer du matériel ferroviaire.

Hoe staat de Regering tegenover dit voorstel ?

Sedert verscheidende jaren doet de N. M. B. S. zelf alle herstellingen van het rollend materiaal.

Dit is niet het geval in verscheidene Europese landen waar de privé industrie een soms aanzienlijk aandeel der herstellingen uitvoert. Dit verzekert de constructiewerkhuizen een zekere werkstabiliteit welke de rendabiliteit ten goede komt. Kan dit niet in ons land ? Ons land kende na de tweede wereldoorlog 35 private bedrijven voor de constructie van spoomateriaal. Nu zijn er nog drie voor mechanische constructie, één voor elektrische constructie en twee voor diesels.

Wenst de Regering ook deze bedrijven af te bouwen of zal ze ze steunen door hun meer onderhoudswerk toe te vertrouwen ?

Wat overweegt de Regering om deze enkele resterende bedrijven een internationale dimensie te geven en dit voor elk specifiek openbaar vervoermiddel of onderdeel ? Wat doet de Regering om de competitiviteit van onze bedrijven te verbeteren en een soms onvoldoende rendabiliteit te herstellen ? Welke maatregelen overwegen het ministerie, de N. M. B. S. en andere instanties om de uitvoer van Belgisch spoomateriaal te promoveren ?

Is het juist dat de N. M. B. S. overweegt om een eigen studiecentrum op te richten los van de bestaande private centra en dus concurrerend ?

Is dit te verzoenen met het algemeen aanvaard standpunt dat de overheid enkel initiatieven moet nemen waar de private sector in gebreke blijft ? Is het dubbel gebruik geen overbodige luxe en kunnen de karige overheidsmiddelen niet beter besteed worden ?

Bestaat er een studie waaruit blijkt hoeveel het onderhoud der treinstellen en machines kost in de huidige omstandigheden door de N. M. B. S. zelf en hoeveel het zou kosten indien het aan private bedrijven werd toevertrouwd ? Indien een dergelijke studie bestaat, welke besparing of meer uitgave betekent dit per jaar voor de gebruiker of de gemeenschap ? Indien deze niet bestaat, waarop wordt gewacht om een dergelijke studie uit te voeren ?

Antwoord :

In verband met de vraag betreffende het wetsvoorstel dat de bouw van rollend materieel door de werkplaatsen van de N. M. B. S. mogelijk moet maken, zal de Minister het standpunt van de Regering mededelen wanneer het dossier door de Commissie zal worden behandeld.

Inzake studies is het juist dat de N. M. B. S. over technische diensten beschikt die diverse werken op dat gebied kunnen uitvoeren. Dit is niet nieuw en de Minister heeft geen andere redenen om op dit gebied van het door zijn voorgangers gevolgde beleid af te wijken.

* * *

Vraag :

Locomotieven die bij Belgische firma's besteld worden, kosten aan de N. M. B. S. 82 miljoen, terwijl diezelfde machines in Oostenrijk 48 miljoen kosten. Worden in het geheim subsidies aan die firma's toegekend ?

Vragen zij dezelfde prijs aan de buitenlandse kopers ?
Hoeveel locomotieven werden besteld ?

Antwoord :

De Minister heeft eveneens oog voor de hoge prijs van het door de Belgische constructeurs geproduceerde rollend materieel en hij heeft aan het departement gevraagd dat probleem ten gronde te onderzoeken. Die studie is nog niet beëindigd.

Quelle est la position du Gouvernement au sujet de cette proposition ?

Depuis plusieurs années, la S. N. C. B. effectue elle-même les réparations du matériel roulant.

Il n'en est pas ainsi dans plusieurs pays européens où une part parfois considérable des réparations est confiée à l'industrie privée. Cette formule garantit aux ateliers de construction un niveau d'activité relativement constant, qui a une incidence favorable sur la rentabilité. Ne pourrait-on appliquer le même système dans notre pays ? Après la deuxième guerre mondiale, la Belgique comptait 35 entreprises privées de construction de matériel ferroviaire. Il n'en reste plus que trois pour la construction mécanique, une pour la construction électrique et deux pour le diesel.

Le Gouvernement souhaite-t-il que ces entreprises disparaissent également ou les aidera-t-il en leur confiant davantage de travaux d'entretien ?

Le Gouvernement a-t-il prévu des mesures visant à donner à ces dernières entreprises une dimension internationale, et ce pour chaque mode ou chaque branche des transports publics ? Que fait le Gouvernement pour promouvoir la compétitivité de nos entreprises et pour améliorer une rentabilité parfois insuffisante ? Quelles sont les mesures prévues par le Ministère, par la S. N. C. B. et par d'autres instances en vue de promouvoir nos exportations de matériel ferroviaire ?

Est-il exact que la S. N. C. B. envisage de créer son propre centre d'études qui serait entièrement indépendant et dès lors concurrent des centres privés ?

Une telle initiative est-elle compatible avec le principe général selon lequel les pouvoirs publics n'interviennent qu'en cas de carence du secteur privé ? Le double emploi ne constitue-t-il pas un luxe et ne pourrait-on faire un meilleur usage des maigres ressources de l'Etat ?

Existe-t-il une étude qui précise à combien s'élève le coût de l'entretien des rames et des machines par la S. N. C. B. dans les circonstances actuelles et à combien il s'élèverait si cet entretien était confié à des firmes privées ? Si une telle étude existe, quelle économie ou quel supplément de dépenses cette formule représenterait-elle annuellement pour le consommateur ou la communauté ? Dans le cas contraire, qu'attend-on pour l'effectuer ?

Réponse :

En ce qui concerne la question relative à la proposition de loi visant à permettre la construction de matériel roulant par les ateliers de la S. N. C. B., le Ministre précisera la position du Gouvernement au moment où ce dossier viendra en Commission.

En matière d'études, il est exact que la S. N. C. B. dispose de services techniques lui permettant de se livrer à divers travaux dans ce domaine. Ceci n'est pas nouveau et le Ministre ne dispose pas d'éléments qui justifieraient qu'il s'écarte en cette matière de la politique suivie par ses prédécesseurs.

* * *

Question :

Des locomotives commandées à des firmes belges coûtent à la S. N. C. B. 82 millions, alors qu'en Autriche les mêmes machines coûtent 48 millions. S'agit-il d'une subvention cachée à ces firmes ?

Demandent-elles le même prix aux acheteurs étrangers ?
Combien de locomotives sont commandées ?

Réponse :

Le Ministre s'est également inquiété du prix élevé du matériel roulant produit par les constructeurs belges et a demandé au département de se livrer à une étude approfondie à ce sujet. Cette étude n'est pas terminée à l'heure actuelle.

Men mag evenwel niet uit het oog verliezen dat de aankoop- en de exploitatiekosten zeer nauw met elkaar zijn verbonden. Om pech op volle spoorlijn en de onderhoudslast tot een minimum te beperken, wordt aanvullende apparatuur op het Belgische materieel geïnstalleerd. Sommige vreemde landen vinden dat aspect overigens erg belangrijk, hetgeen verklaart waarom bepaalde bestellingen, zoals bijvoorbeeld onlangs die van Vietnam voor 1 miljard F, in ons land worden geplaatst.

* * *

Vraag :

Wat is het aandeel van het zeetransport en het vervoer per spoor in het algemeen vervoer voor de jaren 1979 en 1980 ?

Wat is het aandeel van elke zeehaven in het goederenvervoer ?

Antwoord :

Op het totale volume van het verkeer per volledige treinwagens, met inbegrip van bulkvervoer, containers en andere, dat in 1980 71 062 691 ton bedroeg, ontving de haven van Antwerpen 13 685 964 ton van het schip om per trein te vervoeren. In diezelfde haven kwam 9 739 417 ton toe, zodat men kan stellen dat het aandeel van het door Antwerpen verzonden vervoer 33 % van het gehele Belgische net draagt.

De cijfers voor de haven van Gent bedragen 4 398 710 ton aangekomen per schip en 1 532 950 ton ter verzending, wat neerkomt op zowat 8,3 % van het totaalvervoer. Ook in 1980 ontving Zeebrugge 814 050 ton en het verzond 1 165 637 ton, of 2,8 % van het totaal.

* * *

Vraag :

Hoeveel werd er respectievelijk geïnvesteerd voor het personenvervoer en voor het goederenvervoer ?

Antwoord :

Het antwoord kan vrij nauwkeurig worden gegeven voor het rollend materieel. In 1981 wordt op een bedrag aan bestellingen van zowat 8 426 miljoen, 6 515 miljoen uitgetrokken voor reizigersmaterieel en 1 911 miljoen voor goederenmaterieel.

Voor een totale vervangingswaarde van het rollend materieel, die geraamd wordt op 196 miljard, is er 108 miljard voor het reizigersmaterieel en 88 miljard voor het goederenmaterieel.

Het is misschien interessant hier aan te stippen dat men ervan uitgaat dat een polyvalente elektrische locomotief grosso modo voor 55 % voor het reizigersverkeer en voor 45 % voor het goederenverkeer wordt ingezet.

Wat de infrastructuur betreft is het moeilijker een antwoord te geven. Die varieert immers van lijn tot lijn, op grond van de geografische gesteldheid van het verkeer dat met de tijd kan evolueren.

* * *

Vraag :

Welke bestellingen van de N. M. B. S. werden er voorzien in vorige begrotingen en zijn nog niet uitgevoerd ? Waarop wordt er gewacht ?

Il convient toutefois de ne pas perdre de vue qu'il y a le coût à l'achat et le coût à l'exploitation et que les deux sont intimement liés. Ainsi, pour minimiser les pannes en pleine voie et les charges d'entretien, des équipements supplémentaires sont prévus au matériel belge. Certains pays étrangers sont par ailleurs sensibilisés à cet aspect du problème, ce qui explique certaines commandes telle que, par exemple, celle de 1 milliard de F obtenue récemment pour le Vietnam.

* * *

Question :

Quelle est la part du transport maritime et ferroviaire dans le transport global pour les années 1979 et 1980 ?

Quelle est la part de chaque port maritime dans le trafic de marchandises ?

Réponse :

Sur le volume total du trafic par wagons complets y compris les marchandises en vrac, les conteneurs et autres, qui était en 1980 de 71 062 691 tonnes, le port d'Anvers a reçu 13 685 964 tonnes du bateau à transporter par train. A l'arrivée, dans ce même port, il y avait 9 739 417 tonnes, ce qui porte la part du trafic expédié par Anvers à 33 % de l'ensemble pour le réseau belge.

Les chiffres du port de Gand sont : 4 398 710 tonnes arrivées par bateau et 1 532 950 tonnes à l'expédition, soit quelque 8,3 % du trafic total. Egalement en 1980, Zeebrugge a reçu 814 050 tonnes et expédié 1 165 637 tonnes, soit 2,8 % du total pour le réseau.

* * *

Question :

Quelles sont les parts respectives d'investissements réservées aux personnes et aux marchandises ?

Réponse :

La réponse peut être assez précise en ce qui concerne le matériel roulant. Ainsi, en 1981, sur un montant de commande estimé à 8 426 millions, il y a 6 515 millions prévus pour du matériel voyageurs et 1 911 millions prévus pour du matériel marchandises.

Pour une valeur totale de remplacement du matériel roulant estimée à 196 milliards, il y a 108 milliards qui concernent le matériel voyageurs et 88 milliards qui se rapportent au matériel marchandises.

Il est peut-être intéressant de noter ici que l'on considère qu'une locomotive électrique polyvalente a un rôle se répartissant grosso modo en 55 % pour le trafic voyageurs et 45 % pour le trafic marchandises.

En ce qui concerne l'infrastructure, il est plus difficile de fournir une réponse. En effet, cela varie pour chaque ligne, donc en fonction du lieu géographique des trafics respectifs qui évoluent dans le temps.

* * *

Question :

Quelles sont les commandes de la S. N. C. B. qui étaient prévues dans des budgets antérieurs et qui ne sont pas encore exécutées ? Qu'attend-on ?

Antwoord :

Die vraag vergt opzoekingen. De Minister vraagt zijn administratie die te doen. Hij zal het antwoord rechtstreeks geven.

* * *

Vraag :

De N. M. B. S. overweegt om deel te nemen in het kapitaal van een vennootschap die aan een nieuwe kade in de haven van Antwerpen een terminal bouwt voor erts, kolen en staal, om per spoor en per schip te worden vervoerd. Voor dat doel moet met name bij Waalse bedrijven materieel worden besteld.

De N. M. B. S. heeft verklaard dat ze voor die participatie wacht op de toestemming van de Minister.

Waarom blijft die toestemming uit, aangezien in de Havencommissie ter zake geen enkele betwisting gerezen is ?

Antwoord :

Het is juist dat de N. M. B. S., die veruit de belangrijkste transportonderneming is voor het vervoer van stortgoederen over land, de jongste jaren een bijzondere en onverminderde belangstelling aan de dag is gaan leggen voor de ontwikkelingen op het gebied van het verhandelen van goederen in de Belgische zeehavens.

Die commerciële instelling heeft de N. M. B. S. ertoe gebracht na te gaan of het past deel te nemen :

1) met een financiële participatie van 20 % aan de oprichting te Antwerpen, op initiatief van de privésector, van een vereniging die zou zorgen voor de nodige investeringen en de exploitatie van een nieuwe overslagterminal in het z.g. 9^e dok van de haven. Het gaat hier om het Stocatradossier;

2) eveneens met een financiële participatie van 20 %, aan de oprichting te Zeebrugge, op initiatief van de « N. V. Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen », van een vennootschap die zou zorgen voor de nodige investeringen en de exploitatie van een in de achterhaven aan te leggen terminal voor het verhandelen van stortgoederen;

3) ook de Gentse havenautoriteiten hebben bij monde van de burgemeester van de stad laten weten dat zij belangstelling hebben voor die kwestie.

Het dossier betreffende een eventuele participatie van de N. M. B. S. in het kapitaal van Stocatra werd in maart j.l. door de raad van beheer van de maatschappij goedgekeurd.

Het wordt thans door de Inspectie van Financiën bestudeerd.

Onder voorbehoud van het door die Inspectie te verstrekken advies heeft de Minister geen principieel bezwaar ten aanzien van de doelstellingen die de N. M. B. S. nastreeft door te participeren in het kapitaal van ondernemingen voor het verhandelen van goederen in de zeehavens. Integendeel, want een dergelijk beleid kan de omzet van de N. M. B. S. ten goede komen.

Aangezien die operaties echter door leningen moeten worden gefinancierd, is hij van mening dat ze moeten passen in het kader van een nauwkeurig opgezette financiële planning, gelet op de weerslag die zij kunnen hebben op de bedrijfsresultaten en de leningsmogelijkheden van de N. M. B. S.

* * *

Réponse :

La question posée nécessite des recherches auxquelles le Ministre demande à son administration de procéder. Il sera répondu directement.

* * *

Question :

La S. N. C. B. envisage de participer au capital d'une société qui construit, sur un nouveau quai du port d'Anvers, un nouveau terminal pour le minerai, le charbon et l'acier, devant être transportés par chemin de fer ou par voie d'eau. Pour cette construction, du matériel doit être commandé à des entreprises, notamment wallonnes.

La S. N. C. B. a déclaré attendre l'accord du Ministre au sujet de cette participation.

Pourquoi cet accord tarde-t-il à être donné, puisque l'affaire ne donne lieu à aucune contestation à la Commission portuaire ?

Réponse :

Il est exact que la S. N. C. B., étant de loin l'entreprise la plus importante pour le transport continental de marchandises en vrac, s'est délibérément et vivement intéressée ces dernières années à l'évolution constatée dans le domaine de la manutention de marchandises dans les ports maritimes belges.

Cette attitude commerciale a pour conséquence que la S. N. C. B. a examiné l'opportunité d'une participation :

1) à Anvers, moyennant une participation financière de 20 %, à la constitution, à l'initiative du secteur privé, d'une association qui assurerait l'investissement et l'exploitation d'un nouveau terminal de transbordement à l'installation portuaire, dite 9^{me} darse; il s'agit du dossier Stocatra;

2) à Zeebrugge et également moyennant une participation de 20 %, à une société qui, à l'initiative de la « S. A. Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen », serait créée pour assurer l'investissement et l'exploitation d'un terminal à construire dans l'arrière-port pour la manutention de marchandises en vrac;

3) en outre, les autorités portuaires de Gand ont déjà, par la voix du bourgmestre de la ville, exprimé tout l'intérêt qu'elles attachent à la question qui se pose.

Le dossier relatif à une prise de participation de la S. N. C. B. dans le capital de Stocatra a été approuvé en mars par le Conseil d'administration de la S. N. C. B.

Ce dossier est actuellement à l'examen de l'Inspection des Finances.

Sous réserve de cet avis, le Ministre n'a pas d'objection de principe à émettre sur les objectifs poursuivis par la S. N. C. B. en participant au capital des entreprises pour la manutention de marchandises dans les ports maritimes; au contraire, car il s'agit d'une politique susceptible de développer le trafic de la S. N. C. B.

Ces opérations étant financées par l'emprunt, il estime néanmoins qu'elles doivent s'exécuter dans le cadre d'une planification financière précise, en raison de son impact sur les résultats et les capacités d'emprunts de la S. N. C. B.

* * *

Vraag :

De Gregg maatschappij werd onrechtstreeks een staatsmaatschappij. Kan de Minister mededelen welke bestellingen aan genoemde maatschappij werden toevertrouwd, onder welke voorwaarden, al of niet via aanbesteding, en voor welk bedrag?

Antwoord :

Meer bepaald voor de maatschappij Gregg-Europe 80 is de Minister geenszins van plan om eventuele voorstellen van de N. M. B. S. inzake bestellingen te bekrachtigen, indien bij de keuze geen rekening zou worden gehouden met de verhouding tussen prijs en kwaliteit.

* * *

Vraag :

Onlangs werd in het Europees Parlement opnieuw gepraat over de bouw van een tunnel onder het Kanaal. Deze tunnel zal een grote weerslag hebben voor de Belgische kust, meer bepaald voor Oostende als belangrijk aanknopingspunt tussen Groot-Brittannië en het vasteland. De N. M. B. S. is bij het project British Railways-S. N. C. F. betrokken en er is een verbinding met Gent en Brussel voorzien. Meent de Minister niet dat het zeker aangewezen zou zijn om ook een rechtstreekse verbinding met Oostende te realiseren?

Antwoord :

De Minister heeft interesse voor de bouw van een tunnel onder het Kanaal. Het is echter te vroeg om ter zake beslissingen te nemen. Er zijn studies nodig alvorens een standpunt kan worden ingenomen.

* * *

Vraag :

Hoe staat het met het gebruik van betonnen dwarsliggers door de N. M. B. S.? Kan het gebruik van houten dwarsliggers niet opnieuw worden veralgemeend?

Antwoord :

De N. M. B. S. is begonnen betonnen dwarsliggers te gebruiken enerzijds omdat het steeds moeilijker werd de daartoe vereiste traditionele houtsoorten (eik en beuk) te vinden en anderzijds omdat de technische kwaliteit van de betonnen dwarsliggers verbeterd is.

Het tienjarenplan voor de modernisering van het net heeft de behoeften aan dwarsliggers in de jongste jaren aanzienlijk doen toenemen, zodat de beschikbare hoeveelheden inlands hout ontoereikend zijn geworden om aan die behoeften te voldoen. Om dat te verhelpen heeft de N. M. B. S. grote hoeveelheden uitheems hout (Azoge en Karri) moeten kopen. Dat hout is echter vrij duur ten opzichte van andere soorten dwarsliggers.

Een en ander heeft met zich gebracht dat, aangezien de kwaliteit van de betonnen dwarsliggers steeds verder verbeterd is, de N. M. B. S. dat soort dwarsliggers gaan gebruiken is, zoals ook in het buitenland steeds meer wordt gedaan. Voor de Minister is er derhalve geen reden om op dat stuk het door zijn voorgangers gevoerde beleid te wijzigen.

* * *

Question :

La société Gregg est devenue indirectement une société d'Etat. Le Ministre peut-il nous communiquer quelles commandes ont été confiées à ladite société, sous quelles conditions, par adjudication ou non et pour quel montant?

Réponse :

En ce qui concerne plus particulièrement la société Gregg-Europe 80, il n'entre nullement dans les intentions du Ministre d'avaliser d'éventuelles propositions de la S. N. C. B. en matière de passation de commandes, si les choix opérés ne tenaient pas compte du rapport prix-qualité.

* * *

Question :

Le Parlement européen vient d'examiner à nouveau le problème de la construction d'un tunnel sous la Manche. Ce tunnel aura des répercussions considérables en ce qui concerne le littoral belge, et plus particulièrement la ville d'Ostende, qui est un important point de liaison entre la Grande-Bretagne et le Continent. La S. N. C. B. est associée au projet de la British Railways et de la S. N. C. F. et une liaison est prévue avec Gand et Bruxelles. Le Ministre n'estime-t-il pas qu'il conviendrait de réaliser une liaison directe avec Ostende?

Réponse :

Le problème de l'établissement d'un tunnel sous la Manche retient l'attention du Ministre. Toutefois, il est prématuré de prendre des décisions en cette matière. De toute manière, des études préalables devront être faites avant de prendre quelque position que ce soit.

* * *

Question :

Quid au sujet de la politique d'utilisation de traverses en béton par la S. N. C. B.? Ne peut-elle en revenir à un emploi intensif des traverses en bois?

Réponse :

Le recours aux traverses en béton a été motivé, d'une part, par les difficultés rencontrées par la S. N. C. B. pour assurer son approvisionnement en essences traditionnelles (chêne et hêtre) et, d'autre part, par la qualité technique présentée par la traverse en béton.

Le plan décennal de modernisation du réseau a eu pour conséquence au cours des dernières années une augmentation importante des besoins en traverses à tel point que les quantités de bois indigènes disponibles sont devenues insuffisantes pour couvrir les besoins. La S. N. C. B. a dû avoir recours, pour compléter son approvisionnement, à d'importantes fournitures en bois exotique (Azoge et Karri), dont le prix est élevé par rapport aux autres types de traverses.

Cette situation jointe au fait que la qualité de la traverse en béton n'a cessé de s'améliorer, a amené la S. N. C. B. à recourir à l'utilisation de ce type de traverses, à l'instar de ce qui se pratique de plus en plus sur les réseaux étrangers. Le Ministre ne voit dès lors aucune raison de ne pas poursuivre, en cette matière, la politique admise par ses prédécesseurs.

* * *

Vraag :

Welke criteria worden gebruikt voor het opnemen van de stations in het toekomstige intercitynet ?

Antwoord :

Ter zake gelden de volgende principes. Een station wordt in het intercitynet opgenomen voor zover het bestaan van een potentiële transportvraag naar het door dat station bediende stadscentrum bewezen is. Aanwijzingen daartoe zijn het aantal inwoners, de door de stad geboden voorzieningen (bestaan van een handelscentrum, banken, scholen, administratieve diensten enz...).

Sommige stations vormen een uitzondering op die regel, met name die welke een kernfunctie hebben in het net. Het geregistreerde aantal reizigers mag niet het enige criterium zijn, want dat cijfer wordt in ruime mate beïnvloed door de huidige treindiensten of het bestaan van een belangrijk pendelverkeer.

* * *

Vraag :

Het lawaai van de treinen rijdend op korte spoorstaven is zeer hinderlijk, vooral wanneer de spoorlijn midden bewoonde gebieden rijdt.

De spoorlijn Brugge-Knokke-Heist wordt omgelegd via Ramskapelle-Dudzele. Wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om hogergenoemde spoorlijn te moderniseren en uit te rusten met lange spoorstaven over het gehele traject ?

Antwoord :

Inzake de spoorlijn Brugge-Knokke zij opgemerkt dat daar thans een nieuwe tweespoorsbedding in aanleg is. Daarvoor wordt nieuw materiaal gebezigd. Men is voornemens op dat traject aan elkaar gelaste lange spoorstaven te leggen, behalve in bochten waar dat om technische redenen onmogelijk is.

Tussen Heist en Knokke werd besloten de spoorlijn volledig te moderniseren en te ontdebellen.

* * *

Vraag :

Wat zijn de vooruitzichten inzake de elektrificatie van de lijn die dwars door Wallonië loopt en de verlenging ervan tot Rijsel ?

Antwoord :

Inzake de werken aan de eigenlijke dwarslijn van Wallonië kunnen wij mededelen dat de treinen met elektrische tractie eind volgend jaar van de Duitse grens tot Moeskroen zullen rijden.

Inzake de verbinding Doornik-Rijsel zijn de vorige Minister, de heer Spitaels, en de Minister zelf veelvuldig in contact geweest met de Franse overheid, om een akkoord te bereiken over de elektrificatie van het Franse vak op die lijn, nl. ongeveer 11 kilometer. Enkele dagen geleden heeft hij met dat doel een brief gericht aan zijn Franse collega.

* * *

Vraag :

Bestaan er plannen om vanuit Antwerpen en Zeebrugge ijzererts aan te voeren naar de Belgisch staalcentra ?

Hoever staat het met de lijn Zeebrugge-Kortrijk-Charleroi-Dinant-Athus voor de ertsaanvoer ?

Question :

Quels sont les critères employés pour l'intégration des gares dans le réseau intercity futur ?

Réponse :

Ces principes sont les suivants. Une gare est intégrée dans le réseau intercity lorsque l'existence d'une demande potentielle de transport est démontrée vers le centre urbain desservi par cette gare. A cet effet, des indications peuvent être fournies par le nombre d'habitants ainsi que l'équipement urbain (présence d'un centre commercial, banques, écoles, services administratifs, etc...).

Certaines gares du réseau font exception à cette règle, notamment celles qui remplissent une fonction de noyau dans le réseau. Le nombre de voyageurs compté ne peut constituer le seul critère, étant donné que ce chiffre est largement influencé par les services des trains actuels ou l'existence d'un trafic de navetteurs important.

* * *

Question :

Le bruit occasionné par les trains roulant sur des rails de faible longueur est très gênant, surtout lorsque la voie ferrée traverse des agglomérations.

La ligne Bruges-Knokke-Heist est déviée via Ramskapelle-Dudzele. Profitera-t-on de l'occasion pour moderniser cette ligne de chemin de fer en l'équipant de rails longs sur la totalité du trajet ?

Réponse :

Pour ce qui est de la ligne Bruges-Knokke, un nouveau tracé à double voie est actuellement en construction. L'exécution se fait avec des matériaux nouveaux. Il est prévu de poser des rails longs soudés sur ce tronçon de ligne à l'exception des courbes de raccordement où cela n'est pas possible pour des raisons techniques.

La décision a été prise de moderniser entièrement et de dédoubler la voie entre Heist et Knokke.

* * *

Question :

Quelle est la programmation pour l'électrification de la dorsale wallonne et de son prolongement vers Lille ?

Réponse :

En ce qui concerne les travaux de la dorsale wallonne proprement dite, à la fin de l'année prochaine, les trains rouleront en traction électrique de la frontière allemande jusqu'à Mouscron.

En ce qui concerne la liaison Tournai-Lille, le Ministre précédent et le Ministre lui-même ont multiplié les contacts avec les autorités françaises en vue d'aboutir à un accord quant à l'électrification du tronçon français de cette ligne, soit environ 11 kilomètres. Il y a quelques jours, il a écrit à cette fin à son homologue du gouvernement français.

* * *

Question :

L'acheminement du minerai est-il prévu d'Anvers et de Zeebrugge vers les centres sidérurgiques belges ?

Quid de l'itinéraire Zeebrugge-Courtrai-Charleroi-Dinant-Athus pour le transport des minerais ?

Antwoord :

Het vervoer van ijzererts gebeurt bijna uitsluitend vanuit de haven van Antwerpen en volgt de lijn Antwerpen-Leuven-Ottignies-Namen-lijn 162 van de elektrische tractie en lijn 125 (zogenoemde Athus-Meuse) voor de dieseltractie. Het ijzererts dat afkomstig is uit de Gentse haven is bestemd voor de staaldriehoek van Charleroi en wordt vervoerd over de lijn Gent-Schellebelle-Denderleeuw-Geraardsbergen-Braine-le-Comte-Charleroi. Vanuit Zeebrugge wordt thans geen dergelijk vervoer verricht.

* * *

Vraag :

Kunnen de aangevatte werken zoals de elektrificatie van de spoorlijn Antwerpen-Hasselt in samenwerking met het departement van Openbare Werken worden voltooid? Dank zij de elektrificatie van het net moet het vervoeraanbod zeker verbeteren.

Antwoord :

Telkens als een lijn geëlektrificeerd wordt, verandert de N. M. B. S. de dienstregeling integraal, met inachtneming evenwel van de noodzakelijke aansluitingen en de budgettaire behoeften.

Voor de lijn Antwerpen-Hasselt zal vanaf 27 september e.k., naar aanleiding van de elektrificatie, een geregelde dienst met trekduwtreinen worden onderhouden, met stilstand te Berchem, Lier, Aarschot en Diest. In beide richtingen zullen op geregelde tijdstippen vijftien treinen per dag rijden; de duur van het traject zal 1 uur 13 minuten bedragen. De treinen zullen stoppen te Aarschot, een te belangrijk centrum om links te laten liggen. In de weekends zullen de treinen van de verbinding Antwerpen-Hasselt doorrijden tot Genk.

Er moet evenwel worden aangestipt dat al die dienstregelingen voorlopig zijn. Na voltooiing van de werkzaamheden kan de snelheid worden opgedreven en zal de dienst grondig moeten worden gewijzigd.

* * *

Vraag :

Wanneer zal de treintunnel onder de Schelde ter hoogte van Liefkenshoek worden gebouwd?

Antwoord :

De ontwikkeling van de industrie op de linkeroever zou inderdaad op lange termijn de aanleg van een tweede spoorverbinding tussen beide Schelde-oeveren kunnen vergen. In de huidige budgettaire context is het echter niet mogelijk 12 120 miljoen F uit te geven, waarvan 6 919 miljoen ten laste van het departement van Openbare Werken en 5 201 miljoen F ten laste van het departement van Verkeerswezen. Thans bestudeert de N. M. B. S. een vergelijking van de wijzen van financiering, en tevens de budgettaire weerslag op het vijfjarenplan 1981-1985. Op grond van die studie moeten de mogelijkheden voor de tenuitvoerlegging van dat ontwerp beoordeeld kunnen worden.

* * *

Vraag :

Hoe staat het met de modernisering van de spoorlijnen :

1. Hasselt-Genk-Maasmechelen;
2. Hasselt-Maastricht;
3. Antwerpen-Mönchengladbach?

Réponse :

Le transport de minerais se fait presque essentiellement au départ du port d'Anvers, l'itinéraire étant alors Anvers-Louvain-Ottignies-Namur-ligne 162 pour la traction électrique et ligne 165 (dite Athus-Meuse) pour la traction diesel. Les minerais en provenance du port de Gand sont destinés au triangle sidérurgique de Charleroi et l'itinéraire est alors Gand - Schellebelle - Denderleeuw - Grammont - Braine-le-Comte-Charleroi. Zeebrugge n'a pas d'activités de ce type à l'heure actuelle.

* * *

Question :

Ne peut-on, en collaboration avec le département des Travaux publics, terminer ce qui a été entamé, tel que l'électrification de la ligne de chemin de fer Anvers-Hasselt? L'électrification du réseau doit nécessairement amener une amélioration de l'offre de transport.

Réponse :

A l'occasion de chaque électrification, la S. N. C. B. remanie intégralement les horaires sur les lignes intéressées, tenant compte toutefois des correspondances à assurer et des impératifs budgétaires.

Pour la ligne Anvers-Hasselt, à partir du 27 septembre prochain, à l'occasion de l'électrification, un service cadencé au moyen de rames réversibles sera appliqué avec arrêt à Berchem, Lier, Aarschot et Diest. Dans chaque sens, il y aura 15 trains cadencés par jour, la durée du trajet étant de 1 heure 13 minutes. Ces trains font arrêt à Aarschot, centre trop important pour être évité. Pendant les week-ends, les trains de la relation Anvers-Hasselt seront prolongés jusqu'à Genk.

Il faut toutefois préciser que les horaires évoqués sont provisoires. Après l'achèvement des travaux, la vitesse pourra être augmentée et la nécessité de remanier ce service de façon fondamentale s'imposera.

* * *

Question :

Quand sera bâti le tunnel ferroviaire sous l'Escaut à hauteur de « Liefkenshoek » ?

Réponse :

Le développement de l'industrie sur la rive gauche pourrait effectivement à long terme nécessiter l'établissement d'une seconde liaison ferroviaire des deux rives de l'Escaut. Toutefois, dans le contexte budgétaire actuel, une dépense de 12 120 millions de F, dont 6 919 millions à charge du département des Travaux publics et 5 201 millions de F à charge du département des Communications, est impossible. En ce moment, la S. N. C. B. étudie une comparaison des modes de financement et les incidences budgétaires sur le plan quinquennal 1981-1985. Cette étude devra permettre de juger des possibilités de réalisation de ce projet.

* * *

Question :

Où en est la modernisation des liaisons ferroviaires :

1. Hasselt-Genk-Maasmechelen;
2. Hasselt-Maastricht;
3. Anvers-Mönchengladbach?

Antwoord :

1. Verschillende vertegenwoordigers van het Maasland hebben reeds de wens te kennen gegeven dat de huidige lijn 21bis van de splitsing Boksbergheide te Eisdon vervangen wordt door een nieuwe geëlektrificeerde lijn van Genk naar Maasmechelen. Rekening houdend met het geringe aantal reizigers had de N. M. B. S. de bedoeling de regelmatige exploitatie van die lijn stop te zetten en de dienst via N. M. B. S.-snellussen te verzekeren.

De gewestelijke Commissie van Limburg heeft het vraagstuk onderzocht. Het blijkt dat de verlenging tot Maasmechelen van de geëlektrificeerde lijn tot Genk gewettigd is, maar aanzienlijke investeringen vergt. Meer in het bijzonder zou het spoor door de stad Genk moeten worden aangelegd. Thans zijn onderhandelingen aan de gang tussen de gemeente en de N. M. B. S., die het tracé technisch onderzoeken. Op grond van de voorgelegde projecten zal de Minister zich een oordeel kunnen vormen over de wenselijkheid en de budgettaire weerslag van het project.

2. De vraag betreffende de wederopening van de lijn Hasselt-Maastricht voor het reizigersverkeer moet worden gezien in het kader van de interstedelijke verbinding Antwerpen-Duitsland via Hasselt, Maastricht en Aachen en de grensoverschrijdende transportvraagstukken in de streek Hasselt-Luik-Maastricht-Aachen.

Er werd een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van de Nederlandse Spoorwegen, van de Deutsche Bundesbahn en de N. M. B. S. opgericht. Zij bestudeert thans de verschillende aspecten van het vraagstuk en met name :

- de infrastructuur;
- de uurregelingen;
- de ramingen van het aantal reizigers;
- de kosten en baten en de sociaal-economische rendabiliteit.

Die werkgroep zal haar conclusies begin anno 1982 bekendmaken.

3. De zogenaamde « IJzeren Rijn » werd geëxploiteerd tot in 1914. Na de eerste wereldoorlog werd het goederenvervoer tussen de Antwerpse haven en het Roergebied over Aken, Wezet en Montzen omgeleid.

Sedert de zomer 1970 hebben de N. M. B. S., de N. S. en de D. B. die lijn voor goederentreinen opnieuw in gebruik genomen.

De treinen op het traject Antwerpen-Mönchengladbach via Büdel-Weert en Dalheim zijn hoofdzakelijk treinen met zinkert, met materiaal voor de automobielenconstructie (evenals het gecombineerd rail/wegvervoer van het Hückepackstelsel).

Het opnieuw volledig in gebruik nemen van de « IJzeren Rijn » zoals het lid vraagt, zou ontegensprekelijk aanzienlijke investeringen vergen. In het kader van het Benelux-overleg heeft Nederland tot nog toe een negatief standpunt ingenomen ten opzichte van het reizigersverkeer tussen Neerpelt en Weert.

* * *

Vraag :

Wanneer zullen de lijnen Gouvy-Liège, Arlon-Athus en Marloie-Liège geëlektrificeerd worden ?

Antwoord :

De elektrificatie van de lijnen Marloie-Liège en Arlon-Athus wordt in uitzicht gesteld door het vijfjarenplan 1981-1985.

Réponse :

1. Plusieurs représentants du « Maasland » ont déjà exprimé le désir que la ligne 21bis actuelle de la bifurcation Boksbergheide à Eisdon soit remplacée par une nouvelle ligne électrifiée de Genk à Maasmechelen. Compte tenu du nombre de voyageurs très réduit, la S. N. C. B., de son côté, avait l'intention de cesser l'exploitation régulière de cette ligne et de remplacer ses services par des autobus rapides de la S. N. C. V.

La Commission régionale de l'entité du Limbourg a examiné le problème. Il appert que la prolongation jusqu'à Maasmechelen de la ligne électrifiée jusqu'à Genk serait justifiée, mais nécessite des investissements importants. Plus spécialement une traversée de la ville de Genk serait à établir. Des pourparlers sont actuellement en cours entre les autorités communales et la S. N. C. B., qui procède à une étude technique du tracé. Sur base des projets qui seront établis, il sera possible au Ministre de juger de l'opportunité et de l'incidence budgétaire de ce projet.

2. La question concernant la réouverture de la ligne Hasselt-Maastricht au trafic de voyageurs doit être située dans le cadre de la relation interurbaine Anvers-Allemagne via Hasselt, Maastricht et Aachen et les problèmes du transport transfrontalier dans la région Hasselt-Liège-Maastricht-Aachen.

Un groupe de travail composé de représentants des « Nederlandse Spoorwegen », de la « Bundesbahn » et de la S. N. C. B. a été mis en place. Ce groupe étudie actuellement les différents aspects du problème, à savoir :

- l'infrastructure;
- les horaires;
- les prévisions en matière de voyageurs;
- les coûts et bénéfices et la rentabilité socio-économique.

Ce groupe de travail remettra ses conclusions au début de l'année 1982.

3. La ligne appelée « IJzeren Rijn » fut exploitée jusqu'en 1914. Après la première guerre mondiale, le trafic de marchandises entre le port d'Anvers et le « Rhurgebiet » fut détourné via Aix, Visé et Montzen.

Depuis l'été 1970, la S. N. C. B., la N. S. (Nederlandse Spoorwegen) et la « Bundesbahn » ont remis en service cette ligne pour des trains de marchandises.

Les convois parcourant le trajet Anvers-Mönchengladbach via Büdel-Weert et Dalheim, sont principalement des trains de minerai de zinc et d'éléments pour la construction d'automobiles (ainsi que le transport combiné rail/route du système Hückepack).

La revitalisation du « IJzeren Rijn », comme le demande le membre, nécessiterait incontestablement des investissements importants. Dans le cadre d'une concertation au niveau du Benelux, les Pays-Bas ont jusqu'à présent adopté une attitude négative à l'égard de la reconduction d'un service de trains pour voyageurs entre Neerpelt et Weert.

* * *

Question :

Quand seront électrifiées les lignes Gouvy-Liège, Arlon-Athus et Marloie-Liège ?

Réponse :

L'électrification des lignes Marloie-Liège et Arlon-Athus est prévue dans le plan quinquennal 1981-1985.

M.b.t. de lijn 42 (Rivage-Gouvy-Luxemburgse grens) werd, in overleg met de Luxemburgse overheid, besloten dat de werken pas in 1985 zullen kunnen aanvangen, terwijl zij tegen 1988 of 1989 geëindigd zullen zijn. Het belang van die laatste lijn is de Minister niet ontgaan. Die lijn maakt trouwens deel uit van het verdrag tot verlenging van de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie, dat onlangs door de Ministers van Buitenlandse Zaken van de beide landen ondertekend werd.

* * *

Vraag :

Waarom houdt de N. M. B. S. geen rekening met de wens van de Gewestelijke Commissie van Oost-Vlaanderen om de lijn Gent-Eeklo tot in Maldegem door te trekken ?

Antwoord :

De gemeente Maldegem wordt niet meer door de spoorwegen bediend, aangezien lijn 58 voor alle verkeer tussen Maldegem en Eeklo gesloten werd. De spoorstaven en de dwarsliggers werden opgebroken. Op initiatief van de betrokken gemeente zijn thans onderhandelingen aan de gang met het oog op de overdracht van de gronden en de omvorming van de vroegere spoorwegbedding tot toeristisch wandelpad. Het verzoek van het gemeentebestuur druist dus tegen die vraag in.

* * *

Vraag :

Op de lijst van de treinen die in juli en augustus worden afgeschaft staat trein 979 die wegvalt en trein 980 die niet verder rijdt dan Brussel-Leopoldswijk i.p.v. tot in Schaarbeek. Hoe komt dat ?

Antwoord :

Vorig jaar reeds werden treinen afgeschaft of beperkt. Die maatregel wordt dit jaar opnieuw toegepast; hij biedt de mogelijkheid de treinbestuurders en -controleurs met vakantie te laten gaan, ofschoon het noodzakelijk is, vooral in het internationaal verkeer, extratreinen in te leggen.

Het is immers een feit dat er tijdens de schoolvakantie een aanzienlijke vermindering van het vervoer van pendelaars en studenten wordt vastgesteld.

Treinen worden afgeschaft of het traject ervan beperkt met inachtneming van de bezettingsgraad van de betrokken lijn tijdens de bedoelde periode en niet van die welke in het normale seizoen wordt vastgesteld.

De reizigers van trein 979 zullen, hoe dan ook, gebruik kunnen maken van trein 980 en zij kunnen in het station Leopoldswijk overstappen naar Brussel-Noord.

De reizigers van trein 940 kunnen ofwel trein 941 ofwel trein 917 nemen. Trein 2447 blijft behouden en zal dus zoals steeds de stations van Bosvoorde en Etterbeek bedienen.

* * *

Vraag :

Zullen de stapplaatsen Kessel en Berlaar behouden worden ?

Pour ce qui est de la ligne 42 (Rivage-Gouvy-frontière luxembourgeoise) : en accord avec les autorités luxembourgeoises, les travaux ne pourront débuter qu'en 1985 pour se terminer vers 1988 ou 1989. L'importance de cette dernière ligne n'a pas échappé au Ministre. Elle a d'ailleurs fait partie du document de reconduction de l'Union économique belgo-luxembourgeoise qui a été signé récemment par les Ministres des Affaires étrangères des deux pays concernés.

* * *

Question :

Pourquoi la S. N. C. B. ne tient-elle pas compte du souhait de la Commission régionale de Flandre orientale de voir prolonger la ligne Gand-Eeklo jusqu'à Maldegem ?

Réponse :

La commune de Maldegem n'est plus desservie par les chemins de fer puisque la ligne 58 a été fermée pour tout trafic entre Maldegem et Eeklo. Les rails et traverses ont été enlevés. A l'initiative de la commune intéressée, des négociations sont actuellement en cours en vue de la cession des terrains et de l'aménagement de l'ancienne plate-forme en sentier touristique à titre précaire. La demande de l'administration communale est donc en opposition avec la question formulée.

* * *

Question :

Parmi la liste des trains supprimés pendant la saison des mois de juillet et août figurent le train 979, supprimé, et le train 980, limité à Bruxelles-Quartier Léopold au lieu de Schaarbeek. Comment cela se justifie-t-il ?

Réponse :

Déjà au cours de l'année précédente, des trains ont été supprimés ou limités. Cette mesure, répétée cette année, permet d'octroyer le congé annuel du personnel de conduite et de surveillance malgré la nécessité de prévoir des trains extraordinaires, surtout du service international.

Il faut en effet remarquer que pendant les vacances scolaires, il existe une diminution nette de la demande de transport de navetteurs et d'étudiants.

Le choix des trains supprimés ou limités est effectué en fonction de l'occupation au cours de la période concernée et non de celle en saison normale.

En tout état de cause, les voyageurs du train 979 pourront faire usage du train 980 et ont une correspondance pour Bruxelles-Nord au Quartier Léopold.

Les voyageurs du train 940 pourront emprunter soit le train 941, soit le 917. Le train 2447 est maintenu pour desservir les gares de Boitsfort et d'Etterbeek.

* * *

Question :

Les points d'arrêt de Kessel et Berlaar vont-ils être maintenus ?

Antwoord :

De Minister antwoordt dat Kessel volgens het reorganisatieplan niet afgeschaft wordt en dat een wijziging in de dienstregeling niet wordt overwogen. Hetzelfde geldt voor Berlaar.

* * *

Vraag :

Waarom stoppen er niet meer treinen in Harelbeke (lijn 75, Gent-Kortrijk) ?

Antwoord :

Te Harelbeke stopt om het uur een trein, zowel in de richting Kortrijk als in de richting Gent.

Daarenboven stoppen er nog bijkomende treinen tijdens de spitsuren, zodat de reizigers dan over minstens een trein om het half uur beschikken.

Er zijn zowel 's morgens als 's avonds twee treinen die Harelbeke zonder overstappen met Brussel verbinden, via Gent.

Het station Harelbeke wordt, in beide richtingen samen, op werkdagen gebruikt door 629 instappende reizigers (telling van oktober 1980) die beschikken over 26 treinen per richting.

Dit aanbod lijkt ruim voldoende t.o.v. de vastgestelde vraag.

* * *

Vraag :

Twee leden hebben de Minister ondervraagd over de lijnen 58 en 86 (Eeklo-Gent en Gent-Ronse). Eén van hen legde de nadruk op de noodzakelijkheid om meer treinen in te leggen tussen Gent en Ronse, de reissnelheid te verbeteren en in meer aansluitingen te voorzien.

Het andere lid pleitte voor de oprichting van een dienst van intercity-treinen tussen Eeklo en Ronse.

Antwoord :

Ook voor die vraagstukken verwijst de Minister naar de beslissingen die door de Raad van beheer werden genomen op het stuk van de reorganisatie van de exploitatie. Anderzijds heeft de Gewestelijke Commissie voor het Vervoer in Oost-Vlaanderen het geval van de lijnen 86 en 58 onderzocht en zij ging daarbij in op de gestelde eisen.

De N.M.B.S. heeft de verzekering gegeven dat de Studiecommissie van de Dienst reizigerstreinen in haar studie met dat advies rekening zal houden.

* * *

Vraag :

Waarom werd de dienstregeling van de treinen die het station « Schuman » aandoen gewijzigd ten nadele van de Belgische bevolking en ten gunste van de weinig talrijke Europese ambtenaren die deze treinen nemen ?

Antwoord :

Voor de lijn Brussel-Luxemburg worden hier de wijzigingen van de dienstregeling weergegeven, zoals die onlangs van kracht werden voor de treinen n^{rs} 172 en 173 (« Schuman »), 141 en 148 (« Groothertogdom ») en 147, in welke lijst tevens de resultaten worden opgegeven van de tellingen die in januari van dit jaar verricht werden m.b.t. het aantal reizigers die in het station « Brussel-Schuman » zijn op- en uitgestapt.

Réponse :

Le Ministre signale que le plan de réorganisation ne prévoit nullement la suppression de Kessel et qu'aucune adaptation de la structure des horaires n'est envisagée. Le même principe sera appliqué pour Berlaar.

* * *

Question :

Pourquoi n'y a-t-il pas plus de trains qui s'arrêtent à Harelbeke (ligne 75, Gand-Courtrai) ?

Réponse :

La gare de Harelbeke est desservie par un train par heure, tant en direction de Courtrai que de Gand.

En outre, pendant les heures de pointe, des trains supplémentaires s'y arrêtent, de sorte que les voyageurs disposent au moins d'un train par demi-heure.

Tant le matin que l'après-midi, deux de ces trains rallient Harelbeke à Bruxelles sans transbordement, via Gand.

Les jours ouvrables, la gare de Harelbeke est utilisée au total par 629 voyageurs montants (comptage d'octobre 1980) qui disposent de 26 trains par direction.

Ce niveau de service semble largement suffisant vis-à-vis de la demande constatée.

* * *

Question :

Deux membres ont interrogé le Ministre sur les lignes 58 et 86 (Eeklo-Gand et Gand-Renaix). L'un d'eux a mis l'accent sur la nécessité d'améliorer les fréquences entre Gand et Renaix, d'améliorer la vitesse commerciale ainsi que les correspondances.

L'autre intervenant a plaidé en faveur de la création d'un service des trains intercity Eeklo-Renaix.

Réponse :

Pour ces problèmes également, le Ministre se réfère aux décisions intervenues au Conseil d'administration quant à la réorganisation de l'exploitation. Par ailleurs, la Commission régionale de l'entité de transport de la Flandre orientale a examiné les cas des lignes 86 et 58 et s'est ralliée aux revendications qui ont été formulées.

La S.N.C.B. a certifié que la Commission d'étude du service de trains voyageurs tiendra compte de cet avis dans son étude.

* * *

Question :

Pourquoi les horaires des trains transitant par la station « Schuman » ont-ils été modifiés au détriment de la population belge en faveur des fonctionnaires européens peu nombreux qui les empruntent ?

Réponse :

En ce qui concerne les relations Bruxelles-Luxembourg, voici les modifications d'horaires récemment intervenues pour les trains n^{os} 142 et 143 (« Schuman »), 141 et 148 (« Grand-Ducal ») et 147, ainsi que les comptages effectués en janvier de cette année des voyageurs embarqués et étant descendus à la gare de Bruxelles-Schuman.

Tellingen van januari 1981 Comptages de janvier 1981		Dienstregeling Horaire			
Reizigers die optstappen Voyageurs embarqués		Trein n° Train n°	Vroeger Ancien	Thans Nouveau	Richting Sens
1 ^{ste} klas 1 ^{re} classe	2 ^e klas 2 ^e classe	141 (Groothertogdom) (Grand-Ducal)	7 u/h 35	7 u/h 35	Brussel/Bruxelles
8 4	32 2	143 (Schuman)	12 u/h 53	14 u/h 13	↓
1	10	147	17 u/h 35	19 u/h 13	Luxemburg Luxembourg
Reizigers die afstappen Voyageurs descendus					
24	21	142 (Schuman)	9 u/h 48	9 u/h 20	Luxemburg Luxembourg
2	1	148 (Groothertogdom) (Grand Ducal)	19 u/h 48	19 u/h 48	↓ Brussel/Bruxelles

Zoals men uit die tellingen kan opmaken, schonk de vroegere dienstregeling geen voldoening, met uitzondering van trein 141, waarvoor de vroegere dienstregeling behouden bleef.

* * *

Vraag :

Zal de Minister rekening houden met het plan dat door de « Fondation rurale de Wallonie » voor het zuid-oosten van ons land is uitgewerkt ?

Antwoord :

De Minister heeft met veel belangstelling kennis genomen van dat document, dat echter moet worden bestudeerd in samenhang met een ander zeer belangrijk document, de z.g. « Cahiers de l'aménagement du territoire wallon — Proposition de réseau ferroviaire (trafic voyageurs) dans une optique d'aménagement du territoire wallon », dat door de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor Wallonië werd uitgewerkt. Dit zijn recente werkdocumenten, die van maart, resp. mei 1981 dateren. Ze worden thans bestudeerd door het Kabinet, de administratie en de N. M. B. S.

* * *

Vraag :

Waarom moeten de treinen stapvoets rijden bij de overwegen waar een storing is opgetreden ?

Antwoord :

Het gebeurt soms dat een storing optreedt in de spoorkeens die de wegsignalisatie en de slagbomen bij een overweg beheersen. In dat geval moeten de bestuurders op zicht rijden. Dat soort storingen komt echter niet zoveel voor dat het onrustwekkend zou zijn.

Comme on peut le constater par les comptages, les anciens horaires n'étaient pas satisfaisant à l'exception du train n° 141 pour lequel l'ancien horaire a été maintenu.

* * *

Question :

Le Ministre va-t-il tenir compte du plan de la Fondation rurale de Wallonie pour le Sud-Est de la Belgique ?

Réponse :

Ce document, dont le Ministre a pris connaissance avec beaucoup d'intérêt, doit cependant être étudié en concordance avec un autre document très important élaboré par la Société de Développement Régional pour la Wallonie (S. D. R. W.) intitulé « Cahiers de l'aménagement du territoire wallon — Proposition de réseau ferroviaire (trafic voyageurs) dans une optique d'aménagement du territoire wallon ». Ces documents sont récents et datent respectivement de mars et mai 1981. Ils font l'objet d'études au sein du Cabinet, de l'administration et de la S. N. C. B.

* * *

Question :

Pourquoi les trains sont-ils obligés de franchir au pas les passages à niveau dérangés ?

Réponse :

Il arrive que les circuits de voie qui commandent la signalisation routière et les barrières des passages à niveau soient dérangés. Dans ces conditions, la circulation à vue est imposée aux conducteurs. Ce type de dérangement n'est toutefois pas d'une fréquence préoccupante.

Toch blijft de veiligheid bij de overwegen een van de grote punten van zorg van het departement. Derhalve gaat de N. M. B. S. door met het opheffen van overwegen, bij voorrang op de lijnen waar treinen tegen hoge snelheid, 160 of 140 km per uur, rijden. Daartoe is een krediet van 979,4 miljoen F uitgetrokken onder artikel 81.43 van titel II van de begroting.

* * *

Vraag :

Hoever staat het met de plannen van de N. M. B. S. in verband met de opheffing van overwegen en met de infrastructuurwerken ?

Antwoord :

De opheffing van de overwegen is een van de belangrijkste elementen van het spoorwegbeleid, want zij verhoogt de veiligheid zowel van het spoor- als van het wegverkeer bij de overwegen.

* * *

Vraag :

Hoever staat het met de bouw van een spoorwegviaduct te Blaasveld ?

Antwoord :

Tegen dat plan werden heel wat bezwaren ingebracht tijdens het openbaar onderzoek.

Er moet een koninklijk besluit worden genomen waarbij het openbaar nut van het voorgenomen werk wordt erkend. Het dossier werd tot op heden niet voorgelegd aan de Minister. Deze heeft echter bijkomende technische inlichtingen gevraagd, met name grondproeven en een grondonderzoek, om na te gaan of het plan past in het kader van de elektrificering van de lijn 54 Mechelen - Sint-Niklaas.

* * *

Vraag :

Het is wenselijk de overweg ter hoogte van de vertakking Heike van de lijnen 53 en 54 op te heffen. Zal dat gebeuren ?

Antwoord :

Te Mechelen werd het openbaar onderzoek daarover zopas afgesloten. De conclusies zullen eerlang aan de N. M. B. S. worden overgemaakt. De Maatschappij is evenwel bereid de mogelijkheid te onderzoeken om een doorgang onder de sporen of een voetbrug aan te leggen ten einde aan de wensen van het stadsbestuur tegemoet te komen. Over dit dossier is nog geen beslissing genomen.

* * *

Vraag :

1) Zou men het parkeerterrein aan het station te Mechelen niet kunnen vergroten en beter uitrusten ?

Néanmoins, les conditions de sécurité aux passages à niveau restent un des grands soucis du département. Dans cet esprit, la S. N. C. B. devra poursuivre son programme de suppression de passages à niveau, et ceci en priorité sur les lignes parcourues à grande vitesse : 160 km/heure ou 140 km/heure. A cet effet, une somme de 979,4 millions F est prévue à l'article 81.43 du Titre II du budget.

* * *

Question :

Qu'en est-il des projets de la S. N. C. B. en matière de suppression de passages à niveau et travaux d'infrastructure ?

Réponse :

La suppression des passages à niveau est un des éléments de base de la politique ferroviaire, puisqu'elle améliore les conditions de sécurité aux passages à niveau tant du trafic ferroviaire que routier.

* * *

Question :

Quid du projet de construction d'un viaduc ferroviaire à Blaasveld ?

Réponse :

Ce projet a fait l'objet d'une quantité de plaintes formulées au cours de l'enquête publique.

Il doit faire l'objet d'un arrêté royal reconnaissant l'utilité publique de la construction envisagée. Jusqu'à présent, le dossier n'a pas encore été soumis au Ministre. Toutefois, celui-ci a demandé des renseignements techniques supplémentaires, notamment des essais et reconnaissances du sol, afin de pouvoir juger de l'opportunité du projet dans le cadre de l'électrification de la ligne 54 (Malines-Saint-Nicolas).

* * *

Question :

La suppression du passage à niveau à hauteur de la bifurcation Heike des lignes 53 et 54 est souhaitée. Va-t-elle être réalisée ?

Réponse :

La ville de Malines vient de clôturer l'enquête publique sur ce projet. Elle soumettra incessamment ses conclusions à la S. N. C. B. Toutefois, la Société est prête à étudier une solution comprenant la construction d'un couloir sous voies ou d'une passerelle, satisfaisant ainsi la demande de l'administration communale. Aucune décision n'est donc intervenue pour ce dossier.

* * *

Question :

1) L'aire de parcage de la gare de Malines ne peut-elle être agrandie et mieux équipée ?

2) Zou men de spoorwegbermen niet kunnen onderhouden, om te voorkomen dat de distels gaan voortwoekeren op de landbouwgronden?

3) Is het niet mogelijk de spoorwegovergang bij het station af te schaffen?

Antwoord :

1) De Minister heeft zopas het desbetreffende voorstel van de N. M. B. S. goedgekeurd. De werken voor de aanleg van die parking zullen dus binnenkort aanvangen.

2) De N. M. B. S. onderhoudt geregeld de spoorwegbermen. Zij zorgt ervoor dat de plantengroei niet te welig wordt en de spoorlijn gaat overwoekeren. Anderzijds betekent die plantengroei een bijkomende versteviging van de spoorwegbermen. Niettemin zullen maatregelen worden getroffen om de distels te verwijderen.

3) De werken voor de aanleg van een lagergelegen spoorwegovergang met een vrije hoogte beperkt tot 3,50 meter, alsmede van een gang onder de spoorlijn ter vervanging van de spoorwegovergang vlak bij het station naar Lier, werden zopas aanbesteed. De uitvoering daarvan zal in oktober e.k. worden aangevat. Ofschoon de vrije hoogte geringer wordt, betekent dat hoegenaamd geen belemmering voor het normale verkeer. Alleen zware vrachtwagens zullen de ringlaan naar Lier moeten nemen.

* * *

Vraag :

Zal de N. M. B. S. parkeerterreinen aanleggen in de omgeving van de stations die er geen hebben?

Antwoord :

Inzake parkeerterreinen bij de stations wordt door de N. M. B. S. een programma uitgewerkt om in een groter aantal parkeerplaatsen te voorzien in de omgeving van haltes en stations. Dat beleid zal in de toekomst nog intensiever gevoerd worden in overleg met de gewestelijke en plaatselijke autoriteiten.

* * *

Vraag :

Tussen de N. M. B. S. en het Ministerie van Openbare Werken is een betwisting gerezen in verband met de geplande afschaffing van de overweg n° 46 te Gembloux. Hoever staat die aangelegenheid?

Antwoord :

Van 1971 tot 1976 werden tussen de stad Gembloux en het Ministerie van Openbare Werken besprekingen gevoerd die geleid hebben tot het opstellen van het koninklijk besluit van 24 januari 1976 m.b.t. de afschaffing van O. W. 46, en tot de overeenkomst van 16 maart 1978 tussen de Ministeries van Openbare Werken en van Verkeerswezen, met betrekking tot genoemde afschaffing.

Volgens de overeenkomst zou in principe een onderdoorgang worden gebouwd met een breedte van 7 meter voor de rijksweg 21 (Charleroi-Tienen) evenals een gang onder de sporen en zijsporen.

* * *

2) Les talus des lignes ferroviaires ne peuvent-ils être entretenus, pour éviter notamment l'essaimage des chardons dans les cultures?

3) Le passage à niveau situé près de la ligne de Lier ne peut-il être supprimé?

Réponse :

1) Le Ministre vient d'approuver la proposition de la S. N. C. B. à cet égard. Les travaux d'aménagement de ce parking débiteront donc incessamment.

2) La S. N. C. B. entretient régulièrement les talus des lignes ferroviaires. Elle veille à ce que les végétations ne forment aucune obstruction et n'empiètent dans le gabarit du chemin de fer et des pistes de circulation. D'autre part, ces végétations apportent une stabilité supplémentaire aux talus. Toutefois, les dispositions seront prises pour s'assurer que les chardons soient enlevés.

3) Les travaux de construction d'un passage inférieur d'une hauteur libre réduite de 3,50 m ainsi que d'un couloir sous voies en remplacement du passage à niveau situé près de la gare de Lier, viennent d'être adjugés. Leur exécution sera entamée au cours du mois d'octobre prochain. Bien que la hauteur libre soit réduite, ceci ne constitue nullement une obstruction au trafic normal. Seuls les poids lourds devront emprunter la ceinture de Lier.

* * *

Question :

La S. N. C. B. va-t-elle installer des aires de parage auprès des gares qui n'en sont pas pourvues?

Réponse :

En ce qui concerne le problème des parkings pour voitures aux gares, la S. N. C. B. développe un programme croissant d'aires de parage aux abords des haltes et stations. Cette politique devra s'intensifier dans le futur en accord avec les pouvoirs régionaux et locaux.

* * *

Question :

Un différend oppose la S. N. C. B. et le Ministère des Travaux publics au sujet du plan visant la suppression du passage à niveau n° 46 à Gembloux. Qu'en est-il?

Réponse :

De 1971 à 1976, des discussions avec la ville de Gembloux et avec le Ministère des Travaux publics ont conduit à la mise au point de l'arrêté royal de suppression P. N. 46 du 24 janvier 1976 et de la convention du 16 mars 1978 entre les Ministères des Travaux publics et des Communications relative à la même suppression.

Le principe de la convention était de construire un passage inférieur permettant un passage d'une largeur de 7 m pour la route nationale 21 (Charleroi-Tirlemont) et de construire un couloir sous voies et des voiries latérales.

* * *

In augustus 1980 liet de Minister van Openbare Werken de N. M. B. S. schriftelijk weten dat hij zijn standpunt herzag en stelde een breedte voor van 10,5 m voor de opening van de werken.

Na onderzoek legde de N. M. B. S. aan de Minister van Openbare Werken een nieuw voorstel voor.

Laatstgenoemd departement was het niet eens met dit voorstel en vroeg, bij brief van 24 maart 1981, dat een breedte van 12,70 m zou worden voorbehouden. Deze zienswijze steunde op beschouwingen die verband houden met de verkeersveiligheid.

In verband met dit laatste voorstel van het Ministerie van Openbare Werken rijzen twee problemen :

— de N. M. B. S. tracht geen nieuw openbaar onderzoek meer te moeten herbeginnen dat nodig zou zijn indien de voorziene onteigeningen niet mochten volstaan; dit is vanzelfsprekend één van de redenen waarom de verwezenlijking van het ontwerp opnieuw vertraging heeft opgelopen;

— de constructie van een bouwwerk van 12,70 m (dat wil zeggen 15 meter totale breedte) vereist voorlopige bruggen van 27 meter lang, hetgeen ernstige ongevallen zal meebrengen op een lijn waar het verkeer zeer druk is.

Toch zoekt de N. M. B. S. naar een aanvaardbare oplossing die de verwezenlijking van het ontwerp niet langer zou vertragen en die het akkoord van de beide Ministeries (Openbare Werken en Verkeerswezen) zou kunnen wegdragen in verband met de financiering.

De Minister vroeg aan zijn departement het onderzoek naar een oplossing, te bespoedigen.

* * *

Vraag :

Afschaffing van de overweg n° 129 te Longlier bij Neufchâteau. Hoever staat het met dit plan en wat is de stand van het dossier ?

Antwoord :

Teneinde de werken voor de afschaffing van de overweg n° 129 te Longlier uit te voeren moet het wegverkeer aldaar worden omgeleid ingevolge de verhoging van de sporen vooraleer de twee te bouwen onderdoorgangen worden vastgelegd. Eén van die twee onderdoorgangen zal met de rijksweg die de OW 129 kruist, verbonden worden bij middel van een nieuwe weg die zal tot stand komen door de verbreding van de bestaande weg.

Om over de nodige gronden te beschikken moet vooraf een openbaar onderzoek worden gedaan vooraleer het desbetreffend koninklijk besluit kan worden genomen.

Op 25 mei 1981 heeft het Bestuur van het vervoer het Gemeentebestuur van Neufchâteau schriftelijk uitgenodigd een openbaar onderzoek te doen.

Zodra de uitslagen van dat onderzoek teruggestuurd zijn naar de N. M. B. S., zullen de definitieve plannen evenals het ontwerp van koninklijk besluit ter ondertekening worden voorgelegd.

Het bestek zal moeten worden opgesteld in 1982 zodat met de werken in 1983 een aanvang zal kunnen worden genomen.

* * *

Vraag :

Hoe ver staat het met de afschaffing van een overweg te Zwankendamme-Lissewege ?

En août 1980, le Ministère des Travaux publics a écrit à la S. N. C. B. qu'il revenait sur sa position et a proposé une largeur de 10,5 m d'ouverture de l'ouvrage.

Après examen, la S. N. C. B. a soumis une nouvelle proposition au Ministère des Travaux publics.

Ce Ministère ne marque pas son accord sur cette proposition et, par sa lettre du 24 mars 1981, il demande qu'une largeur de 12,70 m soit réservée. Il justifie sa dernière position par des considérations ayant trait à la sécurité routière.

Deux problèmes se posent au sujet de la dernière proposition du Ministère des Travaux publics :

— la S. N. C. B. essaye de ne pas devoir recommencer une enquête publique qui serait nécessaire si les expropriations prévues n'étaient plus suffisantes; il s'agirait là d'une cause évidente d'un nouveau retard dans la réalisation du projet;

— les méthodes de construction d'un ouvrage de 12,70 m (c'est-à-dire de 15 m hors tout) nécessitent des ponts provisoires de 27 m de long, ce qui impose de graves sujétions sur une ligne au trafic très dense.

La S. N. C. B. recherche cependant une solution acceptable qui n'augmente plus le délai de réalisation du projet et qui trouve l'accord des deux Ministères (Travaux publics et Communications) au sujet de son financement.

Le Ministre a demandé à son administration d'activer la recherche d'une solution.

* * *

Question :

En ce qui concerne la suppression du passage à niveau n° 129 à Longlier près de Neufchâteau, où en est l'établissement du plan et à quel stade se trouve le dossier ?

Réponse :

Pour permettre la réalisation des travaux de suppression du passage à niveau n° 129 à Longlier, la circulation routière doit y être détournée suite au relèvement des voies avant que les deux passages inférieurs à construire ne soient déterminés. Un des deux passages inférieurs sera relié à la route d'Etat traversant le PN 129 par une nouvelle voirie à réaliser par élargissement d'un chemin existant.

Pour disposer des terrains nécessaires, il faut procéder à une enquête publique préalable à la prise de l'arrêté royal correspondant.

L'administration des Transports a écrit le 25 mai 1981 à l'administration communale de Neufchâteau en vue de l'inviter à procéder à cette enquête publique.

Dès que les résultats de l'enquête auront été renvoyés à la S. N. C. B., les plans définitifs et le projet d'arrêté royal seront présentés à la signature.

Le chantier pourrait débiter en 1983, l'année 1982 étant nécessaire à la rédaction du cahier des charges.

* * *

Question :

Quid de la suppression d'un passage à niveau à Zwanendamme-Lissewege ?

Antwoord :

Dit probleem moet worden gezien in het kader van de omleiding van rijksweg n° 298 die door het departement van Openbare Werken zal worden uitgevoerd. De plannen ter uitvoering van de bouwwerken zijn thans in voorbereiding.

Gelet op de huidige stand van het dossier zou het voorbarig zijn een bepaald plan voor de uitvoering van de werken in uitzicht te stellen.

* * *

Vraag :

Wordt de N. M. B. S.-werkplaats te Hasselt gesloten ?

Antwoord :

Ingevolge de elektrificatie van de lijn 35 die een integrerend deel uitmaakt van spoorlijn die Vlaanderen doorkruist, zal de werkplaats voor dieseltractie te Hasselt moeten worden omgevormd. De N. M. B. S. is zeker niet van plan die werkplaats te sluiten. Integendeel, het personeel zal worden omgeschoold met het oog op de elektrische tractie en daarmee zal zeker een hele aanpassingsperiode gemoeid zijn. Dit geldt zowel voor de bestuurders als voor het onderhoudspersoneel. Die aanpassing en die omscholing moet echter worden gezien in het kader van het reorganisatieplan van het net, waarvan de resultaten ter studie liggen en nog niet zijn bekendgemaakt.

* * *

Vraag :

Welk programma inzake modernisering en restauratie van N. M. B. S.-gebouwen wil de Minister uitvoeren ten einde in het raam van het conjunctureel beleid de werkloosheid in de bouwnijverheid te verminderen dank zij overheidsinvesteringen ?

Antwoord :

De Minister geeft er zich heel goed rekenschap van dat heel wat spoorwegstations gemoderniseerd moeten worden. Aan een bepaald aantal stations werd voorrang gegeven. Toch zij opgemerkt dat de werken niet met de gewenste snelheid opschieten, gelet op de budgettaire beperkingen die hem soms voor een moeilijke keuze plaatsen. Toch gaat al zijn aandacht naar die moderniseringsprogramma's.

* * *

Vraag :

In het station van Edingen moeten verbouwingswerken gebeuren. Wanneer ? Zal de parkeerruimte worden vergroot ?

Antwoord :

De verlenging van de doorgangen onder het spoor werd op 25 februari 1981 in aanbesteding gegeven samen met het

Réponse :

Ce problème est à situer dans le cadre du détournement de la route nationale n° 298 à effectuer par le département des Travaux publics. Actuellement, les plans d'exécution des constructions sont en voie d'élaboration.

Dans l'état actuel de ce dossier, il serait prématuré de mettre en perspective une planification quant à l'exécution de ces travaux.

* * *

Question :

L'atelier de la S. N. C. B. à Hasselt va-t-il être démantelé ?

Réponse :

L'électrification de la ligne 35, partie intégrante de la dorsale flamande, amènera la nécessité de reconversion de l'atelier de traction diesel d'Hasselt. La S. N. C. B. n'a nullement l'intention de démanteler cet atelier. Au contraire, le personnel recevra une rééducation professionnelle à la traction électrique, ce qui incontestablement demandera une certaine période d'adaptation. Ceci est le cas pour les conducteurs ainsi que pour le personnel d'entretien du matériel. Toutefois, ces adaptations et reconversions doivent être situées dans le cadre du plan de régionalisation du réseau dont les résultats de l'étude ne sont pas encore connus.

* * *

Question :

Dans le cadre de la politique conjoncturelle, quel est le programme de modernisation et de restauration des bâtiments de la S. N. C. B. que le Ministre compte mener pour contribuer à réduire le chômage dans la construction par des investissements publics ?

Réponse :

Le Ministre est tout à fait conscient de la nécessité de moderniser pas mal de gares du réseau. L'accent a été mis sur la modernisation d'un certain nombre de celles-ci. Il y a toutefois lieu de noter que ces travaux ne progressent pas à la vitesse souhaitée, étant donné les contraintes budgétaires qui obligent à des choix parfois douloureux. Cependant, ces programmes de modernisation retiennent l'attention.

* * *

Question :

Des aménagements sont à effectuer en gare d'Enghien. Quand le seront-ils ? L'aire de parcage sera-t-elle étendue ?

Réponse :

Le prolongement du couloir sous-voies a été adjugé en même temps que le nouveau bâtiment des voyageurs à

nieuwe gebouw voor de reizigers te Tubize. Het dossier is zopas goedgekeurd en de werken waarvoor een uitvoerings-termijn van 120 werkdagen is vastgesteld, zullen binnen enkele weken beginnen.

De verbouwing van het station zal aanleiding geven tot diverse kunstwerken; de studie daarvan is aan de gang.

Het gebouw van het station zal vernieuwd worden, de vroegere goederenloods waarin zich verscheidene installaties bevinden aan de seindienst, zal behouden blijven en deel uitmaken van het nieuw gebouw.

* * *

Vraag :

Welke schikkingen zal de Minister nemen opdat de Nederlandssprekenden in hun taal kunnen te woord gestaan worden in het station van Edingen ?

Antwoord :

De N. M. B. S. zal verder ijveren om de taaltoestanden te Edingen te regelen. Het probleem wordt bemoeilijkt door het klein aantal kandidaten dat voor het vereiste taalexamen geslaagd is.

* * *

Vraag :

Hoe kan men de afschaffing van de verkoop van spoorbiljetten in het station van Ligny op de lijn 140 Ottignies-Charleroi en derhalve van de aldaar bestaande betrekking verantwoorden ? Is dat geen onderdeel van de uitvoering van het herstructureringsplan dat door een van de voorgangers van de Minister werd geblokkeerd ?

Antwoord :

De N. M. B. S. is niet van plan de stopplaats te Ligny af te schaffen, maar zij is van mening dat deze, gelet op de geringe cliënteel, in een onbewaakte stopplaats kan worden omgevormd. Per werkdag stappen daar immers maar 200 à 250 reizigers op de trein. De omvorming van die stopplaats in het kader van de elektrificering van de lijn 140 impliceert dat een doorgang onder de sporen wordt aangelegd die in het huidige gebouw zou uitmonden. Dat gebouw zou derhalve moeten worden afgebroken met dien verstande evenwel dat er, zoals gewoonlijk, schuilplaatsen voor reizigers zullen worden gebouwd.

* * *

Vraag :

Het station van Harelbeke werd geklasserd en er mogen dan ook geen herstellingswerken meer worden uitgevoerd zonder voorafgaande toelating.

De gemeente wenste het aan te kopen om er een plaatselijk museum van te maken, maar het dossier is geblokkeerd.

Wanneer zal het nieuwe station klaar zijn ?

Antwoord :

Het dossier betreffende de aankoop van het station van Harelbeke wordt thans onderzocht door het Aankoopcomité (dat afhangt van het Ministerie van Financiën). De N. M. B. S. heeft, voor wat haar betreft, het nodige gedaan.

De Minister zal de aandacht van zijn collega van Financiën op dit dossier vestigen.

* * *

Tubize, le 25 février 1981. Ce dossier vient d'être approuvé, et les travaux, dont le délai d'exécution est de 120 jours ouvrables, commenceront dans quelques semaines.

L'aménagement de la gare comportera des travaux à divers ouvrages d'art; les études à ce sujet sont actuellement en cours.

Le bâtiment de la gare sera renouvelé; l'ancien hangar à marchandises contenant différentes installations du service de la signalisation sera conservé et intégré à celui-ci.

* * *

Question :

A la gare d'Enghien, que compte faire le Ministre pour garantir que les néerlandophones puissent se voir répondre dans leur langue ?

Réponse :

En vue de régulariser les difficultés linguistiques à Enghien, les efforts de la S. N. C. B. seront continués. Ils sont toutefois conditionnés par le nombre limité de candidats ayant satisfait à l'examen linguistique requis.

* * *

Question :

A la gare de Ligny, sur la ligne 140 Ottignies-Charleroi, comment se justifie la suppression de la délivrance de titres de transport et, par conséquent, du poste existant d'un agent ? N'est-on pas en train d'exécuter le plan de restructuration qui a été bloqué par un des prédécesseurs du Ministre ?

Réponse :

La S. N. C. B. n'a pas l'intention de supprimer le point d'arrêt de Ligny, mais estime qu'il peut être transformé en point d'arrêt non gardé, vu l'importance réduite de la clientèle. Celle-ci ne s'élève qu'à 200/250 voyageurs montants par jour ouvrable. La transformation de ce point d'arrêt, dans le cadre de l'électrification de la ligne 140, implique la construction d'un couloir sous voie qui débouchera dans le bâtiment actuel, ce qui entraînera la démolition de ce bâtiment étant cependant entendu que les abris traditionnels seront prévus pour les voyageurs.

* * *

Question :

La gare d'Harelbeke a été classée et aucun travail de réfection ne peut donc plus y être fait sans autorisation.

La commune a voulu la racheter pour en faire un musée local, mais le dossier est bloqué.

Quand la nouvelle gare entrera-t-elle en fonction ?

Réponse :

Le dossier relatif à l'achat de la gare d'Harelbeke est actuellement au Comité d'acquisition (qui dépend du département des Finances). Au niveau de la S. N. C. B., le nécessaire a été fait.

Le Ministre va intervenir auprès de son collègue des Finances afin d'attirer son attention sur ce dossier.

* * *

Vraag :

Hoe kan men het deklasseren van het station van Tongeren verantwoorden ?

Antwoord :

De indeling van de stations in klassen behoort tot de bevoegdheid van de directie, die belast is met het dagelijks bestuur van de N. M. B. S. Haar beslissingen moeten stroken met een gezond commercieel beheer, maar mogen ook de dienstverlening aan de cliënten niet uit het oog verliezen.

De N. M. B. S. heeft besloten het station van Tongeren in een lagere klasse in te delen omdat de dienstverlening zowel inzake reizigers- als goederenvervoer er verminderd is. De handhaving als station van tweede klasse is niet meer verantwoord, gelet op de aldaar uitgevoerde verrichtingen; het aantal van die verrichtingen stemt immers overeen met het gemiddelde van een station van derde klasse.

Er werden praktische schikkingen getroffen die alle nodige waarborgen bieden, zodat de dienstverlening aan de cliënten niet zal verminderen, noch inzake reizigers- of goederenvervoer noch inzake veiligheid.

* * *

*D. Stedelijk en gewestelijk vervoer**Vraag :*

Het openbaar vervoer en de streekbussen hebben heel wat klanten verloren vorig jaar. Deze reizigersdaling zou te wijten zijn aan een slecht commercieel beheer en het fors inkrimpen van de dienstregeling tijdens het weekend. Zonder enig overleg noch studie werd zagezegd bezuinigd door onoordeelkundige inkrimping. Welke acties worden ondernomen om het tij te doen keren ?

Quid met het voorstel om de verkeerslichten te regelen in functie van het openbaar vervoer ? Is dit voorstel niet in tegenspraak met de voorstellen van het departement van Openbare Werken om de verkeerslichten te regelen op de drukte van het autotrafiek ?

Antwoord :

Sedert verschillende jaren doet de Staat zeer grote financiële inspanningen om het openbaar vervoer te verbeteren.

Die inspanningen slaan hoofdzakelijk op :

- de aanleg van infrastructuur;
- een beleid tot modernisering van het rollend materieel.

Men mag evenwel niet uit het oog verliezen dat de exploitatie van de bovengrondse lijnen 95 % van de totale lengte van het net bedraagt en dat een groot gedeelte van de klanten bijgevolg geen baat vindt bij de twee essentiële componenten die de kwaliteit van de gewenste dienstverlening uitmaken, met name de regelmaat en de snelheid van de reizen, die algemeen genomen het best op ondergrondse trajecten tot hun recht komen.

Overigens brengt de ingebruikneming van ondergrondse kunstwerken — die weliswaar een gevoelige verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening ten gevolge hebben — tevens grote bijkomende exploitatiekosten mee.

Het is symptomatisch vast te stellen dat indien in de voorbije tien jaren het cliënteel van de lijnen die rechtstreeks verbonden zijn met deze kunstwerken is toegenomen, men anderzijds soms een gevoelige daling van het aantal reizigers heeft moeten vaststellen daar waar geen enkele maatregel genomen werd om de vervoersomstandigheden te verbeteren.

Question :

Comment se justifie le déclassement de la gare de Tongres ?

Réponse :

Le classement des gares est du ressort de la gestion journalière de la S. N. C. B. et est donc de la compétence de la Direction. Les décisions en la matière doivent être basées sur une bonne gestion commerciale tout en respectant le service offert à la clientèle.

La S. N. C. B. a été amenée à déclasser Tongres en raison du volume réduit des opérations de service, tant en ce qui concerne les voyageurs que les marchandises. En effet, ces opérations ne justifient nullement la seconde classe de gare et ont la même importance que la moyenne des gares de troisième classe.

Les dispositions pratiques qui ont été prises donnent toutes les garanties qu'il n'y a aucune réduction des services offerts à la clientèle, ni dans le domaine des voyageurs, ni pour les marchandises, ni en ce qui concerne la sécurité.

* * *

*D. Transports urbains et régionaux**Question :*

Les transports publics et les services régionaux d'autobus ont perdu un grand nombre de clients au cours de l'année dernière. Cette diminution du nombre de voyageurs serait due à une mauvaise gestion commerciale et à une réduction considérable des services pendant le week-end. Des économies seraient soi-disant réalisées par une réduction judicieuse des services, sans qu'aucune concertation n'ait eu lieu et qu'aucune étude n'ait été effectuée. Quelles sont les actions entreprises pour renverser la situation ?

Qu'en est-il de la proposition de régler les feux de signalisation en fonction des transports publics ? Cette proposition n'est-elle pas en contradiction avec celles du département des Travaux publics, qui suggère de régler les feux de signalisation en fonction de l'intensité du trafic ?

Réponse :

Depuis plusieurs années, l'Etat a consenti des efforts financiers très importants pour l'amélioration des transports en commun.

Ces efforts ont été principalement concentrés sur :

- la création d'infrastructures;
- une politique de modernisation du matériel roulant.

Il ne faut toutefois pas perdre de vue que l'exploitation des lignes de surface représente 95 % de la longueur totale du réseau et qu'une partie importante de la clientèle ne bénéficie donc pas des deux composantes essentielles de la qualité de service souhaitée, à savoir la régularité et la rapidité des déplacements qui sont généralement obtenues pour les déplacements en souterrain.

Par ailleurs, la mise en service des ouvrages souterrains, si elle se caractérise par une amélioration sensible de la qualité des services, entraîne également des frais d'exploitation supplémentaires importants.

Il est symptomatique de constater que si, au cours de la dernière décennie, la clientèle des lignes directement touchées par les ouvrages s'est accrue, on a dû, constater une diminution parfois importante de la fréquentation là où aucune mesure n'avait été prise pour améliorer les conditions de circulation.

Om die toestand te verhelpen moet men absoluut een algemeen verbeteringsplan voor het bovengronds gemeenschappelijk vervoer volgen, waarvan de oogmerken als volgt kunnen worden samengevat :

1. betere dienstverlening aan de cliënteel;
2. de investeringen van het Rijk beter rendabiliseren;
3. de exploitatiekosten verminderen (bij voorbeeld 1 km/u verbetering van de commerciële snelheid vertegenwoordigt meer dan 130 miljoen frank besparing per jaar voor Brussel);
4. het energievraagstuk snel en tegen lage kosten oplossen;
5. het stadsmilieu verbeteren en actief meewerken aan de ontwikkeling van de gewesten.

Hoewel dat programma de stilzwijgende instemming heeft gekregen van verschillende overheidsinstanties waaraan het werd voorgelegd, dient toch te worden erkend dat er niets verandert en dat er waarschijnlijk ook niets zal veranderen zolang niet in wetteksten is vastgelegd wat het merendeel van de politieke gezagsdragers principieel graag aanvaarden. De enige oplossing bestaat erin aan een enkele instantie dezelfde bevoegdheid te geven voor alle wegen die door het gemeenschappelijk vervoer worden bestreken, als die welke aan het Ministerie van Openbare Werken is verleend voor de rijkswegen in de agglomeraties.

Artikel 77 van de wet op de economische en budgettaire hervormingen van 5 augustus 1978 staat toe maatregelen te nemen om aan het openbaar vervoer een reële voorrang te verlenen. Het uitvoeringsbelsuit betreffende die wet werd niet binnen de gestelde termijn, d.i. 31 december 1978, uitgevaardigd.

De verbetering van de frequentie is absoluut onontbeerlijk om het effect van de grote door de Staat geleverde inspanningen niet tot niets te herleiden. Onder de huidige financiële voorwaarden bestaat het enige middel om dat te bereiken erin de reissnelheid van de voertuigen te verbeteren. Thans bedraagt de gemiddelde reissnelheid van de bovengrondse voertuigen 18 km/u voor een weekdag (tegen 30 km/u in de metro).

De installatie van verkeerslichten die door de voertuigen van het gemeenschappelijk vervoer kunnen worden bediend, hangt thans volledig af van de instanties die het beheer hebben over de wegen waarop dergelijke lichten moeten worden geplaatst.

Dank zij de medewerking van enkele gemeenten, en in het bijzonder Sint-Joost-ten-Node, Sint-Gillis en Sint-Jans-Molenbeek in het Brusselse gewest, zijn thans een dertigtal van dergelijke verkeerslichten in gebruik, tot grote voldoening van de gebruikers van het openbaar vervoer en van de M. I. V. B.

De Minister heeft de bedoeling binnenkort een wetsontwerp in te dienen waarin aan de Minister van Verkeerswezen een ruimere bevoegdheid wordt verleend in het opmaken van aanvullende verkeersreglementen voor de provinciale en gemeentelijke openbare wegen.

Vanzelfsprekend mag dat ontwerp niets wijzigen aan de bepalingen in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer.

Immers,

- de aanleg van nieuwe infrastructuur;
- het voorbestemmen van wegvakken voor het gemeenschappelijk vervoer;
- het uitsluitend voorbestemmen van wegen voor dat vervoer;
- de afstandsbediening van verkeerslichten door de voertuigen van het gemeenschappelijk vervoer;

Pour faire face à cette situation, il est impératif de suivre un plan général d'amélioration de la circulation des transports en commun de surface, dont les objectifs peuvent être résumés de la façon suivante :

1. améliorer le service à la clientèle;
2. rentabiliser davantage les investissements consentis par l'Etat;
3. réduire les coûts d'exploitation (par ex. 1 km/h d'amélioration de vitesse commerciale représente plus de 130 millions de francs d'économie par an pour Bruxelles);
4. résoudre le problème énergétique rapidement et à moindre frais;
5. améliorer l'environnement urbain et participer de façon active au développement des régions.

Bien que ce programme ait reçu l'assentiment tacite de plusieurs autorités auxquelles il a été présenté, il faut bien reconnaître que rien ne bouge et que, vraisemblablement, rien ne bougera tant que la législation n'aura pas marqué dans les textes de loi ce que la plupart des responsables politiques admettent volontiers dans les principes. La seule solution consiste à donner à une autorité, pour ce qui concerne les routes parcourues par les transports en commun, les mêmes pouvoirs qui sont donnés au Ministère des Travaux publics pour ce qui concerne les routes de l'Etat dans les agglomérations.

L'article 77 de la loi des réformes économiques et budgétaires du 5 août 1978 a autorisé à prendre des mesures pour donner une priorité réelle aux transports publics. L'arrêté d'exécution relatif à cette loi n'a pas été pris dans les délais impartis par celle-ci, c'est-à-dire le 31 décembre 1978.

L'amélioration des fréquences est absolument indispensable pour ne pas réduire à néant l'effet des efforts importants consentis par l'Etat. Dans les conditions financières actuelles, le seul moyen pour y arriver est d'améliorer la vitesse commerciale des véhicules. Actuellement, la vitesse commerciale moyenne des véhicules de surface est de 18 km/h pour un jour de semaine (contre 30 km/h en métro).

Actuellement, l'installation de feux de circulation pouvant être commandés par les véhicules des transports en commun dépend entièrement des gestionnaires de la voirie sur laquelle ces dispositifs doivent être installés.

Grâce à la coopération de quelques communes et particulièrement de Saint-Josse, Saint-Gilles et Molenbeek-Saint-Jean dans la région bruxelloise, une trentaine de dispositifs sont actuellement en service, à la grande satisfaction des usagers des transports en commun et de la S. T. I. B.

Le Ministre a l'intention de déposer prochainement un projet de loi accordant une compétence plus étendue au Ministre des Communications dans l'établissement des règlements complémentaires de circulation sur les voies publiques provinciales et communales.

Il va de soi que ce projet ne devrait en rien modifier les dispositions prévues par le règlement général sur la police de la circulation routière.

En effet,

- la création de nouvelles infrastructures;
- la réservation de couloirs pour les transports en commun;
- la réservation exclusive d'artères pour ces transports;
- la commande à distance de signaux lumineux par les véhicules de transport en commun;

- de invoering van voorrangswegen;
- de invoering van eenrichtingsverkeerswegen;
- het stationeerverbod in sommige straten wijzigen niets aan dat reglement.

Vanzelfsprekend zouden die maatregelen alleen mogen genomen worden op plaatsen waar het gemeenschappelijk vervoer zeer regelmatig langs komt.

De maatregelen die nodig zijn voor de openbare wegen die deel uitmaken van het rijkswegennet en de kruispunten, waarvan één van die openbare wegen deel uitmaakt, zouden samen door de ministeries van Openbare Werken en Verkeerswezen moeten worden genomen.

* * *

Vraag :

De Minister belooft een inspanning te doen om het gemeenschappelijk vervoer in eigen baan te laten verlopen.

Het gaat hier om een moeilijk probleem, waarvan de oplossing zeer veel geld kost.

Welke kredieten zijn daarvoor op de begroting uitgetrokken en wanneer zullen die eigen banen worden gerealiseerd ?

Antwoord :

De verbetering van de infrastructuur van het openbaar vervoer (eigen baan) is een doelstelling die werkelijk in het kader past van het geplande beleid inzake bevordering van het openbaar vervoer.

Wegens de huidige budgettaire toestand moet selectiever tewerk worden gegaan met betrekking tot de investeringsuitgaven en moeten wij oplossingen gaan zoeken om de commerciële snelheid van het openbaar vervoer zonder buitensporige kosten op te drijven (wat een zuiniger exploitatie mogelijk maakt).

In het kader van de promotie van het stedelijk vervoer werden dergelijke projecten gefinancierd.

Meer algemeen is de Minister voornemens om ter zake talrijke maatregelen terzake voor te stellen in een passend wettelijk kader.

Dat wetsontwerp is vrijwel afgewerkt en onderhandelingen zullen worden gevoerd tussen de verschillende betrokken partijen, met name het departement van Openbare Werken en de Regiën (voogdij van de gemeenten) (zie beleidsnota).

Aanleg van eigen banen voor trams

Ordonnanceringsuitgaven (in miljoenen frank)

<i>Antwerpen :</i>	1976 :	40,0
	1977 :	24,7
	1978 :	—
	1979 :	—
	1980 :	20,0
<i>Luik :</i>	1976 :	85,0
	1977 :	2,0
	1978 :	—
	1979 :	3,5
	1980 :	7,5
<i>Brussel :</i>	1976 :	—
	1977 :	—
	1978 :	29,9
	1979 :	—
	1980 :	30,2
	1981 :	18,9
	(tot 31-5-1981)	
<i>Gent :</i>	nihil	
<i>Charleroi :</i>	1977 :	17,0

- l'instauration de voies prioritaires;
- l'instauration de voies à sens unique;
- l'interdiction de stationnement de certaines artères ne modifient en rien ce règlement.

Il est évident que ces mesures ne devraient être prises qu'aux endroits où la fréquence de passage des transports en commun le justifie.

Quant aux mesures qu'il serait nécessaire de prendre pour les voies publiques faisant partie de la grande voirie d'Etat et les carrefours, dont une de ces voies publiques fait partie, elles devront être réglées de commun accord avec les ministères des Travaux publics et des Communications.

* * *

Question :

Le Ministre promet un effort en faveur de l'établissement d'un site propre pour les transports en commun.

Il s'agit d'un problème aigu et dont la solution sera extrêmement coûteuse.

Quels crédits sont-ils prévus à cet effet dans le budget et quand ces sites propres seront-ils réalisés ?

Réponse :

L'amélioration de l'infrastructure des transports en commun (site propre) est un objectif qui entre effectivement dans le cadre de la politique à mener en matière de promotion des transports en commun.

La situation budgétaire actuelle impose une plus grande sélectivité des dépenses d'investissement et contraint à rechercher les solutions permettant d'accroître, sans dépenses excessives, la vitesse commerciale des transports en commun (source d'économie d'exploitation).

La promotion des transports urbains a financé le coût de semblables opérations.

Sur un plan plus général, il entre dans les intentions du Ministre de proposer, dans un cadre législatif approprié, diverses mesures en cette matière.

Ce projet de loi est pratiquement terminé et des négociations vont être entamées avec les diverses parties intéressées, notamment le département des Travaux publics et les Régies (tutelle des communes) (voir note de gestion).

Implantation de sites propres pour tramways

Dépenses d'ordonnancement (en millions de francs)

<i>Anvers :</i>	1976 :	40,0
	1977 :	24,7
	1978 :	—
	1979 :	—
	1980 :	20,0
<i>Liège :</i>	1976 :	85,0
	1977 :	2,0
	1978 :	—
	1979 :	3,5
	1980 :	7,5
<i>Bruxelles :</i>	1976 :	—
	1977 :	—
	1978 :	29,9
	1979 :	—
	1980 :	30,2
	1981 :	18,9
	(jusqu'au 31-5-1981)	
<i>Gand :</i>	néant	
<i>Charleroi :</i>	1977 :	17,0

Vraag :

Is het mogelijk de verdeling te kennen van de bedragen der begrotingsverplichtingen die in de loop van de jongste vijf jaar ten laste van de begrotingskredieten werden aangegaan met het oog op de verbetering van de infrastructuur van het gemeenschappelijk vervoer in de vijf grote agglomeraties? Hoe werd de verdeelsleutel toegepast?

Antwoord :

De kredieten werden als volgt verdeeld :

Jaar — Année	Antwerpen — Anvers	Brussel — Bruxelles	Charleroi —	Gent — Gand	Luik — Liège	Totaal — Total
1976	2 071,2	4 434,45	672,1	9,95	339,6	7 527,30
1977	2 044,99	5 601,4	1 150,98	6,2	415,81	9 219,38
1978	2 694,18	4 827,10	1 172,41	6,3	1 100,01	9 800,00
1979	1 693,74	6 563,19	1 050,47	9,38	937,76	10 254,54
1980	2 862,04	4 636,94	1 752,36	58,97	532,46	9 842,77

Voor de jaren 1976-1980 was een verdeelsleutel vastgesteld die, algemeen genomen, gevolgd werd, maar in 1980 was de voorganger van de Minister op het departement van oordeel dat een billijker verdeling tussen de diverse gewesten moest gebeuren. De in 1980 gedane vastleggingen wijzen duidelijk op die beslissing.

Immers, het niet aanwezig zijn van een vaste verdeelsleutel laat toe vastleggingen te doen op grond van de werkelijke behoeften en dus volgens de indiening van volledige dossiers welke ter goedkeuring werden voorgelegd.

De Minister meent dat dit beleid moet worden voortgezet. Op grond van de ingediende dossiers en de ontwerpen die thans in de verschillende steden uitgewerkt worden kan de verdeling voor het boekjaar 1981 als volgt worden gezien :

(In miljarden F)

Antwerpen	2
Brussel	4,2
Charleroi	2
Gent	0,5
Luik	0,5

* * *

Vraag :

Waarom kost het rollend materieel van de Belgische tramwegen dat bestemd is voor het net van Den Haag slechts 28 miljoen, terwijl het materieel voor de M. I. V. B. 51 miljoen zou kosten?

Antwoord :

Tot nog toe werd in verband met de aankoop van het materieel voor het M. I. V. B.-net nog geen enkele beslissing genomen.

Het voertuig voor Den Haag is op het stuk van het koetswerk en de mechaniek, echter volledig gelijk aan het voertuig dat enkele jaren geleden bij de M. I. V. B. in dienst werd genomen (serie 7900).

Op elektrisch vlak beschikt het voertuig voor Den Haag over een thyristoren-hakkermachine. Beide voertuigen zijn van het type PCC, waarvan de eerste series in de Verenigde Staten vóór de tweede wereldoorlog werden gebouwd en die in België in 1950 bij de N. M. V. B. en de M. I. V. B. in gebruik werden genomen.

Question :

Quelle est la répartition des montants des engagements pris à charge des crédits budgétaires au cours des cinq dernières années en vue de l'amélioration de l'infrastructure des transports en commun dans les cinq grandes agglomérations? Comment a été appliquée la clé de répartition?

Réponse :

La répartition se présente comme suit :

Si, pour les années 1976-1980, une clé de répartition était prévue qui, dans l'ensemble, a été suivie, le Ministre précédent a estimé en 1980 qu'une répartition plus équitable entre les différentes régions s'imposait. Les engagements pris en 1980 démontrent clairement cette volonté.

En effet, l'absence de clé de répartition fixe permet de prendre les engagements en fonction des besoins réels et donc en fonction de l'introduction de dossiers complets soumis à l'approbation.

Le Ministre estime que cette politique doit être poursuivie. Ainsi les dossiers introduits et les projets qui sont actuellement en cours d'élaboration dans les différentes villes font apparaître la répartition suivante pour l'année 1981 :

(En milliards de F)

Anvers	2
Bruxelles	4,2
Charleroi	2
Gand	0,5
Liège	0,5

* * *

Question :

Pourquoi le matériel roulant tramways belge destiné au réseau de La Haye ne coûte-t-il que 28 millions, là où le matériel destiné à la S. T. I. B. coûterait 51 millions?

Réponse :

Jusqu'à présent, aucune décision n'a été prise en ce qui concerne l'acquisition de ce matériel destiné au réseau S. T. I. B.

Cependant, la voiture de La Haye est, au point de vue caisse et mécanique, identique au véhicule mis en service il y a quelques années à la S. T. I. B. (série 7900).

Au point de vue électrique, la voiture de La Haye dispose d'un hacheur à thyristors. Ces deux voitures sont du type PCC dont les premières séries ont été construites aux États-Unis avant la deuxième guerre mondiale et ont fait leur apparition en Belgique à la S. N. C. B. et à la S. T. I. B. en 1950.

De M. I. V. B. stelt voor een voertuig van een nieuwe generatie aan te kopen, niet alleen met het doel haar klanten beter te dienen, maar tevens om de Belgische industrie nieuwe impulsen te geven, zodat zij opnieuw op dat vlak een toonaangevende rol in de hele wereld kan gaan spelen.

Het voertuig voor Den Haag verschilt van het nieuwe M. I. V. B.-voertuig om redenen die hoofdzakelijk verband houden met de structuur en de behoorlijke exploitatie van de netten.

Het voertuig voor Den Haag beschikt niet over :

- deuren langs elke kant van het voertuig en evenmin over naar buiten draaiende klapdeuren van het metro-type;
- opstappen die de toegang zowel ondergronds als bovengronds mogelijk maken;
- automatische koppeling zodat samengevoegde stellen kunnen rijden;
- twee stuurposten;
- een geraamte in lichte legering en versterkte uiteinden in polyester;
- een hoog elektrische vermogen dat opheffing van storingen op hellingen van 6 % mogelijk maakt;
- een elektronische foutsignalisatieapparatuur die een snelle herstelling mogelijk maakt;
- automatische veiligheidsremmen en brandvrije isolatie van de kabels die voor ondergrondse exploitatie verplicht zijn.

Aangezien het gaat om een voertuig van een heel nieuw type, liggen de studiekosten hoog; ze zijn in de door het lid aangehaalde prijs begrepen.

Tot nog toe werd evenwel nog geen enkele beslissing genomen.

* * *

Vraag :

Wanneer wordt een beslissing genomen inzake de premetro te Antwerpen-Linkeroever ?

Antwoord :

Tijdens haar zitting van 15 juni 1978 heeft de Regionale Commissie voor de Antwerpse agglomeratie zich unaniem akkoord verklaard over de aanleg van een premetro-tunnel onder de Schelde, vanaf de Groenplaats tot het Frederik Van Eedenplein. Dit advies was gesteund op de overtuiging dat deze lijnsverlenging aan een reële behoefte beantwoordt en dat de uitbating van het huidige net er merkbaar door verbeterd wordt. Tevens zou de saturatie van beide wegtunnels erdoor worden vermeden en zou de toegang tot de stadskern vanuit Linkeroever er merkbaar beter op worden.

Op datum van 13 maart 1980, heeft de vorige Minister zijn principieel akkoord voor de aanleg van deze premetro-verbinding gegeven en hij heeft gevraagd die in het vijfjarenplan 1981-1985 op te nemen.

Hiertoe heeft hij in december 1980 contracten gesloten voor de bestudering van die verbinding.

Het was immers noodzakelijk een voorbereidende studie uit te voeren, gelet op de aanzienlijke investering, geraamd op 5 miljard, voor de verwezenlijking van deze verbinding teneinde :

- de werkelijke uitvoeringskosten juist te bepalen;
- de verschillende uitvoeringsmethoden te onderzoeken en te vergelijken en die te kiezen welke de meeste waarborgen biedt op het technische vlak en daarenboven wat de prijs betreft binnen het aanvaardbare blijft;

La S. T. I. B. propose d'acquérir un véhicule d'une nouvelle génération, non seulement dans le but d'offrir un meilleur service à sa clientèle, mais aussi afin de donner une nouvelle impulsion à l'industrie belge, de sorte que celle-ci puisse redevenir une autorité reconnue par le monde entier en la matière.

La voiture de La Haye est différente de la nouvelle voiture S. T. I. B. pour des raisons qui sont principalement liées à la structure et à la bonne exploitation des réseaux.

La voiture de La Haye ne dispose pas :

- de portes de chaque côté de la voiture ni de larges portes louvoyantes extérieures du type métro;
- de marche-pieds permettant l'accès en réseau souterrain et en voirie;
- d'accouplement automatique permettant la circulation en unités multiples;
- de deux postes de conduites;
- d'une ossature en alliage léger et bouts en polyester renforcés;
- d'une puissance électrique élevée permettant le dépannage en pente de 6 %;
- d'un dispositif électronique de signalisation de défauts permettant un dépannage rapide;
- d'un système de freinage automatique de sécurité ainsi que d'une isolation ignifuge des câbles imposés par l'exploitation souterraine.

Comme il s'agit d'une voiture de conception entièrement nouvelle, les frais d'études sont élevés et compris dans le prix cité par le membre.

Toutefois, aucune décision n'a été prise jusqu'à présent.

* * *

Question :

Quand vont intervenir les décisions relatives au prémetro Anvers-Rive gauche ?

Réponse :

Lors de sa séance du 15 juin 1978, la Commission régionale pour l'agglomération anversoise s'est unanimement prononcée pour la construction d'un tunnel pour le prémetro sous l'Escaut depuis la Groenplaats jusqu'au square Frederik Van Eeden. Cet avis était fondé sur la conviction que ce prolongement répondait à un besoin réel, que l'exploitation du réseau actuel en serait nettement améliorée, qu'il empêcherait la saturation des deux tunnels routiers et qu'il améliorerait sensiblement l'accessibilité au centre de la ville depuis la rive gauche.

En date du 13 mars 1980, le Ministre précédent a donné son accord de principe pour la construction de cette liaison prémetro et a demandé d'inclure celle-ci dans le programme quinquennal 1981-1985.

A cet effet il a, en décembre 1980, passé des contrats pour l'étude de cette liaison.

Compte tenu de l'investissement très important nécessaire pour réaliser cette liaison, lequel est estimé à plus de 5 milliards de F, il fallait effectuer une étude préliminaire pour :

- déterminer les coûts précis de la réalisation de cet ouvrage;
- permettre l'examen et la comparaison de plusieurs méthodes d'exécution et le choix de celle présentant le maximum de garanties techniques et qui soit raisonnable quant au prix;

— de periode te bepalen waarover de investeringen gespreid dienen te worden.

Teneinde op deze vragen te kunnen antwoorden werd de studie beperkt tot het voorontwerp.

Dit voorontwerp is thans beëindigd en het wordt momenteel onderzocht door de administratie, die het eerstdaags aan de Minister moet toezenden.

In het licht van de voorstellen die hem hierbij zullen toekomen, zal de Minister nog vóór het einde van 1981 de onontbeerlijke maatregelen treffen.

* * *

Vraag :

1) De autobusverbindingen van de N. M. V. B. tussen het Pajottenland en Halle schenken geen volledige voldoening.

2) In de Halse scholen bestaan problemen inzake leerlingenvervoer.

Wat gaat men daaraan doen ?

Antwoord :

1) *De gemeenten van het Pajottenland zijn verbonden met Halle door de volgende autobuslijnen :*

a) lijn 521 HL Brussel - Halle - Leerbeek (45 diensten per dag in de beide richtingen) en hier zijn aansluitingen mogelijk :

met lijn LN524 Leerbeek - Oetingen - Vollezele - Ninove

— frequentie : alle uren in beide richtingen.

met lijn LK doorstreepte 523 : Leerbeek - Herfelingen - Edingen

— frequentie : alle uren in beide richtingen.

met lijn LK : Brussel - Gaasbeek - Lennik - Leerbeek

— frequentie : alle uren in beide richtingen.

b) lijn 525 HL Brussel via Pepingen of via Leerbeek naar Herfelingen en Vollezele.

— frequenties :

1) Halle - Herfelingen : 8 diensten per dag in beide richtingen;

2) Vollezele - Halle - Vollezele : 8 diensten per dag.

2) *Schoolproblemen*

Het leerlingenvervoer in de streek van Halle en omgeving wordt in principe door de openbare diensten en niet door bijzondere diensten verricht. Er werd in een uitzondering voorzien voor de leerlingen van de R. M. S. Lennik.

De Minister bevestigt dat na contact met de inrichtingen van het officieel en vrij onderwijs van Halle en omgeving, een groot aantal problemen werden opgelost : Heikruis, Herne en Gooik;

De overbelasting op lijn 555 Ukkel - Halle werd verlicht.

De Minister weet dat er nog een probleem bestaat voor de leerlingen van Leerbeek, Oetingen en Vollezele die op het einde van de namiddag tamelijk lang moeten wachten.

Ik tracht een oplossing te vinden voor een verbetering van de toestand, waar beide onderwijsnetten baat bij vinden.

* * *

— déterminer la période pendant laquelle des investissements doivent être répartis.

Pour permettre de répondre à ces divers problèmes, la phase d'étude a été limitée à l'avant-projet.

Celui-ci est actuellement terminé et, en ce moment, il est examiné par l'administration qui le fera parvenir au Ministre dans les délais les plus brefs.

Celui-ci prendra les décisions qui s'imposent au vu des propositions qui lui seront faites. Celles-ci seront prises avant la fin de l'année 1981.

* * *

Question :

1) La desserte par les autobus de la S. N. C. V. du « Pajottenland » vers Hal, ne donne pas entière satisfaction.

2) Des problèmes de transports scolaires existent avec les écoles de Hal.

Va-t-on y remédier ?

Réponse :

1) *La desserte des communes du Pajottenland vers Hal est assurée par :*

a) la ligne 521 HL Bruxelles - Hal - Leerbeek (45 services par jour dans les 2 sens), où des correspondances sont assurées :

avec la ligne LN524 : Leerbeek - Oetingen - Vollezele - Ninove

— fréquence : toutes les heures dans les deux sens.

avec la ligne LK barré 523 : Leerbeek - Herfelingen - Enghien

— fréquence : toutes les heures dans les 2 sens.

avec la ligne LK : Bruxelles - Gaasbeek - Lennik - Leerbeek

— fréquence : toutes les heures dans les 2 sens.

b) La ligne 525 HL Bruxelles via Pepingen ou via Leerbeek vers Herfelingen et Vollezele.

— fréquences :

1) Hal - Herfelingen : 8 services par jour dans les deux sens;

2) Vollezele - Hal - Vollezele : 8 services par jour.

2) *Problèmes scolaires*

En principe, le transport des élèves dans la région de Hal et des environs est assuré par les services publics et non par des services spéciaux. Une exception a été faite pour les élèves du R. M. S. Lennik.

Le Ministre affirme que, suite à un contact suivi avec les établissements de l'enseignement officiel et libre de Hal et des environs, de nombreux problèmes ont été résolus : Heikruis, Herne et Gooik.

Les surcharges constatées sur la ligne 555 Uccle-Hal ont été atténuées.

Le Ministre sait qu'il existe un problème d'attente des élèves de Leerbeek, Oetingen en Vollezele à la fin de l'après-midi.

Le Ministre s'efforce d'y trouver une solution d'amélioration afin de pouvoir satisfaire les deux réseaux d'enseignement.

* * *

Vraag :

De elektrische lijn n° 1 van de M. I. V. G. is voorzien tot Wondelgem. Waarom wordt ze niet doorgetrokken tot Evergem ?

Antwoord :

De Minister heeft beslist dat de elektrische lijn n° 1 van de M. I. V. G. niet verder zou gaan dan Wondelgem.

Het probleem van de verlenging ervan naar Evergem werd op de vergadering van 15 januari 1981 van de Regionale Commissie van de Entiteit Gent besproken. Het wordt op dit ogenblik door de Speciale Studiedienst van de M. I. V. G. onderzocht uit het oogpunt van de investeringsuitgaven en van de economische rendabiliteit.

De Minister zal de nodige beslissingen nemen zodra hij in het bezit is van de resultaten van die studie.

* * *

Vraag :

Wordt het N. M. V. B. net te Ronse verbeterd; bestaat er coördinatie tussen de aansluitingen N. M. B. S.-N. M. V. B. en zal het busstation worden verbeterd ?

Antwoord :

1) De plannen voor de luifel van het busstation die door de provinciale Commissie voor de Stedenbouw omwille van de dakbedekking geweigerd werden, zijn door de N. M. V. B. gewijzigd.

Deze maatschappij zal nog dit jaar de installatie realiseren en zal eveneens bijkomende schuilhuisjes plaatsen.

2) Ongeveer 200 N. M. V. B.-diensten vertrekken en komen dagelijks toe aan het station van Ronse, volgens het tracé van de zes bestaande autobuslijnen.

Volgens de tussen de N. M. B. S. en de N. M. V. B. gesloten overeenkomst is voor zowat 45 % van die diensten een aansluiting gewaarborgd (minder dan 10 minuten wachttijd).

Voor de andere diensten kan er een wachttijd zijn van 40 tot 50 minuten.

De N. M. V. B. onderzocht of het mogelijk is die wachttijd te verminderen alhoewel zij met andere aansluitingen rekening moet houden (bij voorbeeld aan het station te Zottegem).

* * *

Vraag :

In West-Vlaanderen is er heel wat deining betreffende de buslijn 66b Brugge-Torhout-Roeselare.

De autobussen van de N. M. B. S. gingen in 1977 over naar de N. M. V. B. Na drie jaar beheer van de vervangingsautobussen door de N. M. V. B. kunnen voor- en nadelen tegen elkaar afgewogen worden. Zij zijn ook zeer leerzaam voor de voorziene toekomstige fusie N. M. B. S.-N. M. V. B. Zo wordt als zeer hinderend aanzien het feit dat men geen gecombineerd biljet bus-trein kan kopen. Zowel N. M. B. S. als N. M. V. B. zouden hiertoe bereid zijn indien ter zake een gunstige beslissing zou genomen worden door het ministerie. Kan dit spoedig overwogen worden ?

In het N. M. B. S. station zou men ook moeten terecht kunnen voor allerlei administratieve dienstverlening i.v.m. de N. M. V. B.

Question :

La ligne électrique de la M. I. V. G. n° 1 est prévue jusqu'à Wondelgem. Pourquoi pas jusqu'à Evergem ?

Réponse :

Le Ministre a décidé de limiter la ligne électrique n° 1 de la M. I. V. G. à Wondelgem.

La question du prolongement vers Evergem a été évoquée lors de la réunion du 15 janvier 1981 de la Commission régionale de l'entité de Gand. Elle est actuellement examinée par le service spécial d'études de la M. I. V. G. au point de vue des dépenses d'investissement et de rentabilité économique.

Dès que le Ministre sera en possession des résultats de cette étude, il prendra les décisions qui s'imposent.

* * *

Question :

A Renaix, le réseau de la S. N. C. V. va-t-il être amélioré, les correspondances S. N. C. B.-S. N. C. V. mieux coordonnées et la gare routière aménagée ?

Réponse :

1) Les plans de l'auvent de la gare routière qui avaient été refusés par la Commission provinciale de l'Urbanisme à cause de sa toiture, ont été remaniés par la S. N. C. V.

Cette société prévoit encore l'installation pour cette année ainsi que celle des aubettes complémentaires.

2) Environ 200 services de la S. N. C. V. arrivent et partent journellement de la gare de Renaix suivant le tracé des six lignes d'autobus existantes.

Pour environ 45 % de ces services, il y a, suivant convention conclue entre la S. N. C. B. et la S. N. C. V., une correspondance assurée (moins de 10' d'attente).

Pour les autres services, il peut exister une attente de 40 à 50 minutes.

La S. N. C. V. étudie la possibilité de réduire cette attente, bien qu'elle soit tenue d'assurer d'autres correspondances (par exemple à la gare de Zottegem).

* * *

Question :

En Flandre occidentale, la ligne d'autobus 66b Bruges-Torhout-Roulers suscite beaucoup de remous.

Les autobus de la S. N. C. B. ont été repris en 1977 par la S. N. C. V. Après trois ans de gestion des autobus de remplacement par la S. N. C. V., il est possible de peser les avantages et les inconvénients. Cette expérience est également très instructive en ce qui concerne la fusion future entre la S. N. C. B. et la S. N. C. V. C'est ainsi que les voyageurs voient un important inconvénient dans le fait qu'il leur est impossible d'acheter un billet combiné bus-trein. Aussi bien la S. N. C. B. que la S. N. C. V. seraient prêtes à prévoir cette possibilité si le ministère prenait une décision en ce sens. Est-il permis d'envisager une telle décision à bref délai ?

Il devrait également être possible de s'adresser aux guichets des gares de la S. N. C. B. pour obtenir divers services administratifs concernant la S. N. C. V.

Antwoord :

De vraag betreffende de mogelijkheid bus-treinbiljetten af te geven zal opgelost worden in het kader van de fusie N. M. B. S.-N. M. V. B.

* * *

Vraag :

Het station van Tongeren werd gedeclasseerd ten gevolge van de vermindering van het personeel die uit de vermindering van het aantal reizigers voortvloeide.

Dit aantal zou echter hoger zijn, als het openbaar vervoer was aangepast om de verschillende fusiegemeenten en het nieuwe ziekenhuis te bedienen. Kan de Minister die toestand laten onderzoeken ?

Antwoord :

Het begrip stadsdienst kan alleen toepassing vinden wanneer het gaat om gemeenten met ten minste 50 000 inwoners, hetgeen blijkbaar niet het geval is voor Tongeren.

Deze stad wordt bediend door 12 gewestelijke autobuslijnen, die hun standplaats hebben in het centrum van de stad.

Alhoewel sommige van die lijnen geen hoge frequentie hebben, wordt de dienst op de spitsuren ten volle verzekerd en buiten de spitsuren is er een behoorlijk aantal diensten, gelet op de bezetting van de voertuigen.

Het nieuwe ziekenhuis van Tongeren is thans moeilijk toegankelijk. Het wordt nu bediend door invalslijnen langs de « Maastrichtersteenweg » en de « Eldersweg ».

Het probleem kan worden opgelost indien het kruispunt van de « Haeselaere-Eykestraat » en de « Maastrichtersteenweg » gerealiseerd wordt, hetgeen de bussen zal toelaten te manoeuvreren.

Zodra de gemeentelijke overheid de nodige werken zal hebben uitgevoerd, zal de N. M. V. B. deze reisweg beter bedienen.

* * *

*E. Wegvervoer en verkeersveiligheid**Vraag :*

België is een draaischijf van het Europese wegvervoer. De toevoer van internationaal wegverkeer naar ons land mag vanwege de andere Europese landen geen dumping- en oneerlijke concurrentiepraktijken t.a.v. onze wegvervoerders veroorzaken.

Wat denkt de Minister te doen om daar iets aan te doen ?

Zal hij maatregelen nemen op het stuk van de toegang tot de markt en de toegang tot het beroep ?

Antwoord :

De internationale transporteurs mogen geen vervoer doen in het binnenland; derhalve kan er terzake geen sprake zijn van concurrentie met de Belgische transporteurs die een nationale vervoervergunning bezitten.

Bovendien gelden voor het vervoer binnen Benelux, en voor het vervoer naar Frankrijk, Italië en West-Duitsland verplichte tarieven. Voor de andere landen van de Gemeenschappelijke Markt bestaan er referentietarieven.

In geval van inbreuk op de bestaande reglementering wordt vanzelfsprekend het land van herkomst van de internationale transporteur verwittigd, hetgeen aanleiding kan geven tot de intrekking van zijn internationale vergunning.

Réponse :

La question de la possibilité de délivrer des billets bus-train sera résolue dans le cadre de la fusion S. N. C. B.-S. N. C. V.

* * *

Question :

La gare de Tongres a été déclassée du fait de la réduction de personnel suite à la baisse du nombre de voyageurs.

Ce nombre serait cependant supérieur si des transports publics adéquats étaient organisés pour desservir les différentes communes fusionnées et le nouvel hôpital. Le Ministre peut-il faire examiner cette situation ?

Réponse :

La notion de service urbain ne peut s'appliquer en fait qu'aux entités comprenant un minimum de 50 000 habitants, ce qui ne semble pas être le cas de Tongres.

Cette cité est desservie par douze lignes d'autobus régionales qui rayonnent du centre de la ville.

Bien que certaines de ces lignes n'ont pas de fréquences très importantes aux heures de pointe, les services sont pleinement assurés et aux heures creuses le nombre de services reste décent, compte tenu des occupations des véhicules.

Le nouvel hôpital de Tongres est actuellement difficilement accessible. A ce jour, il est desservi par des lignes de pénétration via la « Maastrichtersteenweg » et la « Eldersweg ».

Le problème pourrait être résolu si l'élargissement du carrefour de la « Haeselaere-Eykestraat » et de la « Maastrichtersteenweg » était entrepris car cela permettrait la manœuvre des bus.

Dès que les autorités communales auront fait le nécessaire pour qu'il en soit ainsi, la S. N. C. V. améliorera cette desserte.

* * *

*E. Transport par route et sécurité routière**Question :*

La Belgique constitue une plaque tournante du trafic routier européen. L'afflux de trafic routier international dans notre pays ne peut pas entraîner de la part des autres pays européens des pratiques de dumping et de concurrence déloyale vis-à-vis de nos transporteurs.

Qu'envisage le Ministre pour y remédier ?

Des mesures d'accès au marché et d'accès à la profession ?

Réponse :

Les transporteurs internationaux ne peuvent pas effectuer des transports intérieurs et il ne peut donc pas dans ce domaine y avoir concurrence avec les transporteurs belges qui sont détenteurs d'une autorisation de transport national.

En outre, le transport au sein du Benelux et avec la France, l'Italie et la R. F. A. sont régis par des tarifs obligatoires. Pour les autres pays du Marché commun, il existe des tarifs de référence.

Il va de soi qu'en cas d'infraction aux réglementations existantes, le pays d'origine du transporteur international est avisé, ce qui peut conduire au retrait des autorisations internationales.

De Minister weidt vervolgens uit over de toegang tot de markt en tot het beroep.

De toegang tot de markt wordt geregeld door de wet van 1960 betreffende het vervoer van zaken tegen vergoeding waarin namelijk is bepaald dat de vervoervergunning onbeperkt wordt verleend aan al wie er om verzoekt.

De houder van een vervoerbewijs mag slechts vervoer doen binnen een straal van 25 km. Nadien kan hij slechts een nationale vervoervergunning krijgen nadat hij gedurende drie jaar vervoer heeft gedaan en op voorwaarde dat zijn omzetcijfer toereikend is.

De voorwaarden met betrekking tot de toegang tot het beroep zijn vastgesteld in het koninklijk besluit van 5 september 1978. Zij houden met name verband met de betrouwbaarheid, de financiële draagkracht en de vakbekwaamheid. Het getuigschrift betreffende de vakbekwaamheid wordt enkel afgeleverd nadat de kandidaat cursussen heeft gevolgd en met succes een examen heeft afgelegd dat georganiseerd wordt door het Instituut voor Wegtransport. Het gemiddeld percentage geslaagden voor die examens bedraagt ongeveer 60 %.

De organisatie van de examens inzake vakbekwaamheid is van groot belang aangezien de transporteurs die toegang krijgen tot de markt een betere opleiding hebben, hetgeen een rechtstreekse weerslag heeft op de organisatie en de rendabiliteit van de ondernemingen.

* * *

Vraag :

De Belgische transportondernemers overtreden ofwel de E. E. G.-voorschriften ofwel gaan ze failliet omdat buitenlandse transportbedrijven zich niet houden aan de strenge E. E. G.-voorschriften en op de Belgische markt komen concurreren. In buurlanden zijn er nationale afwijkingen ingevoerd die minder streng zijn. Zo is bv. de rijtijd op 12 uren bepaald i.p.v. 8 uur in België. Onlangs nog liep een groot transportbedrijf 79 veroordelingen op de arbeidsrechtbank.

Ook de richtlijn betreffende het gewicht en andere kenmerken van de voertuigen wordt niet door alle voertuigexploitanten in de negen Lid-Staten gevolgd. Wordt er niet overdreven belang gehecht aan het vraagstuk van de schade aan de wagen en heeft men voldoende oog voor de noodzaak om de technische mogelijkheden van de voertuigen te valoriseren opdat die beter het hoofd kunnen bieden aan de eisen inzake kostprijs en aan de dwingende maatregelen inzake energiebesparing? Welke is de politiek die de Minister op dit vlak zal voeren?

In een onlangs gepubliceerde studie leest men dat in de E. E. G. de sector wegvervoer slechts 12,7 % van de primaire energie verbruikt. Aan de hand van objectief cijfermateriaal toont deze studie aan dat de Europese autonijverheid zich sterk inspannt om zuinigheid, veiligheid en milieuvriendelijkheid verder op te voeren. Het wegtransport is voortdurend het mikpunt van personen of groepen die met demagogische slogans zagezegd het openbaar vervoer willen bevorderen maar in feite slechts een schijntewerkstelling op het oog hebben. Ware het niet aangegeven alle reglementeringen i.v.m. het wegvervoer op Europees niveau te brengen, t.t.z. om ook in België dezelfde afwijkingen toe te staan als in het buitenland? De gemeenschap zou er zeker niet bij gebaat zijn indien het miljardenverslindend openbaar vervoer uiteindelijk het wegtransport dood concurrenceert. Welke maatregelen worden overwogen om de buitenlandse oneerlijke concurrentie te verhinderen?

Le Ministre aborde ensuite l'accès au marché et l'accès à la profession.

L'accès au marché est réglé par la loi de 1960 relative au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles, qui stipule notamment que les certificats de transport sont délivrés en nombre illimité à toute personne qui en fait la demande.

Le détenteur d'un certificat de transport ne peut effectuer des transports que dans un rayon de 25 km. Il ne peut obtenir ultérieurement une autorisation de transport national qu'après avoir effectué des transports pendant trois ans et à condition que son chiffre d'affaires soit suffisant.

Les conditions d'accès à la profession sont fixées par l'arrêté royal du 5 septembre 1978. Elles portent notamment sur l'honorabilité, la capacité financière et la capacité professionnelle. Le certificat de capacité professionnelle n'est délivré qu'après que le candidat ait suivi des cours et passé avec succès des examens qui sont organisés par l'Institut du transport routier. Le pourcentage moyen de réussite à ces examens se situe aux environs de 60 %.

L'organisation de ces examens de capacité professionnelle est d'une grande importance puisque les transporteurs qui accèdent au marché sont mieux formés, ce qui a une influence directe sur l'organisation et la rentabilité des entreprises.

* * *

Question :

Les transporteurs belges doivent, soit enfreindre les règlements de la C. E. E., soit faire faillite en raison de la concurrence qu'ils subissent sur le marché belge de la part de transporteurs étrangers qui ne respectent pas la réglementation très stricte de la C. E. E. Il existe chez nos voisins des dérogations nationales moins sévères. Ainsi, la durée de conduite est fixée à 12 heures, au lieu de 8 heures en Belgique. Récemment encore, le tribunal du travail a infligé 79 condamnations à une grande entreprise de transport.

La directive relative au poids et aux autres caractéristiques du véhicule n'est pas davantage respectée par tous les transporteurs des Etats membres. N'accorde-t-on pas une importance excessive au problème de la dégradation des routes et se soucie-t-on suffisamment de la nécessité de valoriser les possibilités techniques des véhicules afin de mieux répondre aux impératifs en matière de coûts et d'économie d'énergie? Quelle politique le Ministre entend-il pratiquer en cette matière?

Une étude récente souligne que les transports routiers ne représentent que 12,7 % de la consommation d'énergie primaire de la C. E. E. Des statistiques objectives indiquent que l'industrie automobile européenne fournit des efforts considérables sur le plan de l'économie, de la sécurité et de la lutte contre la pollution. Les transports routiers sont sans cesse mis en cause par des personnes ou des groupements qui se servent de slogans démagogiques dans lesquels ils prétendent œuvrer pour la promotion des transports publics, alors qu'ils ne poursuivent qu'un simulacre de politique de l'emploi. Ne conviendrait-il pas d'harmoniser au niveau européen toutes les réglementations relatives aux transports routiers, en accordant en Belgique les dérogations qui sont déjà appliquées à l'étranger? La communauté ne se porterait pas mieux si la concurrence des transports publics, qui engloutissent des milliards, venait à entraîner la disparition des transports routiers. Quelles sont les mesures prévues en vue de mettre fin à la concurrence déloyale de l'étranger?

De Belgische automobilist heeft over het algemeen geen al te goede naam en faam en schenkt dikwijls weinig aandacht aan de opgelegde boetes. Het blijkt dat deze in België trouwens merkkelijk lager liggen dan in het buitenland. Zo zou men in Frankrijk voor gevaarlijk parkeren 250 tot 600 Franse frank boete betalen. Hinderend parkeren bv. op een voetgangersovergang zou 300 Franse frank kosten. Kan de Minister een tabel geven met de boetetarieven welke toegepast worden in de ons omringende landen voor verkeerd parkeren, overdreven snelheid en andere overtredingen van de verkeersreglementen?

Antwoord :

Voor wat de discriminatie betreft tussen de Belgische vervoerders tegenover de buitenlandse, met betrekking tot het sociaal reglement, heeft de Belgische regering er tijdens de Ministerraad van december 1980 op aangedrongen dat het reglement in de verschillende landen zou worden toegepast op uniforme wijze.

Tot op heden kon op Europees niveau geen enkel akkoord worden bereikt voor wat het gewicht en de afmetingen betreft.

Voor het probleem van de oneerlijke mededinging verwijst de Minister naar het voorgaande antwoord.

In verband met het bedrag van de geldboeten in Frankrijk zullen de inlichtingen eerstdaags worden verstrekt.

* * *

Vraag :

Hoever staat het met de internationale onderhandelingen met het oog op de harmonisering van de rijtaks voor de vrachtwagens?

Hoe zijn de vervoervergunningen inzake het multilateraal contingent verdeeld?

Antwoord :

Wat de harmonisatie van de taksen van de zware vrachtwagens betreft is het zo dat er reeds verschillende jaren onderhandelingen gevoerd worden binnen de Gemeenschappelijke Markt, in het kader van de harmonisatie van de concurrentievoorwaarden. Maar het kan niet ontkend worden dat die werkzaamheden zeer moeizaam vooruitgaan.

De communautaire vervoervergunningen en de E.C.M.T.-vergunningen worden jaarlijks verdeeld over de vervoerders, rekening houdende met hun gebruik in de loop van het voorbije jaar en met nieuwe verwachte transporten.

Deze vergunningen worden evenredig verdeeld onder de verschillende provincies, rekening houdend met het aantal vervoerders in elke provincie.

Tijdens de laatste Ministerraad van de E.C.M.T. te Helsinki, eind mei 1981, kon geen overeenstemming worden bereikt over een verhoging van het contingent multilaterale vergunningen.

* * *

Vraag :

De Belgische ondernemers van wegvervoer hebben moeilijkheden bij de grensovergangen. Zal daar spoedig een oplossing voor gevonden worden?

Antwoord :

De controle op de zware vrachtwagens aan de grens wordt uitgevoerd door de douane en — hoewel die kwestie niet rechtstreeks onder de bevoegdheid van de Minister valt — meent hij te mogen bevestigen dat alles in het werk gesteld wordt om die controles in de kortst mogelijke tijd uit te voeren en de vervoerders niet onnodig op te houden.

* * *

L'automobiliste belge a plutôt mauvaise réputation et n'est guère sensible aux amendes. Ces dernières semblent d'ailleurs nettement moins élevées en Belgique qu'à l'étranger. Ainsi, le stationnement dangereux serait sanctionné, en France, d'une amende allant de 250 à 600 francs français. Le stationnement gênant, par exemple sur un passage pour piétons, « coûterait » 300 francs français. Le Ministre pourrait-il fournir un tableau indiquant le montant des amendes qui sont prévues chez nos voisins en cas de stationnement interdit, d'excès de vitesse et d'autres infractions au règlement de la circulation routière?

Réponse :

Pour ce qui concerne la discrimination des transporteurs belges vis-à-vis des étrangers quant au règlement social, le Gouvernement belge a insisté, lors du Conseil des Ministres de décembre 1980, pour qu'il soit appliqué de manière uniforme dans les différents pays.

En matière de poids et dimensions, aucun accord n'a pu être trouvé jusqu'à présent au niveau européen.

Pour la concurrence déloyale, le Ministre renvoie à la réponse précédente.

À sujet du niveau des amendes en France, les renseignements seront fournis dès que possible.

* * *

Question :

Où en sont les négociations internationales sur l'harmonisation de la taxe de circulation pour les poids lourds?

En matière de contingent multilatéral, comment se répartissent les licences?

Réponse :

Au sujet de l'harmonisation des taxes pour les poids lourds, des discussions sont en cours au sein du Marché commun depuis plusieurs années dans le cadre de l'harmonisation des conditions de concurrence, mais ces travaux progressent très difficilement.

Les autorisations de transport communautaire et les autorisations C.E.M.T. sont réparties annuellement entre les transporteurs, en tenant compte de leur utilisation au cours de l'année antérieure et des nouveaux transports à effectuer.

Ces autorisations sont réparties équitablement entre les différentes provinces, compte tenu du nombre de transporteurs dans chacune de ces provinces.

Lors du dernier Conseil des Ministres de la C.E.M.T. qui s'est tenu à Helsinki à la fin du mois de mai 1981, aucun accord n'a pu être obtenu sur une augmentation du contingent d'autorisations multilatérales.

* * *

Question :

Les transporteurs routiers belges rencontrent des difficultés aux passages de frontière. Une solution interviendra-t-elle rapidement?

Réponse :

Le contrôle des poids lourds à la frontière est effectué par les services de douane et — bien que cette question ne relève donc pas directement de la compétence du Ministre — il croit pouvoir affirmer que tout est mis en œuvre pour effectuer ces contrôles dans les meilleurs délais possibles et ne pas retarder inutilement les transporteurs.

* * *

Vraag :

Is het niet mogelijk in België een even duidelijk wegsignalisaties aan te brengen als in Frankrijk, waar het volstaat de eindbestemming te kennen om zijn weg te vinden ?

Kan de Minister van Verkeerswezen met zijn collega van Openbare Werken geen akkoord sluiten over een gemeenschappelijk investeringsprogramma in die aangelegenheid ? Een goede verkeerssignalisatie is immers een waarborg voor veiligheid, snelheid en energiebesparing.

Antwoord :

De Minister is het ermee dat de wegsignalisatie duidelijk en oordeelkundig geplaatst moet zijn.

Daarbij herinnert hij evenwel aan de verdeling van de desbetreffende bevoegdheden, terwijl hij tevens de interventiemogelijkheden van zijn departement duidelijk wil omschrijven.

Ofschoon de Minister van Verkeerswezen de algemene reglementering dient te bepalen, met name de verkeersregels, resp. de betekenis van de wegsignalisatie, zorgen de diensten van het departement van Verkeerswezen echter niet voor het aanbrengen van die signalisatie, behalve in de zeldzame gevallen waarin het erop aan komt een agglomeratie af te bakenen, die zich over verscheidene gemeenten uistrekt.

Luidens de wet van de politie op het wegverkeer dient de signalisatie die juridische gevolgen heeft voor de weggebruiker — m.a.w. die welke verplichtingen of verbodsbepalingen oplegt — geplaatst te worden door de overheid die tot de maatregel heeft besloten. De autoriteiten die bevoegd zijn om aanvullende verkeersreglementen te nemen, zijn :

- 1) De Minister van Openbare Werken voor de rijkswegen (met inbegrip van de autosnelwegen);
- 2) de gemeenteraden voor de gemeente- en provinciewegen. Die aanvullende gemeentereglementen moeten ter goedkeuring aan de Minister van Verkeerswezen voorgelegd worden.

Zo moet b.v. in de volgende gevallen een aanvullend reglement uitgevaardigd worden :

- a) een plaatselijke snelheidsbeperking;
- b) de installatie van verkeerslichten;
- c) het aanduiden van voorrangswegen;
- d) de verdeling van de rijbaan in rijstroken;
- e) de voorschriften inzake parkeren, enz...

Alle andere verkeerstekens die geen juridische gevolgen hebben, moeten worden geplaatst door de beheerder van het wegennet, met name :

- 1) de Minister van Openbare Werken voor de rijkswegen;
- 2) de provincie voor de provinciewegen;
- 3) de gemeente voor de gemeentewegen.

Dit is o.m. het geval met de aanwijzingstekens en de wegwijzers.

Hieruit volgt dus dat de bevoegdheden van de Minister van Verkeerswezen voor het plaatsen van wegsignalisatie uiterst beperkt zijn. Het plaatsen van wegwijzers op autosnelwegen behoort tot de bevoegdheid van de Minister van Openbare Werken, die deze wegen beheert.

* * *

Question :

La signalisation routière ne peut-elle être aussi claire en Belgique qu'en France, où il suffit de connaître la destination d'arrivée pour trouver sa route ?

Le Ministre des Communications ne peut-il se mettre d'accord avec son collègue des Travaux publics sur un programme commun d'investissement en cette matière ? Une bonne signalisation routière est en effet garante de sécurité, de rapidité et d'économie d'énergie.

Réponse :

Le Ministre est d'accord avec la nécessité d'une signalisation routière qui soit claire et judicieusement placée.

A cette occasion, il rappelle cependant la répartition des compétences en la matière et délimite ainsi les possibilités d'intervention de son département.

S'il appartient au Ministre des Communications de fixer la réglementation générale, c'est-à-dire les règles de circulation routière et la signification des signaux, les services du département des Communications n'interviennent cependant pas dans le placement de cette signalisation, sauf dans les rares cas où il s'agit de délimiter une agglomération qui s'étend sur plusieurs communes.

Aux termes de la loi sur la police de la circulation routière, la signalisation qui a des effets juridiques pour les usagers — autrement dit celle qui impose des obligations ou des interdictions — doit être placée par l'autorité qui a décidé de la mesure. Les autorités compétentes pour prendre les règlements complémentaires de roulage sont :

- 1) le Ministre des Travaux publics, pour les routes de l'Etat (y compris les autoroutes);
- 2) les Conseils communaux, pour les routes communales et provinciales. Ces règlements complémentaires des communes doivent être soumis à l'approbation du Ministre des Communications.

A titre d'exemples, on peut citer comme devant faire l'objet d'un règlement complémentaire :

- a) une limitation locale de vitesse;
- b) l'installation de feux lumineux;
- c) la mise en priorité d'une route;
- d) la division de la chaussée en bandes de circulation;
- e) la réglementation du stationnement, etc.

Tous les autres signaux qui n'ont pas d'effet juridique doivent être placés par le gestionnaire de la voirie, à savoir :

- 1) le Ministre des Travaux publics, pour les routes de l'Etat;
- 2) la province pour les routes provinciales;
- 3) la commune pour les routes communales.

C'est le cas notamment pour les signaux d'indication et pour les signaux de direction.

Il en résulte donc que les compétences du Ministre des Communications en matière de placement de la signalisation routière, sont extrêmement restreintes. Le placement des signaux de direction sur les autoroutes entre dans les attributions du Ministre des Travaux publics, puisque c'est lui qui gère ces routes.

* * *

Vraag :

Op initiatief van het Ministerie van Verkeerswezen zou een rapport opgemaakt zijn over de maatregelen genomen of in het vooruitzicht gesteld op het vlak van de veiligheid bij het vervoer van gevaarlijke goederen. Men zou overwegen om het vervoer van dergelijke goederen te verbieden tijdens de weekends wat het gevaar dan verhoogt op vrijdagen en maandagen. Werd hierbij ook voldoende rekening gehouden met de gevolgen voor de rendabiliteit der betrokken bedrijven, en concurrentiepositie tegenover het buitenland, enz. ? Kan een exemplaar van hogergenoemd rapport ter beschikking gesteld worden ?

Antwoord :

De voertuigen waarmee gevaarlijke stoffen vervoerd worden moeten de autowegen volgen, tenzij in noodgevallen. Tijdens het week-end rijden alleen die voertuigen die strikt noodzakelijk zijn voor de bevoorrading, b.v. van de ziekenhuizen.

Er wordt niet overwogen het verkeer van voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren tijdens de weekends te verbieden.

* * *

Vraag :

Krachtens het reglement n° 1463/7 van de Raad van de Europese Gemeenschap moet in alle voertuigen een tachograaf gebruikt worden. Er is evenwel een hele reeks uitzonderingen voorzien. Uit deze opsomming van uitzonderingen blijkt duidelijk het begrip voor speciale situaties. Behoort de ambulante vishandel tot de uitzondering zoals bedoeld met « speciaal uitgerust voor gebruik op plaatselijke markten, voor de verkoop aan huis, enz. » ? De activiteit van het verkopen van vis langs de openbare weg en op markten is immers geenszins als normaal vervoer of verplaatsing te beschouwen. De verplaatsingen gebeuren immers in zeer korte tijden — maar zeer frekwent — van rijden en stilstaan om klanten te bedienen. De wagens zijn immers rijdende winkels die vaste klantenronden aandoen binnen een beperkte straal.

Gelet op het nagestreefde doel van de tachograaf lijkt de verplichting van deze winkelwagens ongeacht het toegestane maximumgewicht, zonder zin. Kan de Minister dit standpunt bijtreden ?

Antwoord :

In verband met het gebruik van een tachograaf heeft de Belgische reglementering alle uitzonderingen overgenomen waarin de Europese Gemeenschap had voorzien. De Minister zal het probleem van de ambulante vishandel grondig doen onderzoeken.

* * *

Vraag :

Op een totaal van praktisch 77 miljard lopende uitgaven kan 145 miljoen op rekening van de auto geschreven worden. Dit wil zeggen 0,2 % van de lopende uitgaven. Men mag dus stellen dat het Ministerie van Verkeerswezen het grootste gedeelte van haar gelden spendeert aan het openbaar vervoer dat 20 % van het personenvervoer voor zijn rekening neemt. De conclusie is dus dat de bijdrage van de automobilist aan de staatsfinanciën (± 120 miljard in 1980) ook gebruikt wordt om de transportkosten van an-

Question :

Un rapport serait établi, à l'initiative du Ministère des Communications, sur les mesures prises ou prévues dans le domaine de la sécurité du transport des marchandises dangereuses. On envisagerait d'interdire le transport de ces marchandises pendant les week-ends, ce qui augmenterait le danger les vendredis et lundis. A-t-on tenu suffisamment compte des conséquences de cette mesure au point de vue de la rentabilité des firmes concernées, de la position concurrentielle vis-à-vis de l'étranger, etc. ? Peut-on disposer d'un exemplaire de ce rapport ?

Réponse :

Les véhicules transportant des marchandises dangereuses doivent utiliser les autoroutes, sauf en cas de nécessité. Pendant les week-ends, seuls circulent les véhicules qui sont strictement nécessaires pour l'approvisionnement, par exemple des hôpitaux.

Il n'est pas envisagé d'interdire la circulation pendant les week-ends des véhicules transportant des marchandises dangereuses.

* * *

Question :

En vertu du règlement n° 1463/7 du Conseil des Communautés européennes, tous les véhicules doivent être équipés d'un tachygraphe. Toutefois, toute une série d'exceptions sont prévues, qui montrent bien la compréhension des responsables pour ces situations spéciales. Le commerce ambulancier de poisson bénéficie-t-il de l'exception qui est prévue pour les véhicules « qui sont spécialement équipés pour être utilisés sur les marchés locaux, pour la vente de porte à porte, etc. » ? La vente de poisson sur la voie publique et sur les marchés ne doit en effet en aucun cas être considérée comme un transport ou un déplacement normal. Ces commerçants n'effectuent en effet que des déplacements fréquents mais très courts entre deux arrêts pendant lesquels ils servent leurs clients. Leurs véhicules sont des magasins roulants avec lesquels ils font des tournées fixes dans un rayon limité.

Compte tenu de l'objectif auquel l'installation du tachygraphe doit répondre, l'obligation pour ces commerçants d'équiper leur véhicule de cet appareil, quel que soit le poids maximum autorisé du véhicule, est dénuée de sens. Le Ministre partage-t-il ce point de vue ?

Réponse :

En matière de tachygraphe, la réglementation belge a repris toutes les exceptions prévues par le Marché commun. Le Ministre fera examiner en détail le problème du commerce ambulancier de poissons.

* * *

Question :

Sur un montant global d'environ 77 milliards pour les dépenses courantes, 145 millions, soit 0,2 %, sont consacrés à l'automobile. On peut donc considérer que le Ministère des Communications affecte la majeure partie de ses ressources aux transports publics, qui représentent 20 % des transports de personnes. On peut dès lors conclure que la contribution des automobilistes (environ 120 milliards en 1980) aux finances de l'Etat sert aussi à comprimer les frais de transport de personnes qui utilisent d'autres moyens

deren te drukken. De automobilist betaalt om de treinreiziger toe te laten zich goedkoper te verplaatsen.

Het Ministerie van Verkeerswezen is bevoegd voor alle verkeersstakken in België. Ter bevordering van de opvoeding van de weggebruikers en voor de verkeersveiligheid vermeldt de begroting slechts een steun aan Via Secura van 1,2 miljoen en voor propaganda en opvoeding 1 miljoen.

Dit is bitter weinig, rekening houdend met de 1 200 dodelijke verkeersslachtoffers per jaar.

Dit is ook bitter weinig vergeleken met de tientallen miljoenen die voorkomen op de begroting van het departement van Arbeid en Tewerkstelling voor de bestrijding van de arbeidsongevallen.

Kunnen deze bedragen aan Via Secura en de Hoge Raad voor verkeersveiligheid niet opgetrokken worden?

Antwoord :

Aan Via Secura werd in de loop van de vorige jaren slechts 1 miljoen F subsidie verleend. Bijgevolg werd een behoorlijke inspanning geleverd door die subsidie met 20 % te verhogen. Bovendien wordt op artikel 12.24 een krediet van 19 miljoen uitgetrokken voor de activiteiten van de Hoge Raad voor Verkeersveiligheid. Voorts worden in alle sectoren besparingen op de werkingskosten opgelegd zonder dat echter de activiteitsprogramma's daaronder te lijden hebben.

Bovendien wordt een wetsontwerp voorbereid om ons stelsel van automobielininspectie te herstructureren en de instellingen die zich met wegveiligheid bezig houden, te hergroeperen om een grotere doeltreffendheid te bereiken. Het aandeel van de retributies die de gebruikers betalen en dat aan de wegveiligheid wordt besteed, zal duidelijker blijken.

* * *

Vraag :

In België gebeuren ook heel wat ongevallen met tweewielers. Hoeveel staat het Ministerie met de nieuwe aangekondigde regeling i.v.m. het motorrijbewijs? Heeft men monitoren die de motorrijders kunnen opleiden? Uit een recent in de Verenigde Staten gepubliceerd rapport blijkt dat een van de belangrijke aspecten om een motorongeval te vermijden, zou zijn de vaardigheid van de motorrijder te verhogen. Welke maatregelen worden ter zake overwogen?

Antwoord :

Het probleem van de veiligheid van de tweewielers werd in zijn geheel grondig bestudeerd. De Minister ontving zopas het verslag van de werkgroep en hij zal het grondig onderzoeken.

Zo spoedig mogelijk zullen de gepaste maatregelen worden getroffen.

De Minister is het met het lid eens om voor het besturen van motorrijwielen een speciaal rijbewijs in te voeren; er bestaat immers geen enkele reden om het huidige systeem te handhaven waarin het rijbewijs voor een voertuig automatisch voor motorrijwielen geldig is.

De invoering van een specifiek rijbewijs voor motorrijwielen zal moeten gepaard gaan met de opleiding van gespecialiseerde monitoren. Hetzelfde geldt trouwens voor de examinatoren.

* * *

Vraag :

Ook in navolging van het buitenland komen er meer en meer drie- en vierwielers op de baan.

de déplacement. L'automobiliste contribue à alléger les frais de transport de l'usager des chemins de fer.

Tous les secteurs des transports relèvent du Ministère des Communications. Le crédit affecté à l'éducation des usagers de la route et à la sécurité routière s'élève à 1,2 million, à titre de subvention à Via Secura, et à 1 million pour la propagande et l'éducation.

Ces crédits sont fort maigres si l'on sait que la route cause chaque année 1 200 accidents mortels.

C'est aussi fort peu en regard des dizaines de millions qui sont prévus au budget de l'Emploi et du Travail pour la prévention des accidents du travail.

Les crédits affectés à Via Secura et au Conseil supérieur de la sécurité routière ne peuvent-ils être augmentés?

Réponse :

Le subside alloué à Via Secura au cours des années antérieures n'était que d'un million. Un effort substantiel a donc été fait en augmentant ce subside de 20 %. De plus, un crédit de 19 millions est prévu à l'article 12.24 pour les activités du Conseil supérieur de la Sécurité routière. D'autre part, des économies ont été imposées dans tous les secteurs sur les frais de fonctionnement, sans nuire en rien cependant aux programmes des activités.

En outre, un projet de loi est en préparation en vue de restructurer notre système de contrôle technique et de regrouper les organismes qui s'occupent de sécurité routière afin d'assurer une meilleure efficacité. La part des redevances payées par les usagers et qui est affectée à la sécurité apparaîtra plus clairement.

* * *

Question :

Les « deux roues » sont impliqués dans de nombreux accidents de roulage. Où en est la nouvelle réglementation relative au permis de conduire « moto », annoncé par le Ministère ?? Existe-t-il des moniteurs pouvant former les conducteurs de motos ? Un rapport publié récemment aux Etats-Unis souligne qu'un des meilleurs moyens de prévenir les accidents de moto serait d'améliorer les capacités de conduite des motocyclistes. Quelles sont les mesures prévues en cette matière?

Réponse :

Le problème de la sécurité des deux roues a fait l'objet d'une étude générale et approfondie. Le rapport du groupe de travail vient de parvenir au Ministre et fait l'objet d'un examen approfondi.

Les décisions adéquates seront prises dès que possible.

Le Ministre est d'accord pour l'établissement d'un permis spécifique pour la conduite des motos, car aucune raison ne justifie le système actuel selon lequel le permis « voiture » est automatiquement valable pour la conduite d'une moto.

L'instauration du permis de conduire spécifique pour motos exigera la formation de moniteurs spécialisés; il en va d'ailleurs de même pour les examinateurs.

* * *

Question :

Comme dans les autres pays, on rencontre de plus en plus de tricycles et de quadricycles sur nos routes.

Kenmerkend voor deze voertuigen is dat hun bezetting op de openbare weg bijna even belangrijk is als voor een gewoon klein voertuig, ofschoon hun snelheid maximaal 50 km mag bedragen.

Aldus zijn deze voertuigen een gevaar voor het normale verkeer, gezien hun trage reactiemogelijkheid; zonder te spreken van het lawaai dat deze kleine motoren veroorzaken.

Driewielers worden gelijkgesteld met bromfietsen en dienen derhalve niet ingeschreven te worden bij het Ministerie van Verkeerswezen.

Vierwielers echter die sneller dan 25 km/uur kunnen rijden, vallen onder de E. E. G.-richtlijnen betreffende de homologatie van voertuigen.

De vierwielers die maximaal 50 km/uur bereiken, beantwoorden niet aan de E. E. G.-richtlijnen inzake homologatie, zoals veiligheid, milieunormen en dergelijke meer.

Waarop wacht het Ministerie om deze gevaarlijke voertuigen uit het verkeer te bannen?

Antwoord :

Een reglementering wordt thans uitgewerkt om het probleem op te lossen van de kleine vierwielers die maximaal 40 km/uur kunnen bereiken.

* * *

Vraag :

Het blijkt dat de Belgische wetgeving de verkoop niet kan verbieden van onderdelen en toebehoren die niet conform zijn aan de types die beantwoorden aan de Belgische normen.

Wel kan hun gebruik in het verkeer verboden worden, maar de verkoop aan de particulier is totaal vrij.

Dit geldt bijvoorbeeld voor de verkoop van mistlampen, brandblusapparaten, motorhelmen en dergelijke meer. Gelijk welk type kan in België verkocht worden, alhoewel slechts de types die beantwoorden aan de Belgische normen in het verkeer mogen gebruikt worden.

Wat zou de Belgische overheid doen om aan deze wan-toestand een einde te maken?

Antwoord :

In verband met de verkoop van niet conform toebehoren voor voertuigen werd bij de Senaat een wetsontwerp ingediend ten einde de overheid de mogelijkheid te geven maatregelen te nemen.

* * *

Vraag :

In navolging van Duistland en Groot-Brittannië worden ook in België dubbele achterrautremlichten verspreid en in de voertuigen aangebracht.

Deze remlichten zijn niet toegelaten door de wegcode.

Grondige studies ((gedaan in Duitsland)) hebben onder meer aangetoond dat deze remlichten de veiligheid niet bevorderen en dat zij zelfs gevaarlijk zijn voor de inzittenden in geval van aanrijding.

Ook belemmeren zij het zicht bij regenweer.

In allerlei persartikels heeft de Rijkswacht een afwachten-de houding aangenomen, verwijzend naar een standpunt van het Ministerie van Verkeerswezen.

Waarom kan de Rijkswacht niet gevraagd worden op te treden tegen deze overtreding van de wegcode gezien de Belgische wetgeving het aanbrengen van deze remlichten niet toelaat?

Or, une caractéristique de ces véhicules est qu'ils prennent presque autant de place sur la voie publique qu'un petit véhicule ordinaire, bien que leur vitesse ne puisse dépasser 50 km/h.

Compte tenu de la lenteur avec laquelle ils réagissent aux sollicitations du trafic, ces véhicules constituent donc un danger pour les véhicules ordinaires, sans parler du vacarme que leur petit moteur provoque.

Les tricycles sont assimilés à des cyclomoteurs et ne doivent dès lors pas être immatriculés au Ministère des Communications.

Toutefois, les quadricycles dont la vitesse peut dépasser 25 km/h entrent dans le champ d'application de la directive de la C. E. E. relative à l'homologation des véhicules.

Les quadricycles dont la vitesse maximale est de 50 km/h ne sont pas soumis à la directive relative à l'homologation, par exemple dans le domaine de la sécurité, des normes concernant l'environnement, etc.

Qu'attend le Ministre pour interdire l'usage de la voie publique à ces véhicules dangereux?

Réponse :

Une réglementation est en préparation pour régler le problème des petits véhicules à quatre roues qui ne peuvent pas dépasser la vitesse de 40 km/h.

* * *

Question :

Il apparaît que le législateur belge ne peut interdire la vente de pièces de rechange et d'accessoires non conformes aux types qui répondent aux normes belges.

L'utilisation de ces pièces et accessoires sur des véhicules circulant sur la voie publique peut être interdite, mais leur vente aux particuliers est totalement libre.

Il en va ainsi par exemple pour les phares antibrouillard, les extincteurs, les casques de motocycliste, etc. N'importe quel type de ces accessoires peut être vendu en Belgique, bien que seuls les types conformes aux normes belges puissent être utilisés sur la voie publique.

Qu'envisagent les autorités belges pour mettre fin à cette anomalie?

Réponse :

Au sujet de la vente d'accessoires de véhicules non conformes, un projet de loi est déposé au Sénat pour permettre à l'autorité d'intervenir.

* * *

Question :

Comme en Allemagne et en Grande-Bretagne, de plus en plus d'automobilistes font installer deux feux stop sur la plaque arrière de leur véhicule.

Ces feux ne sont pas autorisés par le Code de la route.

Des études sérieuses (effectuées notamment en Allemagne) ont entre autres montré que ces feux stop n'augmentent pas la sécurité et qu'ils sont même dangereux pour les occupants du véhicule en cas de collision.

Ils gênent en outre la vue par temps de pluie.

Dans de multiples articles parus dans la presse, la Gendarmerie a adopté une position d'attente, se référant à un point de vue exprimé par le Ministère des Communications.

Pourquoi ne peut-on demander à la Gendarmerie de réprimer cette infraction au Code de la route, puisque la législation belge interdit d'équiper les véhicules de feux stop de ce type?

Antwoord :

Het gebruik van extra stoplichten op voertuigen is verboden en de Minister zal zijn collega van Justitie op de hoogte brengen van bedoeld vraagstuk om de nodige maatregelen te treffen.

* * *

Vraag :

Door de B. R. T. wordt een actie gevoerd ter bevordering van het plaatsen van verkeersdrempels in steden en gemeenten.

In Duitsland is terzake een grondige studie gemaakt die aantoonde dat verkeersdrempels niet alleen de veiligheid van de auto's schaden, maar ook de veiligheid in de woonkern waar die drempels worden geplaatst. Diensten zoals de dienst 900, brandweer en politievoertuigen ondervinden grote hinder van die verkeersdrempels. Ook de plaatselijke bevolking klaagt erover dat bestuurders van motorrijtuigen de neiging hebben om na het oversteken van verkeersdrempels sneller te rijden dan voordien.

Wat is de houding van het Ministerie van Verkeerswezen inzake het plaatsen van verkeersdrempels ?

Antwoord :

Zonder principiële bezwaren tegen het plaatsen van verkeersdrempels te hebben moet ik nochtans vaststellen dat verschillende belangrijke vragen daaromtrent open blijven. Het komt er op aan de gevolgen van die drempels voor de veiligheid en de juridische aspecten ervan te onderzoeken i.v.m. de verantwoordelijkheid van de gemeente bij ongeval, te voorzien in een aangepaste signalisatie om de bestuurders te wijzen op het bestaan van de drempels, de plaatsingscriteria vast te stellen (straattypen, verkeersdichtheid enz.) en ten slotte de technische normen te bepalen waaraan de verkeersdrempels moeten voldoen (profiel, afstand tussen twee verkeersdrempels enz.).

Een werkgroep werd belast met het onderzoek van de verschillende aspecten van het probleem. Maar besluiten worden in de eerstkomende weken verwacht. Een beslissing zal dan worden genomen op grond van de gegevens vervat in het verslag dat van de Minister zal worden voorgelegd.

* * *

Vraag :

Het verkeer in de steden wordt met de dag moeilijker. Veel zou kunnen opgelost worden indien, na een studie, een werkelijk « parkeerbeleid » zou gevoerd worden. Een parkeerbeleid kan een van de middelen zijn om tot een beperking van het verkeer te komen. Het straatparkeren wordt nog steeds op grote schaal toegestaan terwijl het parkeren buiten de straat slechts als aanvulling wordt beschouwd. Voorrang wordt dikwijls gegeven aan pendelaars of toevallige bezoekers waar de inwoners worden vergeten met als gevolg ontvolking van de steden.

Heeft het Ministerie van Verkeerswezen een « parkeerbeleid » ?

Het parkeren in alle verstedelijkte gebieden is een waar probleem. Parkeermeters zorgen voor een zekere rotatie zonder daarom een echte oplossing te brengen. Vele steden en gemeenten zoeken naar alternatieve oplossingen zoals de telpark welke door het Nederlands Ministerie van Verkeer bestudeerd wordt. Het is een parkeerkaart die men aankoopt en waarmee, door afscheuren van speciale lipjes en randjes, de datum en tijd van parkeren wordt aangegeven. Dit systeem is in Israël in voege. Een kustgemeente heeft vorig

Réponse :

L'emploi sur les véhicules de feux stop supplémentaires est interdit et le Ministre informera son collègue de la Justice de ce problème afin d'examiner les mesures qui s'imposent.

* * *

Question :

La B. R. T. mène une campagne visant à promouvoir l'aménagement de ralentisseurs de vitesse dans les villes et les communes.

Cette matière a fait l'objet d'une étude approfondie en Allemagne. Il en ressort que ces dispositifs compromettent la sécurité des véhicules, mais aussi celle des centres urbains où ils sont aménagés. Les ralentisseurs de vitesse gênent d'ailleurs considérablement les services de sécurité tels que le service 900, les pompiers ou la police. Les habitants se plaignent d'ailleurs de ce que les automobilistes ont tendance à rouler encore plus vite après avoir franchi le ralentisseur de vitesse.

Quelle est la position du Ministère des Communications en ce qui concerne l'aménagement de ralentisseurs de vitesse ?

Réponse :

Sans avoir d'objections de principe quant à l'utilisation des ralentisseurs de vitesse, le Ministre constate cependant que plusieurs questions importantes restent ouvertes à ce sujet. Il importe notamment de déterminer l'influence de ces dispositifs sur la sécurité, d'examiner les aspects juridiques concernant la responsabilité des communes en cas d'accident, de prévoir une signalisation adéquate pour indiquer aux conducteurs la présence de ralentisseurs, de fixer les critères pour le placement (types de rue, densité du trafic, etc.) et enfin de déterminer les normes techniques auxquelles les ralentisseurs doivent répondre (profil, distance entre deux ralentisseurs, etc.).

Un groupe de travail a été chargé d'examiner ces différents aspects du problème. Ses conclusions sont attendues dans les prochaines semaines. Une décision sera ensuite prise, en fonction des éléments du rapport qui sera soumis au Ministre.

* * *

Question :

La circulation dans les villes devient de jour en jour plus difficile. Beaucoup de difficultés pourraient être évitées si une véritable politique en matière de stationnement, basée sur des études préalables, était menée. Une telle politique peut également contribuer à limiter la circulation. Le stationnement en rue est encore largement autorisé, tandis que les autres solutions ne sont envisagées qu'à titre complémentaire. Souvent, la priorité est donnée aux navetteurs et aux visiteurs occasionnels et les habitants sont oubliés. D'où le dépeuplement des villes.

Le Ministère des Communications a-t-il une politique en matière de stationnement ?

Le stationnement dans les zones urbanisées pose un réel problème. Les parcomètres permettent une certaine rotation des véhicules en stationnement, mais ils n'apportent pas de solution véritable. Beaucoup de villes et de communes cherchent des solutions alternatives, comme le « telpark » qui est à l'étude au Ministère néerlandais des Communications. Il s'agit d'une carte de stationnement qui s'achète et qui est pourvue de languettes spéciales qu'il faut déchirer pour indiquer la date et la durée du stationnement. Ce système

jaar twee soorten parkeerretributies ingevoerd ten voordele van de gemeentekas, namelijk een forfaitaire heffing onder vorm van een parkeerkaart en een heffing bij het overschrijden van de parkeerduur. In dit laatste geval wordt gevraagd het bedrag voor de maximale parkeerduur op het stadhuis te komen betalen, zo niet wordt er proces-verbaal opgesteld. Bij de vorige Minister werd tussengekomen vorig jaar. Hij deelde mede dat, alhoewel er op het eerste gezicht juridische bezwaren waren, het gestelde probleem grondig zou onderzocht worden en nagegaan of wettelijk gezien een voldoende oplossing kan gevonden worden. Is dit onderzoek thans beëindigd? Zo niet, wanneer wordt het verwacht?

Kan men in woonwijken geen voorbehouden parkeerplaatsen aanleggen?

Kan de procedure voor de aanleg van wandelstraten niet worden herzien?

Antwoord :

De inzake vast parkeren naar voren gebrachte ideeën zijn dikwijls tegenstrijdig. Hoewel de verhoging van het aantal parkeermeters in het centrum van de steden meer en meer problemen stelt voor de bewoners ervan ziet men toch nog niet goed in welke maatregelen dienen genomen te worden om te beletten dat de steden meer en meer leeglopen.

Sommigen stellen voorop de bewoners van die straten in staat te stellen te parkeren gedurende een langere tijd voor hetzelfde insteekgeld, terwijl anderen weer wensen die bewoners vrij te stellen van enig parkeergeld, mits een jaarlijkse of maandelijks retributie.

Nochtans mag niet uit het oog verloren worden dat de parkeermeters normaal geplaatst worden om een rotatie van voertuigen te verzekeren; bijgevolg is er een tegenstelling tussen het plaatsen van parkeermeters en de vrijstelling van de bewoners voor het gebruik van die parkeermeters.

De Minister heeft hoe dan ook een werkgroep, die bestaat uit vertegenwoordigers van alle belanghebbende kringen, ermee belast deze kwestie te bestuderen en hun uiterlijk tegen het einde van het jaar verslag uit te brengen. Deze werkgroep zal ook opnieuw het parkeerprobleem in woonwijken onderzoeken.

Alles wordt in het werk gesteld om de procedure tot oprichting van woonwijken zo kort mogelijk te houden. In elk geval dient het departement een aanvullend reglement, dat door de gemeenteraad goedgekeurd werd, binnen 60 dagen te bekrachtigen of te verwerpen.

Men mag echter niet uit het oog verliezen dat de aanleg van een woonwijk tevens een totaal andere procedure vereist inzake stedenbouw en ruimtelijke ordening, die aan de bevoegdheid van de Minister ontsnappen.

* * *

Vraag :

Kan de opbrengst van de parkeermeters niet naar de Staat gaan?

Antwoord :

De parkeermeters worden altijd geplaatst krachtens een aanvullend verkeersreglement. Aangezien die aanvullende reglementen doorgaans worden uitgevaardigd door de gemeenten — zelfs voor de rijkswegen — is het normaal dat de ontvangsten ten goede komen aan die gemeenten.

* * *

est utilisé en Israël. L'an dernier, une commune du littoral a instauré deux sortes de rétributions de stationnement au profit de la caisse communale : un prélèvement forfaitaire sous la forme d'une carte de stationnement et un prélèvement perçu quand l'intéressé dépasse la durée de stationnement. Dans ce dernier cas, l'automobiliste est invité à se présenter à la maison communale afin d'y régler le montant correspondant à la durée maximum de stationnement, sinon il est dressé procès-verbal. En réponse à une intervention portant sur ce même sujet, le prédécesseur du Ministre a fait savoir l'année passée que, bien qu'il y eût à première vue des objections d'ordre juridique, ce problème serait étudié de manière approfondie et que le département examinerait si une solution légalement satisfaisante pouvait être trouvée. Cette étude est-elle à présent achevée? Si tel n'est pas le cas, quand le sera-t-elle?

Des emplacements de parage réservés ne peuvent-ils pas être créés dans les zones résidentielles?

La procédure pour la création des zones piétonnières ne peut-elle être revue?

Réponse :

En matière de stationnement résidentiel, les idées avancées sont assez souvent opposées. S'il est vrai que la multiplication des parcomètres dans le centre des villes pose des problèmes de plus en plus difficiles à ceux qui résident dans ces rues, on n'aperçoit pas encore clairement quelles mesures il faudrait prendre pour éviter que le centre des villes ne se vide de plus en plus.

Si certains préconisent de permettre aux riverains de stationner pendant un temps plus long pour la même redevance, d'autres souhaitent que l'on autorise les riverains à stationner en permanence sans devoir alimenter le parcomètre quitte à leur faire payer une redevance mensuelle ou annuelle.

Il ne faut cependant pas perdre de vue que les parcomètres sont normalement placés pour assurer la rotation des véhicules et qu'il y a dès lors une certaine contradiction entre le fait de décider de placer des parcomètres et en même temps d'exempter les riverains de l'utilisation de ces parcomètres.

Quoi qu'il en soit, le Ministre a chargé un groupe de travail, comprenant tous les milieux intéressés, d'étudier cette question et de lui faire rapport pour la fin de l'année au plus tard. Ce groupe de travail réexaminera également le problème du stationnement dans les zones résidentielles.

Quant à la procédure pour la création des zones résidentielles, le département met tout en œuvre pour raccourcir celle-ci autant que possible. De toute façon, dès que le règlement complémentaire a été voté par le Conseil communal, le département doit l'approuver ou l'improver dans les 60 jours.

Il ne faut cependant pas perdre de vue que la création d'une zone résidentielle exige aussi toute une procédure vis-à-vis de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, qui sont des domaines qui échappent à la compétence du Ministre.

* * *

Question :

Les recettes des parcomètres ne peuvent-elles revenir à l'Etat?

Réponse :

Les parcomètres sont toujours placés en vertu d'un règlement complémentaire sur le roulage. Comme ce sont généralement les communes qui prennent ces règlements complémentaires — même pour les routes de l'Etat —, il est normal que les recettes reviennent aux communes.

* * *

Vraag :

De rijsscholen hebben met moeilijkheden te kampen. Er kan personeel ontslagen worden. Wat zijn de vooruitzichten ter zake ?

Antwoord :

De toestand in de rijsscholen houdt de aandacht van de Minister gaande.

Hoewel het absolute aantal kandidaten in de rijsscholen praktisch niet veranderd is in 1979 en 1980, stelt men immers een aanzienlijke vermindering vast van het percentage kandidaten met betrekking tot het volledige aantal. Die toestand baart zorgen op het vlak van de veiligheid, want kandidaten langs de rijsschool krijgen een betere vorming en zijn dus beter voorbereid op het verkeer. Er zij overigens aangestipt dat in België minder dan de helft van de kandidaten voor het rijbewijs uit een rijsschool komen, terwijl dit niet het geval is in onze buurlanden, waar het percentage kandidaten die niet uit de school komen, over het algemeen niet meer dan 5 % bedraagt.

De Minister heeft zijn bestuur ermee belast maatregelen uit te werken die om de kandidaten meer naar de rijsscholen te richten. Men moet echter erg op zijn hoede zijn voor de kosten voor het verkrijgen van het rijbewijs.

* * *

Vraag :

De procedure voor het verkrijgen van een rijbewijs is een zware financiële last voor de minder welgestelde kandidaten die niet onmiddellijk voor het examen slagen.

Kan voor dergelijke gevallen geen betere oplossing worden gevonden ?

Bovendien moeten de kandidaten uit het Mechelse naar Antwerpen. Kan men dat niet verhelpen ?

Antwoord :

De duur van de wachtlijsten in de examencentra gemiddeld niet langer dan 4 à 5 weken, wat een aanvaardbare termijn lijkt te zijn, die in elk geval lager ligt dan in de naburige landen. Buitengewone omstandigheden zoals tijdelijke afwezigheid of ontslag van een examinator kunnen een voorlopige overbelasting van een examencentra veroorzaken. Vanzelfsprekend worden in dat geval onmiddellijk maatregelen genomen om de toestand te regulariseren of om de kandidaten naar een ander centrum af te leiden. De aanwerving van extraexaminateuren is niet verantwoord, want dat zou de exploitatiekosten en bijgevolg ook de examenkosten van de kandidaten aanzienlijk opvoeren.

Het terrein en de lokalen van het examencentrum van Mechelen waren niet de eigendom van de instelling. Aangezien de eigenaar vanaf 1 juli terug de beschikking wilde hebben over zijn goederen, diende een nieuwe plaats gevonden te worden. Daarom wordt het examencentrum van Mechelen vanaf 1 juli naar Aartselaar overgebracht, zonder dat daaruit onoverkomelijke nadelen voor de weggebruikers uit voortvloeien.

Te dien gelegenheid zullen enkele gemeenten van het centrum Deurne bij Aartselaar gevoegd worden, wat de examens te Deurne zal bespoedigen. In elk geval blijft het centrum van Mechelen voor het publiek open tot eind juni.

* * *

Question :

Les écoles de conduite connaissent des difficultés et des licenciements menacent. Quelles sont les perspectives pour ces écoles ?

Réponse :

La situation des écoles de conduite retient toute l'attention du Ministre.

En effet, si le nombre absolu de candidats passant par les écoles n'a guère varié de 1979 à 1980, on constate cependant une nette réduction du pourcentage de ces candidats par rapport à l'ensemble. Cette situation est préoccupante sur le plan de la sécurité, car le candidat qui passe par une école de conduite reçoit une meilleure formation et est dès lors mieux préparé à la circulation. Il faut d'ailleurs noter que si, en Belgique, moins de la moitié des candidats au permis passe par une école de conduite, il n'en est pas de même dans les pays voisins où le pourcentage de candidats ne choisissant pas la voie de l'école ne dépasse généralement pas 5 %.

Le Ministre a chargé l'administration d'examiner les mesures qui pourraient être prises pour orienter davantage les candidats vers les écoles de conduite. Il convient cependant de rester très attentif au coût de la formation préalable à l'obtention du permis de conduire.

* * *

Question :

La procédure pour l'obtention du permis de conduire représente une lourde charge financière pour les candidats modestes qui ne réussissent pas l'examen directement.

Une formule ne peut-elle être trouvée pour de tels cas ?

En outre, les candidats résidant dans la région malinoise doivent se déplacer à Anvers. Ne peut-on remédier à ces inconvénients ?

Réponse :

Les listes d'attentes dans les centres d'examen ne dépassent pas 4 à 5 semaines en moyenne, ce qui paraît un délai raisonnable et qui, en tout cas, est nettement plus court que dans les pays voisins. Certes, des circonstances exceptionnelles telles que l'absence temporaire ou la démission d'un examinateur peuvent provoquer une surcharge momentanée dans un centre d'examen. Il va de soi qu'en ce cas, des mesures sont aussitôt prises pour régulariser la situation ou pour diriger les candidats vers un autre centre. Le recrutement d'examineurs supplémentaires ne se justifie pas, car il entraînerait un accroissement considérable des coûts d'exploitation et par conséquent du coût des examens pour les candidats.

Le terrain et les locaux dans lesquels était situé le centre d'examen de Malines n'étaient pas la propriété de l'organisme exploitant. Le propriétaire ayant désiré reprendre la jouissance de ses biens à partir du 1^{er} juillet, il a fallu chercher un nouvel emplacement. C'est la raison pour laquelle le centre d'examen de Malines sera transféré à Aartselaar à partir du 1^{er} juillet prochain, sans qu'il en résulte de grands inconvénients pour les usagers.

Par la même occasion, certaines communes du centre de Deurne seront rattachées à Aartselaar, ce qui permettra une accélération des examens à Deurne. En tout cas, le centre de Malines reste accessible au public jusqu'à la fin du mois de juin.

* * *

Vraag :

De weggebruikers moeten van kindsbeen af aan opgevoed worden. Hoe komt het dat in het basisonderwijs lessen in verkeersveiligheid worden gegeven, terwijl die lessen in het middelbaar onderwijs wegvallen?

Kan de verkeersopvoeding niet georganiseerd worden in samenwerking met de departementen van Nationale Opvoeding?

Kan men in de woonwijken geen voorrang verlenen aan de voetgangers in plaats van aan de auto's? Aldus zou men misschien de « slachting » van kinderen en bejaarden door het autoverkeer kunnen verminderen.

Antwoord :

De Minister deelt de bezorgdheid aangaande de veiligheid van de kinderen.

Dit probleem heeft steeds de aandacht van het departement en van de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid gaande gehouden. Deze zal overigens opnieuw een grote campagne op touw zetten gedurende de tweede helft van 1981.

Voorts vragen de Hoge Raad en de verschillende internationale instanties reeds sedert geruime tijd verplichte verkeerslessen in het middelbaar onderwijs. Toch kan niet ontkend worden dat deze kwestie grote moeilijkheden meebrengt voor Nationale Opvoeding. Om enige vooruitgang terzake te maken zullen de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid en de twee departementen van Nationale Opvoeding binnenkort een studiedag over dit probleem organiseren.

* * *

Vraag :

Zal de reglementering inzake de rijbewijzen verbeterd worden?

Antwoord :

Het overlegcomité inzake rijbewijzen heeft in 1979 en 1980 een aantal vergaderingen belegd waarbij aandacht werd besteed aan eventuele verbeteringen van de reglementen inzake de rijbewijzen.

De Minister werd zopas in kennis gesteld van de conclusies van die werkzaamheden.

Alle voorstellen zullen met de meeste aandacht onderzocht worden ten einde de beste oplossingen te vinden, die tot een reële verbetering van de verkeersveiligheid kunnen bijdragen.

* * *

Vraag :

Voor de uitreiking van de rijbewijzen en leervergunningen wordt 15 miljoen voorzien als terugbetaling aan de gemeenten voor de kosten eraan verbonden tegenover 27 miljoen in 1980.

Vanwaar komt deze plotse daling? Meent de Minister dat er in 1981 minder rijbewijzen zullen uitgereikt worden dan in 1980?

Anderzijds is de vergoeding welke aan de gemeenten uitgekeerd wordt sedert het koninklijk besluit van 5 juni 1966 onveranderd gebleven op 50 F. Al werden de tarieven voor de rijbewijzen bij koninklijk besluit van 31 juli 1980 gewijzigd, toch bleef de vergoeding voor de gemeente onveranderd alhoewel, rekening houdend met de inflatie, 50 F van 1956 thans reeds 120 F geeft. Waarom heeft men ook hier

Question :

Une éducation de tous les usagers s'impose depuis le plus jeune âge. Comment se fait-il que des cours de sécurité routière figurent dans l'enseignement de base et disparaissent dans l'enseignement secondaire?

L'éducation routière ne peut-elle être organisée conjointement avec les départements de l'Éducation nationale?

Dans les quartiers d'habitation, ne peut-on concevoir de donner la priorité au piéton et non à l'automobile? Cela permettrait peut-être de réduire l'hécatombe des enfants et personnes âgées victimes de la circulation automobile.

Réponse :

Le Ministre partage les préoccupations concernant la sécurité des enfants.

Ce problème a toujours retenu toute l'attention du département et du Conseil supérieur pour la Sécurité routière. Ce dernier consacrera d'ailleurs de nouveau une grande campagne à ce problème pendant le deuxième semestre de l'année 1981.

D'autre part, le Conseil supérieur et diverses instances internationales réclament depuis longtemps un cours de sécurité routière obligatoire dans l'enseignement moyen. Il ne faut cependant pas se cacher que cette question provoque de grandes difficultés pour les responsables de l'Éducation nationale. Afin d'essayer de progresser dans ce domaine, le Conseil supérieur pour la Sécurité routière et les deux départements de l'Éducation nationale organiseront prochainement une journée d'études sur ce thème.

* * *

Question :

La réglementation relative au permis de conduire va-t-elle être améliorée?

Réponse :

La commission de concertation en matière de permis de conduire a tenu plusieurs réunions en 1979 et en 1980 pour examiner une série d'améliorations possibles à la réglementation sur le permis de conduire.

Les conclusions de ces travaux viennent de parvenir au Ministre.

Toutes les propositions seront examinées avec le plus grand soin et avec le souci de dégager les solutions les plus efficaces et qui peuvent réellement contribuer à l'amélioration de la sécurité routière.

* * *

Question :

La rétribution qui est allouée aux communes à titre de remboursement des frais de délivrance des permis de conduire et des licences d'apprentissage s'élève à 15 millions contre 27 millions en 1980.

Pourquoi cette brusque diminution? Le Ministre estime-t-il que le nombre de permis de conduire délivrés en 1981 sera inférieur à celui de 1980?

Par ailleurs, la rétribution des communes est restée fixée à 50 F depuis l'arrêté royal du 5 juin 1966. Bien que le montant des redevances pour le permis de conduire ait été modifié par l'arrêté royal du 31 juillet 1980, la rétribution des communes est restée fixée à 50 F, alors qu'elle s'élèverait à 120 F si elle avait été adaptée en fonction de l'inflation depuis 1966. Pourquoi les communes sont-elles une

opnieuw de gemeenten in de kou laten staan? De gehele administratie der leervergunningen en rijbewijzen werd naar de gemeenten toe geschoven. Het is aangewezen dat de hiervoor voorziene vergoeding ook mede evolueert met de inflatie. Het is zeker niet aangewezen te wachten totdat de gemeenten, bij gebrek aan fondsen, deze activiteit staken en aan de hogere overheid overlaten.

Antwoord :

De verhoging van de taks op het rijbewijs in 1980 en dus van de ontvangsten, ging gepaard met de overdracht van een zelfde bedrag aan het Fonds voor Gemeenschappelijk Vervoer.

Er waren geen nieuwe ontvangsten voor de Schatkist en daarom kon het voor de gemeenten bestemde aandeel niet worden verhoogd.

* * *

Vraag :

Wordt verlichting van zebrapaden voor voetgangers niet verplicht gemaakt? Heel wat ongevallen zouden aldus vermeden kunnen worden.

Antwoord :

De Minister deelt de mening van Mevr. Demeulenaere-Dewilde wat betreft het nut en de noodzaak van een voldoende verlichting bij de oversteekplaatsen voor voetgangers.

Rekening houdende met het groot aantal ongevallen waarin voetgangers betrokken zijn, mag men ter zake geen enkele maatregel achterwege laten.

Het is nochtans de taak van het wegbeheer om te waken over een voldoende openbare verlichting.

* * *

Vraag :

Op voetpaden geparkeerde voertuigen zijn hinderlijk en gevaarlijk voor de voetgangers en richten ook schade aan, zodat de voetpaden op kosten van de gemeente moeten worden hersteld.

Kan het verbod om op voetpaden te parkeren in het Verkeersreglement niet strenger worden omschreven?

Antwoord :

Het verkeersreglement verbiedt het parkeren op voetpaden, alsook op de verhoogde bermen in agglomeraties, behalve als een plaatselijke signalisatie het uitdrukkelijk toelaat.

Het is vanzelfsprekend dat deze toelating slechts gegeven wordt wanneer het parkeren kan geschieden zonder de voetgangers te hinderen; deze laatsten dienen immers over een voldoende brede strook te kunnen beschikken.

* * *

Vraag :

Welke maatregelen zal de Minister nemen om vrouwelijke taxichauffeurs meer veiligheid te bieden?

Antwoord :

Vóór enkele jaren was eraan gedacht een beschermende ruit tussen de chauffeur en de reizigers te plaatsen, maar dat dit voorstel werd verworpen door de taxibestuurders zelf. De Minister wil alle nuttige suggesties ter zake met de meeste aandacht onderzoeken.

* * *

fois de plus négligées? Les communes supportent toute la charge administrative des licences d'apprentissage et des permis de conduire. Il importe dès lors que la rétribution y afférente évolue en fonction de l'inflation. Il ne faut certes pas attendre que les communes abandonnent cette tâche à l'Etat par manque de fonds.

Réponse :

L'augmentation des redevances pour le permis de conduire en 1980 s'est accompagnée de l'affectation, au Fonds des transports en commun, d'un montant équivalent au supplément de recettes.

Il n'y a pas eu de recettes nouvelles pour le Trésor et c'est pour cette raison que la rétribution des communes n'a pas pu être augmentée.

* * *

Question :

L'éclairage des passages pour piétons va-t-il être rendu obligatoire? Cela éviterait de nombreux accidents.

Réponse :

Le Ministre est d'accord quant à l'utilité et la nécessité d'un éclairage suffisant aux passages pour piétons.

Etant donné le grand nombre d'accidents dans lesquels des piétons sont impliqués, on ne peut négliger aucune mesure dans ce domaine.

C'est cependant aux gestionnaires des voiries qu'il incombe de veiller à un éclairage suffisant.

* * *

Question :

Le stationnement des automobiles sur le trottoir est incommode et dangereux pour les piétons et, en outre, endommage les trottoirs qui doivent alors être réparés aux frais de la commune.

Le Code de la route ne peut-il prévoir de façon plus stricte l'interdiction de stationnement sur les trottoirs?

Réponse :

Le Code de la route interdit le stationnement sur les trottoirs et sur les accotements en saillie dans les agglomérations, sauf si une signalisation locale l'autorise expressément.

Il va de soi que cette autorisation n'est accordée que si le stationnement des véhicules peut se faire sans gêner les piétons; ceux-ci doivent notamment continuer à disposer d'un espace suffisamment large.

* * *

Question :

Quelles mesures le Ministre va-t-il prendre pour améliorer la sécurité des femmes chauffeurs de taxis?

Réponse :

Il avait été envisagé il y a quelques années d'installer une vitre de protection entre le chauffeur et les passagers, mais cette proposition a été rejetée par les chauffeurs de taxis eux-mêmes. Le Ministre est néanmoins prêt à faire examiner attentivement toute suggestion utile qui serait présentée dans ce domaine.

* * *

Vraag :

Voor de internationale wegvervoerders moeten dezelfde regels gelden als voor de Belgische, met name inzake snelheidsbeperking. Op de Belgische wegen rijden de buitenlandse autobussen en zware vrachtwagens heel wat sneller dan de snelheid die op het bord achteraan op het voertuig opgegeven is. Deze beperking is met name bedoeld om de wegbekleding te beschermen. Ofwel moet dus die vermelding worden afgeschaft, ofwel moet men de reglementering doen naleven.

Antwoord :

Het bord dat aangebracht is achteraan op vrachtwagens met een maximaal toegestaan gewicht van meer dan 7,5 ton en op autobussen, vermeldt de toegestane maximumsnelheid van die voertuigen op gewone wegen buiten de agglomeraties. De beperking is 60 km per uur voor vrachtwagens en 75 km per uur voor autobussen. Op autowegen mogen ze niet sneller rijden dan 90 km per uur.

* * *

Vraag :

De Belgische bus- en carsconstructeurs hebben in de loop van de voorbije jaren een grote reputatie opgebouwd inzake afwerking van gelede autocars en autobussen.

Deze gelede autocars worden onder meer ingezet op de lange afstandsreizen naar Zuid-Europa en hebben dus bijgedragen tot de activiteit van onze internationale transporteurs, die de jongste jaren hebben ingeboet aan de internationale concurrentie.

Sedert jaren mochten geleende autocars over Frankrijk rijden alhoewel een bepaling van de wegcode hun gebruik slechts toeliet in de grote agglomeraties. Sedert 1 oktober 1980 heeft het Ministerie van Verkeerswezen in Frankrijk de toepassing van deze bepaling van de wegcode opnieuw ingevoerd, zodat niet alleen de Belgische constructeurs van geleende cars maar ook de eigenaars van deze voertuigen ze niet meer kunnen gebruiken. Deze houding druist duidelijk in tegen het vrij verkeer van personen en goederen voorzien door het Verdrag van Rome. Welke tussenkomsten heeft het departement van Verkeerswezen gedaan om aan deze discriminerende praktijk van de Franse regering een einde te maken ?

Antwoord :

De Minister antwoordt dat op het juridisch vlak de stellingname van de Franse regering niet kan betwist worden omdat ze volledig overeenkomstig is met de internationale conventies in verband met het wegverkeer. Nochtans heeft de Minister zijn collega van Buitenlandse Zaken verzocht terzake bij de Franse regering tussen te komen.

* * *

Vraag :

Is het niet mogelijk de verkeerslichten in de agglomeraties te synchroniseren ? Een en ander zou het mogelijk maken brandstof te besparen.

Antwoord :

De synchronisatie van de verkeerslichten behoort tot de bevoegdheid van de Minister van Openbare Werken voor de rijkswegen en tot die van de gemeenten voor de andere wegen.

Question :

Les transporteurs routiers internationaux doivent être soumis aux mêmes règles que les transporteurs belges, notamment quant à la limitation de vitesse. Sur les routes belges, les autocars et poids lourds étrangers dépassent de loin la vitesse qui figure sur une plaque à l'arrière de leur véhicule; or, cette limitation est destinée notamment à la protection du revêtement routier. Il faut donc ou bien supprimer cette mention ou bien faire respecter la réglementation. Que compte faire le Ministre à cet égard ?

Réponse :

La plaque de vitesse apposée à l'arrière des camions dont le poids maximal autorisé dépasse 7,5 tonnes, et à l'arrière des autocars, indique la vitesse maximale que ces véhicules ne peuvent pas dépasser sur les routes ordinaires en dehors des agglomérations. Ces limitations sont de 60 km/h pour les camions et de 75 km/h pour les autocars. Sur autoroutes, ces véhicules peuvent circuler à une vitesse ne dépassant pas 90 km/h.

* * *

Question :

Les constructeurs belges de bus et d'autocars ont acquis une excellente réputation dans le domaine des bus et autocars articulés.

Ces véhicules sont utilisés notamment pour les longs voyages vers le sud de l'Europe et ont donc contribué à assurer l'activité de nos transporteurs internationaux qui ont souffert ces dernières années de la concurrence internationale.

La traversée de la France par ces autocars articulés était tolérée depuis des années, bien qu'une disposition du code de la route français ne permette la circulation de ces véhicules que dans les grandes agglomérations. Depuis le 1^{er} octobre 1980, le Ministère français des Communications fait à nouveau appliquer strictement la disposition précitée, de sorte que les constructeurs et que les propriétaires d'autocars articulés ne peuvent plus utiliser ces véhicules. L'attitude des autorités françaises est de toute évidence contraire au principe de la libre circulation des personnes et des biens prévue par le Traité de Rome. Quelles démarches le département des Communications a-t-il faites pour que soit mis fin à cette pratique discriminatoire ?

Réponse :

Le Ministre répond que, sur le plan juridique, la position du gouvernement français est inattaquable car elle est strictement conforme aux conventions internationales en matière de circulation routière. Il a néanmoins demandé à son collègue des Affaires étrangères d'intervenir auprès du gouvernement français.

* * *

Question :

Les feux de signalisation ne pourraient-ils être synchronisés dans les agglomérations ? Cela permettrait notamment une économie de carburant.

Réponse :

La synchronisation des feux de signalisation relève de la compétence du Ministre des Travaux publics pour les routes de l'Etat et des communes pour les autres routes.

Telkens wanneer zij daar de gelegenheid toe hebben, maken de diensten van het departement van Verkeerswezen de gemeenten daarop attent.

* * *

Vraag :

Het schijnt dat zonnecellatjes kunnen verhinderen dat autobestuurders zich in de verkeerde rijrichting op een auto-weg begeven. Wordt de installatie ervan in het vooruitzicht gesteld ?

Antwoord :

Het gebruik van zonnecellatjes om een signalisatie te doen functioneren die de bestuurders verwittigt dat ze in tegengestelde richting een autosnelweg oprijden, is origineel. De vraag kan toch worden gesteld of zulk een systeem niet erg veel kost en wel echt doeltreffend is, aangezien die bestuurders meestal onder invloed zijn. In alle geval valt deze kwestie onder de bevoegdheid van de Minister van Openbare Werken, die de autosnelwegen beheert.

* * *

Vraag :

Is het autocarvervoer, gezien de staat van bepaalde autocars, soms niet gevaarlijk ? Worden buitenlandse autocars aan de grens gecontroleerd ?

Antwoord :

Buitenlandse autocars zijn niet onderworpen aan automobieliinspectie in België, maar wel in hun land van herkomst. De chauffeur dient in het bezit te zijn van een bewijsstuk, waaruit blijkt dat de controle werd uitgevoerd volgens de nationale reglementering. Niets wijst erop dat buitenlandse autocars minder veilig zijn dan Belgische.

* * *

Vraag :

Zal de organisatie van de automobieliinspectie weldra herzien worden om de geconstateerde misbruiken te verhelpen ?

Zo ja, wanneer en hoe ?

Schenken de centra voor automobieliinspectie wel genoeg aandacht aan de veiligheid ?

Antwoord :

In verband met de structuur van ons systeem van automobieliinspectie en van de organisaties die zich bezighouden met de bevordering van de verkeersveiligheid verklaart de Minister dat het protocol dat werd afgesloten tussen de Staat en de privé instellingen die actueel belast zijn met de automobieliinspectie, niet vóór 1 januari 1982, met twee jaar opgezegd kan worden. Het systeem kan dus in geen geval vóór het einde van dit jaar veranderd worden.

De Minister heeft nochtans een diepgaande studie doen uitvoeren om te bepalen of het aangewezen zou zijn de structuren van de automobieliinspectie te wijzigen. Daarover wordt thans een wetsontwerp uitgewerkt.

Bij deze gelegenheid zal ik trachten de verschillende organisaties die zich met de verkeersveiligheid bezighouden, te groeperen in één organisatie, die meer rendabel en operationeel is. Al te veel organisaties op dit terrein zijn uit den boze.

* * *

Chaque fois qu'ils en ont l'occasion, les services du département des Communications ne manquent pas d'appeler l'attention des communes sur ce point.

* * *

Question :

Il semble que des batteries solaires puissent empêcher la circulation des conducteurs qui s'engagent à contre-sens sur une autoroute. Des réalisations sont-elles en vue ?

Réponse :

L'utilisation de batteries solaires pour faire fonctionner une signalisation avertissant les conducteurs qui s'engagent à contre-sens sur une autoroute, est originale. On peut cependant se demander si un tel système ne serait pas très coûteux et s'il serait vraiment efficace, étant donné qu'il a été constaté que ces conducteurs sont la plupart du temps sous l'influence de l'alcool. De toute façon, le problème relève de la compétence du Ministre des Travaux publics qui gère les autoroutes.

* * *

Question :

Le transport par autocar est parfois dangereux en raison de l'état de certains autocars. Un contrôle est-il effectué à la frontière pour les autocars étrangers ?

Réponse :

Les autocars étrangers ne sont pas soumis au contrôle technique en Belgique mais bien dans leur pays d'origine. Le conducteur doit être en possession d'un document prouvant que ce contrôle a été effectué selon la réglementation nationale. Rien ne permet d'affirmer que les autocars étrangers offrent moins de sécurité que les autocars belges.

* * *

Question :

L'organisation du contrôle technique va-t-elle être revue pour remédier aux abus constatés ?

Dans l'affirmative, quand et de quelle manière ?

Les centres de contrôle technique ne devraient-ils pas accorder plus d'attention à la sécurité ?

Réponse :

A l'égard de la structure du système de contrôle technique et des organismes qui s'occupent de la promotion de la sécurité routière le Ministre signale que le protocole conclu entre l'Etat et les organismes privés qui sont actuellement chargés du contrôle technique ne peut être dénoncé pour la première fois que le 1^{er} janvier 1982 et ce, avec un préavis de deux ans. Le système ne peut donc en aucune façon être changé avant la fin de cette année.

Le Ministre a néanmoins fait procéder à une étude approfondie en vue de déterminer s'il ne s'indiquait pas de modifier les structures du contrôle technique. Un projet de loi sur ce problème est en préparation.

Par la même occasion, il s'efforcera de regrouper les différents organismes s'occupant de sécurité routière afin d'obtenir une organisation plus efficace et plus rationnelle. La multiplication des organismes ne paraît pas bénéfique dans ce domaine.

* * *

Vraag :

Kunnen de afstanden die de inwoners van de gemeenten Houtvenne, Itegem en Meerle moeten afleggen om zich naar de automobieliinspectie of naar een onderzoekcentrum voor het rijbewijs te begeven niet verkort worden ?

Antwoord :

Die afstanden zijn niet langer dan de gemiddelde afstanden die gelden voor het hele land.

* * *

F. Luchtvaart en SABENA

Vraag :

Hoe kan men verklaren dat de Nederlandse maatschappij K. L. M. winst maakt en dat SABENA chronisch deficitair is ?

Antwoord :

Alle luchtvervoerders worden sinds 1973 met grote moeilijkheden geconfronteerd.

Die moeilijkheden komen samengevat hierop neer : de rendabiliteit die overal in gevaar gebracht wordt, moet verzekerd worden.

Deze veralgemeende pessimistische vooruitzichten vloeien voornamelijk voort uit het feit dat de algemene economische crisis, versterkt door de tweede stijging van de olieprijs in 1979, een duidelijk negatieve ontwikkeling van de kosten en ontvangsten meegebracht heeft voor het luchtvervoer in het algemeen en voor de te verwachten resultaten van SABENA in het bijzonder.

Essentieel vallen er hoofdzakelijk twee soorten van ontwikkeling waar te nemen : de sterk gestegen produktiekosten en de vraag naar vervoer die steeds zwakker wordt.

Deze verschijnselen, stijging van de kosten, stagnatie zo niet terugval van het verkeer, veroorzaakten een onafwendbare negatieve evolutie van de exploitatieresultaten van onze Maatschappij en maakten de volledige verwezenlijking van het saneringsplan van 1978 onmogelijk.

Men mag ook niet vergeten dat SABENA weliswaar bijzonder gevoelig is voor de gevolgen van de crisis, terwijl andere maatschappijen schijnbaar beter weerstand bieden, maar dat zulks te wijten is aan een gebrek aan kapitaal en een flagrant gebrek aan beschikbare middelen.

K. L. M. kondigt voor het boekjaar 1980/1981 (maart 1980 - maart 1981) een winst aan van 11 miljoen gulden (15 miljoen in 1979/1980).

Het is echter erg moeilijk twee maatschappijen te vergelijken die verschillen in grootte, vloot, in net en financiële middelen.

Bij soortgelijke vergelijkingen moet immers rekening worden gehouden met die fundamentele verschillen.

Indien enkele maatschappijen elk jaar onveranderlijk positieve financiële resultaten voorleggen, is het voornamelijk te wijten aan de diversificatie van hun activiteit op andere gebieden dan het luchtvervoer. Ten gevolge van die

Question :

Les distances à parcourir par les habitants des communes de Houtvenne, Itegem et Meerle pour se rendre au contrôle technique ou au centre d'examen pour le permis de conduire ne peuvent-elles être raccourcies ?

Réponse :

Les distances ne dépassent pas les distances moyennes valables pour l'ensemble du pays.

* * *

F. Aéronautique et SABENA

Question :

Comment peut-on expliquer que la compagnie hollandaise K. L. M. est en bénéfice alors que la SABENA présente chroniquement un déficit important ?

Réponse :

Tous les transporteurs aériens sont depuis 1973 confrontés à un ensemble de problèmes importants.

Ces problèmes se synthétisent dans un souci commun, celui de la rentabilité, laquelle est fortement compromise partout.

Cette projection pessimiste et généralisée tient principalement au fait que la crise économique générale, renforcée par le second choc pétrolier de 1979, a provoqué une évolution franchement négative des éléments de coûts et de recettes dans l'industrie du transport aérien en général et a eu un impact sur les résultats prévisibles de la SABENA en particulier.

Pour aller à l'essentiel, on observe fondamentalement deux types d'évolution : celle des coûts de production qui sont fortement poussés à la hausse, celle de la demande de trafic dont le taux de croissance n'arrête pas de faiblir.

Ces phénomènes, hausse des coûts et stagnation sinon recul du trafic, ne pouvaient que faire évoluer négativement les résultats d'exploitation de la compagnie et empêcher la réalisation complète du plan d'assainissement élaboré en septembre 1978.

Il ne faut pas oublier non plus que, si la SABENA est particulièrement sensible aux effets de la crise alors que d'autres se tirent apparemment mieux d'affaire, c'est principalement en raison de sa sous-capitalisation et de son manque flagrant de trésorerie.

La K. L. M. présente pour l'exercice 1980/1981 (mars 1980 - mars 1981) un boni de 11 millions de Florins (15 millions en 1979/1980).

Il est très difficile cependant de comparer deux entreprises qui sont différentes et par la taille et par leurs flottes ainsi que par leurs réseaux et leurs moyens financiers propres.

En effet, dans toute comparaison de ce type, il faut nécessairement tenir compte de ces différences fondamentales.

Si certaines compagnies ont le mérite d'afficher imperturbablement, d'année en année, des résultats financiers globaux positifs, c'est principalement grâce à la diversification de leurs activités dans d'autres domaines que celui du

diversificatie kunnen zij hun risico's spreiden en zodoende over adequate middelen beschikken.

Dat is het geval voor de K. L. M.

Bij SABENA is dat onmogelijk ten gevolge van haar financiële zwakkere toestand, zodat ze niet kan investeren zoals gewenst.

Voorts zij opgemerkt dat de financiële verhouding van SABENA ten aanzien van de Belgische Staat zonder meer duidelijk is, wat niet kan gezegd worden van andere maatschappijen die op verschillende manieren, die de Minister niet duidelijk zijn, geholpen worden.

Maar de grootste handicap die SABENA belet goede resultaten te verwezenlijken, is de gemiddelde loonkost per werknemer, die 10 tot 12 % hoger ligt dan bij K. L. M.

Ter vergelijking en voor het eerste kwartaal van 1980, kostte een K. L. M.-werknemer 950 000 BF tegenover 1 050 000 BF voor een SABENA werknemer.

De personeelskosten bedragen momenteel 31 % van de totale kosten bij K. L. M., tegenover 38 % bij SABENA.

Deze voornaamste handicap vloeit voort uit het niveau van de Belgische lonen zowel als uit bepaalde automatismen van de loonschalen van ons boordpersoneel en de bliksemsnelle stijging van de sociale lasten en werkgeversbijdragen, die in het uiterste geval van een boordcommandant Boeing 747 gestegen zijn van 74 904 BF in 1974 naar 697 332 BF in 1981, dit wil zeggen negen keer meer.

Daarentegen dient onderstreept te worden dat op het vlak van het eigenlijke vervoer SABENA even dynamisch is als K. L. M.; de ontvangsten per eenheid liggen hoger bij vergelijkbare bezetting en de kwaliteit van onze diensten wordt zeer hoog aangeslagen, wat blijkt uit de onderzoeken van de I. A. T. A. bij de passagiers.

* * *

Vraag :

Is het juist dat ongeveer 10 000 personeelsleden van SABENA gemiddeld 17 % meer betaald worden dan bij de andere Europese luchtvaartmaatschappijen ? Is het juist dat het « vliegend meesterpersoneel » 51 % meer verdient dan bij andere luchtvaartmaatschappijen ? De inspectie van Financiën heeft een drastische ingreep in de loonkosten gevraagd. Wat wordt ter zake overwogen ? De inspectie van Financiën meent dat men privé-uitbaters onder de arm moet nemen en dat men op de SABENA meer zou moeten werken voor derden. Welke concrete beslissingen ter zake mogen verwacht worden ?

De inspectie van Financiën kwam tot de conclusie dat de cateringdiensten van SABENA verlieslatend zijn. Volgens het rapport van de ter zake bijeengeroepen werkgroep zouden deze diensten winstgevend zijn en zou zij ter zake cijfers kunnen voorleggen. Waren de cijfers waarover de inspectie van Financiën beschikte niet de juiste ? Is deze dienst nu winstgevend of verlieslatend ? De lijn op Stuttgart is sterk verlieslatend. Ware het niet beter deze lijn op te doeken ?

Waarom wordt ook het wegvervoer van SABENA niet aan privé-uitbaters toevertrouwd ? Ook deze afdeling is thans deficitair.

transport aérien proprement dit; ces diversifications leur permettent, en répartissant les risques, de disposer de moyens adéquats.

C'est le cas de la K. L. M.

A la SABENA, ceci est impossible en raison de sa faiblesse financière qui l'empêche d'investir comme elle le voudrait.

D'autre part, il faut également avoir à l'esprit que si la situation de la SABENA est parfaitement claire quant à ses relations financières avec l'Etat belge, il n'en est pas nécessairement de même pour d'autres transporteurs qui font l'objet d'aides diverses et selon des formules dont le Ministre n'a pas connaissance.

Mais le handicap majeur qui empêche la SABENA de réaliser de bons résultats concerne les rémunérations moyennes par agent qui sont de 10-12 % plus élevées si on les compare à celles de la K. L. M.

A titre de comparaison et pour le premier trimestre de 1980, un agent K. L. M., toutes charges comprises, coûtait 950 000 FB contre 1 050 000 FB pour un agent SABENA.

Les frais de personnel représentent à l'heure actuelle 31 % des frais totaux à la K. L. M. et 38 % à la SABENA.

Ce handicap majeur est le résultat à la fois du niveau des salaires belges, de certains automatismes de nos barèmes du personnel navigant et de la croissance fulgurante des charges sociales et patronales qui, dans le cas extrême d'un commandant de bord de Boeing 747, sont passées de 74 904 FB en 1974 à 697 332 FB en 1981, soit neuf fois plus.

Par contre et sur le plan de l'activité transport proprement dite, il faut souligner que la SABENA est tout aussi dynamique que la compagnie hollandaise; les recettes unitaires sont plus élevées pour des taux d'occupation sensiblement identiques et la qualité de son service est excellente si l'on en croit les enquêtes menées auprès des passagers.

* * *

Question :

Est-il exact qu'environ 10 000 agents de la SABENA ont une rémunération qui est en moyenne de 17 % supérieure à celle dont bénéficient les agents des autres compagnies aériennes ? Est-il exact que le « personnel de maîtrise navigant » gagne 51 % de plus que dans les autres compagnies ? L'inspection des finances a demandé une réduction considérable des coûts salariaux. Quelles sont les mesures envisagées en ce domaine ? L'inspection des finances estime qu'il faut soutenir les exploitants privés et que la SABENA devrait travailler davantage pour des tiers. A quelles décisions concrètes peut-on s'attendre sur ce plan ?

L'inspection des Finances est parvenue à la conclusion que les services de restauration de la SABENA étaient déficitaires. Or, le groupe de travail constitué pour examiner cette question dit dans son rapport que ces services rapportent des bénéfices et qu'il peut produire des chiffres à l'appui de cette affirmation. Les chiffres sur lesquels l'Inspection des Finances s'est fondée n'étaient-ils pas les chiffres exacts ? Ces services sont-ils oui ou non déficitaires ? La ligne Bruxelles-Stuttgart est fortement déficitaire. Ne serait-il pas préférable de la supprimer ?

Pourquoi les transports routiers de la SABENA ne sont-ils pas confiés à des firmes privées, puisque, actuellement, ce département est lui aussi déficitaire ?

Antwoord :

Sinds 1978 dwingen de economische feiten ons om toe te geven dat de negatieve factoren waaronder SABENA gebukt gaat, erger zijn dan aanvankelijk werd gevreesd en dat ze de realisatie van het destijds opgezette herstructureringsplan goeddeels hebben verhinderd.

Naar aanleiding van de bespreking van de vrijmaking van de tweede tranche van 1 miljard F in mindering van de kapitaalsvermeerdering, heeft de Regering er haar instemming mee betuigd dat onmiddellijk een bedrag van 500 miljoen F zou worden uitgekeerd.

De vrijmaking van het saldo werd afhankelijk gesteld van het akkoord van de Regering over de inhoud van de beheersovereenkomst tussen Sabena en de Staat.

Om dat dossier voor te bereiden, werd een interministeriële werkgroep opgericht die thans haar werkzaamheden voortzet.

Een aantal voorstellen werden onderzocht.

Al die voorstellen strekken ertoe belangrijke maatregelen te treffen die de toestand van de onderneming op middellange termijn kunnen verbeteren.

Het eindverslag dat de voorstellen van de werkgroep bevat, zou in de loop van de eerste week van juli ter goedkeuring moeten worden voorgelegd aan het M. C. E. S. C.

De gestelde vragen wijzen erop dat het lid op de hoogte is van het eerste tussentijdse verslag van de werkgroep. Bijgevolg kent het lid de antwoorden op de vraagstukken die gerezen zijn in verband met de lonen van bepaalde categorieën van personeel, als men die vergelijkt met die van de concurrentie. De diensten « catering » (vliegtuigmaaltijden) van de Sabena zijn, volgens de documenten waarover de Minister beschikt, in menig opzicht rendabel.

Het globaal positief resultaat van het departement voor het dienstjaar 1980 bedraagt 8 200 000 F (prognoses voor 1981 : 10 miljoen).

Daarenboven werden die activiteiten geïntegreerd in een departement dat alle « handling »-prestaties verenigt (diensten voor hulp aan vliegtuigen op de luchthaven zelf).

In 1980 beliepen de gecombineerde ontvangsten te Brussel-Nationaal en op de landingsplaatsen 379 170 000 F.

Voor 1981 belopen de prognoses nagenoeg 440 miljoen F.

In het raam van haar investeringsmiddelen neemt Sabena, samen met andere luchtvaartmaatschappijen, anderzijds deel aan het beheer van maatschappijen voor technische hulp in het buitenland (met inbegrip van de « catering »).

Zodoende is zij in staat niet te versmaden financiële voordelen te trekken uit dienstverrichtingen in het buitenland en aanzienlijke besparingen te doen op het stuk van de uitbatingkosten van landingsplaatsen waar zij haar eigen toestellen met eigen grondpersoneel onderhoudt.

Mocht de Regering beslissen alle niet rendabele lijnen af te schaffen, dan zou er niet veel meer overblijven om te exploiteren en een privatisering zou daar hoegenaamd geen verandering in brengen.

Gelet op de steeds slechtere financiële resultaten van de onderneming in de loop van het dienstjaar 1980, heeft de raad van beheer nochtans in principe allerlei maatregelen goedgekeurd om de lasten te verlichten.

Een van die maatregelen was de herstructurering van het net die tot uiting kwam in de afschaffing van bepaalde vluchten (antwoord : zie *infra*).

Als men bepaalde vluchten gewoonweg zou afschaffen, zou de positie van onze maatschappij t.a.v. haar concurren-

Réponse :

La réalité économique depuis 1978 oblige à reconnaître que les facteurs négatifs qui handicapent la SABENA se sont manifestés beaucoup plus qu'on ne pouvait le craindre et ont, dans une large mesure, empêché la réalisation du plan de restructuration mis en place à cette époque.

Le Gouvernement a, à l'occasion de la discussion relative à la libération de la seconde tranche de 1 milliards de F à valoir sur l'augmentation de capital, marqué son accord sur la liquidation immédiate de 500 millions de F.

La libération du solde était liée à son accord sur les termes d'un contrat de gestion à passer entre la Sabena et l'Etat.

Afin de préparer ce dossier, un groupe de travail interministériel a été institué et poursuit actuellement ses travaux.

Plusieurs propositions sont examinées.

Elles tendent toutes à mettre en vigueur des mesures importantes susceptibles, à moyen terme, de redresser la situation de l'entreprise.

Le rapport final comprenant les propositions du groupe devrait être transmis au C. M. C. E. S. pour approbation dans le courant de la première semaine de juillet.

Les questions posées indiquent que le membre a connaissance du premier rapport intérimaire du groupe.

Les réponses aux problèmes soulevés, en ce qui concerne les rémunérations de certaines catégories de personnel comparées à celles de la concurrence, lui sont donc connues.

Les services « catering » (restauration avion) de la Sabena sont, d'après les documents en la possession du Ministre, rentables à maints égards.

Le résultat global positif de ce département pour l'exercice 1980 s'élève à 8 200 000 F (prévision pour 1981 : 10 millions).

Ces activités sont, de plus, intégrées dans un département regroupant l'ensemble des prestations « handling » (services d'assistance au sol, aux avions).

En 1980, les recettes combinées à Bruxelles-National et en escales étaient de 379 170 000 F.

Les prévisions pour 1981 sont de l'ordre de 440 millions de F.

Dans le cadre d'autre part de ses moyens d'investissements, la Sabena participe avec d'autres transporteurs à la gestion de sociétés d'assistance technique à l'étranger (en ce y compris le « catering »).

Ces participations lui permettent de réaliser des recettes appréciables à l'étranger en fourniture de services, ainsi que des économies importantes en frais d'exploitation-escales, en assurant elle-même l'assistance au sol de ses propres avions.

Si le Gouvernement décidait la suppression de toutes les lignes non rentables, il ne resterait plus grand-chose à exploiter et une privatisation ne modifierait en rien cette situation.

Devant la dégradation des résultats financiers de l'entreprise au cours de l'exercice 1980, le conseil d'administration de l'entreprise a cependant approuvé le principe de diverses mesures destinées à réduire ses charges.

Parmi celles-ci figurait une restructuration du réseau qui s'est traduite par la suspension de la desserte de certaines escales (réponse : voir *infra*).

Supprimer purement et simplement certaines dessertes ne ferait qu'affaiblir encore la position de notre compagnie

ten nog meer in het gedrang komen en haar toekomst zou er niet rooskleurig uitzien : de mogelijkheid om luchtvaart-overeenkomsten te sluiten zou immers in vraag kunnen worden gesteld en op het vlak van de internationale betrekkingen van België met de betrokken Staten zouden aanzienlijke problemen kunnen rijzen op het stuk van de buitenlandse politiek en handel.

Men mag niet uit het oog verliezen dat Sabena een van de voornaamste steunpilaren is van de Belgische economie in het buitenland.

Of de zopas geopende vluchten op Stuttgart, zoals trouwens die op Chicago en Detroit, interessant zijn, kan nu nog niet worden gezegd.

Het « wegnemen van de SABENA » wordt immers in onderaanneming gegeven aan particuliere vervoerders.

De luchthaven van Brussel-Nationaal is door autobussen verbonden met de voornaamste steden van het land.

Het betreft hier een winstgevende activiteit op commercieel vlak, met name als dienstverlening aan de cliënteel.

Dat systeem biedt o.m. de mogelijkheid te voorkomen dat het verkeer zou « vluchten » naar naburige buitenlandse luchthavens (Antwerpen naar Amsterdam, Luik naar Dusseldorf...).

De tarieven op die verbindingen dienen op dezelfde lijn te liggen als die van de spoorwegen.

* * *

Vraag :

Private chartermaatschappijen klagen over de oneerlijke concurrentie door de Regie en Sobelair en de monopoliserende houding van SABENA. Een klacht werd neergelegd bij het Europees Gerechtshof. Bepaalde maatregelen zouden strijdig zijn met het Verdrag van Rome.

Welke is de mening van Minister ter zake ?

Antwoord :

In de huidige economische toestand mag de vergunning voor de exploitatie van de internationale luchtvaartdiensten die bij de wet exclusief aan de Belgische Maatschappij werd toegewezen, niet in vraag worden gesteld; zij garandeert immers het behoud van een bepaald verkeerspotentieel in een verstoorde algemene context en op een verzadigde markt, waarop SABENA reeds minder sterk is dan de andere maatschappijen wegens haar financiële zwakte en haar exploitatiekosten welke hoger zijn dan die van haar directe concurrenten. Als men dat beginsel zonder meer aanvecht, houdt dat noodzakelijkerwijze in dat men het maatschappelijke kapitaal van de onderneming aanzienlijk moet verhogen, aangezien dat kapitaal een van de redenen is van de « onderkapitalisatie ».

Dat « statutair monopolie » impliceert echter niet dat de Regering akkoord dient te gaan met een bijzondere exploitatieformule : m.a.w. de SABENA is niet verplicht bepaalde lijnen zelf te exploiteren.

Onderaannemingsformules zijn even goed wettig.

Regelingen van dat soort zijn thans in studie genomen; uiteraard kunnen ze in de praktijk worden omgezet indien overeenkomsten, die alle mogelijke waarborgen (op financieel, operationeel en juridisch vlak) bieden, de nationale

vis-à-vis de la concurrence en hypothéquant son avenir en potentiel d'accords aériens et entraînerait, sur le plan des relations internationales de la Belgique avec les Etats concernés, des problèmes considérables de politique étrangère et de commerce extérieur.

Il ne faut pas oublier que la Sabena est un des vecteurs principaux de l'économie belge à l'étranger.

Quant à l'escale de Stuttgart, tout comme celle d'ailleurs de Chicago et Detroit, elle vient d'être lancée et il est encore un peu tôt pour envisager le mérite réel de cette desserte.

Le « réseau routier de la SABENA » est effectivement donné en sous-traitance à des transporteurs privés.

Les bus relient l'aéroport de Bruxelles-National aux principales villes du pays.

Il s'agit d'une activité rentable au plan commercial, c'est-à-dire en tant que service à la clientèle.

Ce système permet, entre autres, d'éviter des « fuites » de trafic vers les aéroports étrangers limitrophes (Anvers vers Amsterdam, Liège vers Dusseldorf...).

Quant aux tarifs pratiqués sur ces relations, ils sont obligatoirement alignés sur ceux du chemin de fer.

* * *

Question :

Des compagnies de charters privées se plaignent de la concurrence déloyale qui leur est faite par la Régie et par Sobelair, ainsi que de la position monopolistique de la SABENA. Une plainte a été déposée à la Cour de justice européenne. Certaines mesures seraient en effet contraires aux dispositions du Traité de Rome.

Quelle est l'opinion du Ministre à ce propos ?

Réponse :

La concession exclusive des services aériens internationaux, réservée par la loi à la compagnie belge, ne peut être remise en cause dans la situation économique actuelle; elle est en effet le garant du maintien d'un certain potentiel de trafic, dans un contexte général perturbé et sur un marché surchargé, où la SABENA est déjà moins solide que d'autres transporteurs, en raison de sa faiblesse financière et de ses coûts d'exploitation élevés si on les compare à ceux de ses concurrents directs. La remise en cause pure et simple de ce principe impliquerait nécessairement que l'on augmente dans des proportions considérables le capital social de l'entreprise, puisqu'il est une des raisons de sa sous-capitalisation.

Cependant, ce « monopole statutaire » n'implique pas que le Gouvernement ait à souscrire à une formule particulière d'exploitation : en d'autres termes, il n'est pas obligatoire que la SABENA exploite elle-même certaines liaisons.

Des formules de sous-traitance respectent tout autant la légalité.

Ce sont des systèmes de ce type qui sont actuellement à l'étude; ils ne pourront être mis en pratique que si des conventions offrant toutes les garanties possibles (financières, opérationnelles, juridiques) protègent, à l'instar de ce qui

maatschappij zoals in praktisch alle landen ter wereld beschermen tegen elke inbreuk op haar wettelijke prerogatieven.

Voorts druist de liberalisering van het recht op toegang tot de internationale markten, zoals die gepland wordt in het ontwerp van reglementering dat door de Britse regering aan de Raad van Ministers van de Europese Gemeenschap is voorgelegd en die strijdig is met de exclusieve vergunningen aan de nationale vervoerders van de Lid-Staten, vooral in tegen de bilaterale overeenkomsten met de regeringen waarin gesteld wordt op welke routes de erkende diensten worden geëxploiteerd.

Bovendien wordt niet voldoende onderstreept dat de houding van de Britse regering volledig tegenstrijdig is.

Enerzijds propageert zij immers een overdreven liberalisering die de reeds precaire rendabiliteit van de regelmatige lijndiensten in gevaar brengt, en anderzijds huldigt zij een bovenmatig restrictieve filosofie inzake tarieven, waarbij zij alleen aan de vervoerders van derde en vierde categorie (de vervoerders die slechts twee landingsplaatsen op eenzelfde lijn aandoen — bij voorbeeld Brussel-Londen en Londen-Brussel) de uitsluitende toepassing van lage tarieven wil toestaan.

In feite komt het erop neer dat een bilaterale regeling *sensu stricto* wordt toegepast in haar voordeel, aangezien zij op die manier het verkeer van derde landen afleidt ten voordele van haar eigen nationale maatschappij.

Wat de klacht bij het Internationaal Gerechtshof betreft, deze sloeg in feite op een misbruik van overwichtspositie van de Scandinavische Maatschappij S. A. S. op de lijn Kopenhagen-Londen.

Ten slotte twijfelt de Minister eraan of de Belgische particuliere vervoerders wel akkoord zouden gaan om de exploitatie van de Sabena-lijnen over te nemen tegen dezelfde voorwaarden inzake dienstverlening.

De regelmatige maatschappijen vervullen immers een opdracht die voortvloeit uit de luchtvaartovereenkomsten; daaruit volgt een aanzienlijke investering waarvan het rendement afhangt van een groot aantal factoren.

Chartervluchten zijn uiteraard « doeltreffend », maar die doeltreffendheid is hoofdzakelijk het gevolg van een tijdelijke exploitatie met hoge bezetting, zonder verplichting tot verkoop of exploitatie. Het is niet eerlijk dat de regelmatige maatschappijen — zoals men dikwijls hoort verklaren — bestempeld worden als « least efficient carrier » omdat zij onmogelijk een even hoge bezettingsgraad kunnen halen als de charters.

* * *

Vraag :

1. Voor welke landingsplaatsen beschikt SABENA over verkeersrechten die thans niet worden geëxploiteerd ?
2. Wat is de financiële weerslag van die toestand voor de Belgische maatschappij ?
3. Welke SABENA-lijnen werden in de laatste twee jaar afgeschaft ? Wat is er gebeurd met het personeel dat op deze lijnen was tewerkgesteld ?

Antwoord :

1. De landingsplaatsen waarvoor SABENA over verkeersrechten beschikt die niet worden geëxploiteerd (verkeersrechten in portefeuille) zijn de volgende :

— Praag, Boedapest, Boekarest, Sofia, Zagreb-Belgrado (deze laatste lijn wordt nochtans geëxploiteerd krachtens een samenwerkingsakkoord met de JAT — Joegoslavische Nationale Maatschappij).

se passe dans pratiquement tous les pays du monde, la compagnie nationale de toute atteinte à ses prérogatives légales.

D'autre part, la libéralisation du droit d'accès aux marchés internationaux telle que prévue dans le projet de réglementation soumis au Conseil des Ministres de la Communauté européenne par le Gouvernement britannique, outre qu'elle va à l'encontre des concessions exclusives réservées aux transporteurs nationaux des pays membres, se heurte surtout aux accords bilatéraux conclus par les gouvernements, prévoyant les routes sur lesquelles seront exploités les services agréés.

Il n'est pas en outre suffisamment souligné que l'attitude du Gouvernement britannique est tout à fait contradictoire.

En effet, il prône d'une part une libéralisation à outrance, aux risques de mettre en danger la rentabilité déjà précaire des services réguliers et, d'autre part, il adopte une philosophie excessivement restrictive en matière tarifaire, en voulant réserver aux seuls transporteurs de 3^{me} et 4^{me} libertés (transporteurs ne desservant que deux escales sur une même ligne — Bruxelles-Londres et Londres-Bruxelles par exemple), l'application exclusive de bas tarifs.

Ceci revient en fait à appliquer un système bilatéral au sens strict, à son profit, puisqu'il divertit de cette façon le trafic des pays tiers aux bénéfices de sa compagnie nationale.

Quant à la plainte déposée auprès de la Cour internationale de Justice, elle concernait en fait un abus de position dominante de la Compagnie scandinave S. A. S. sur la relation Copenhague-Londres.

Le Ministre doute enfin que les transporteurs belges privés soient d'accord pour reprendre l'exploitation des lignes de la Sabena aux conditions de service public qui sont les siennes.

Les compagnies régulières assument en effet une mission qui découle des accords aériens; il en résulte un investissement considérable dont le rendement dépend d'un nombre important de facteurs.

Les charters sont bien évidemment « efficaces », mais cette efficacité résulte essentiellement d'une exploitation temporaire à haute fréquence, sans contrainte de ventes ou d'exploitation. Il n'est pas honnête, comme on l'entend souvent, de qualifier les compagnies régulières de « least efficient carrier » du fait qu'il leur est impossible d'atteindre un coefficient d'occupation aussi élevé que les charters.

* * *

Question :

1. Quelles sont les escales pour lesquelles la SABENA possède des droits de trafic qui ne sont pas exploités à l'heure qu'il est ?
2. Quelle est la répercussion sur le plan financier de cette situation pour la compagnie belge ?
3. Quelles lignes de la SABENA ont été supprimées au cours des deux dernières années ? Qu'a-t-on fait avec le personnel employé sur ces lignes ?

Réponse :

1. Les escales pour lesquelles la SABENA possède des droits de trafic non exploités (droits en portefeuille) sont les suivantes :

— Prague, Budapest, Bucharest, Sofia, Zagreb-Belgrade (cette dernière ligne étant cependant exploitée en fonction d'un accord de coopération avec la JAT-compagnie nationale yougoslave).

— Kartoem (Soedan), Freetown, Nicosia.
 — Amman, Colombo, Karatsji, Pnom Penh.
 — een 5^e nog niet vastgestelde plaats in de U. S. A. (luchtvaartakkoord van september 1980), Guatemala City, Mexico, Panama, Bridgetown, Santiago de Chile, Buenos Aires, Montevideo, Lima, Rio de Janeiro.

2. Inzake verkeersrechten heeft SABENA doelstellingen op korte termijn die zelfs defensief van aard zijn, en doelstellingen op middellange termijn.

In de huidige financiële toestand moet SABENA zich vooral inzetten voor de consolidatie en de verbetering van haar potentieel, door de bestaande luchtrechten te verdedigen en nieuwe rechten te bekomen die de ontvangsten en de rendabiliteit van de geëxploiteerde lijnen onmiddellijk zonder aanzienlijke bijkomende investeringen kunnen opvoeren.

SABENA kan echter zeker niet ongestraft nalaten om officieel stappen te ondernemen met het oog op haar toekomst als geregeld vervoerder, die kan rekenen op een normale ontwikkeling van zijn exploitatie.

Integendeel, dank zij haar rechten « in portefeuille », die de maatschappij geen frank aan investeringen kosten, kan SABENA haar toekomst tegenover de concurrentie veilig stellen en een bepaalde markt gaan bezetten wanneer zij na zeer grondige marktstudie tot de bevinding komt dat de tijd rijp is voor werkelijke exploitatie.

Dat die verkeersrechten voor de luchtvaartmaatschappijen belangrijk zijn, is begrijpelijk; ze vormen om zo te zeggen hun « commerciële waarde ».

Bovendien vormen die rechten voor de Gemeenschap een economische waarde, omdat ze een potentiële bron van inkomsten voor 's lands economie zijn.

Men zal dan ook begrijpen dat de regeringen zich om die twee redenen logischerwijze interesseren voor de verwerving en de verruiming van de verkeersrechten van hun nationale maatschappijen en voortdurend in onderling overleg diplomatieke stappen in die richting ondernemen en in het algemeen de maatschappijen tevens trachten te beschermen tegen anarchistische concurrentie.

Op verscheidene niveaus van de betrokken instellingen en besturen wil men « permanente reflexen » creëren, zodat alle kansen voor onderhandelingen te baat worden genomen, ook al meent men van bepaalde rechten dat ze niet onmiddellijk operationeel kunnen worden gemaakt.

3. Gezien de verslechterde financiële resultaten van de onderneming tijdens het boekjaar 1980, had de raad van beheer principieel een aantal maatregelen aanvaard om de lasten te verminderen.

Hiertoe behoorden ondermeer een herstructurering van het net, door een aantal landingsplaatsen te schorsen (zonder ze af te schaffen), omdat die in de huidige conjunctuur niet rendabel werden geacht.

Wegens de mogelijke gevolgen van dit plan inzake het buitenlandse beleid en de buitenlandse handel moest het M. C. E. S. C. zich daarover uitspreken.

Het stemde in met de bij die gelegenheid gedane voorstellen waaronder schorsing van de landingen te Mexico, Djakarta, Doha, Dar-Es-Salam en Libreville.

De landing te Doha werd vervangen door Djeddah, eveneens in Saoedi-Arabië.

Die algemene beslissing was vatbaar voor herziening, naar gelang van de marktsituatie.

Zo kon de tussenlanding te Libreville worden behouden omdat de vooruitzichten inzake vervoer naar Gabon onlangs aanzienlijk zijn gewijzigd (wat ondermeer verband houdt met de grotere bedrijvigheid van de aardoliemaatschappijen in dat land en met de overeenkomst voor commerciële samenwerking die AIR GABON en SABENA hebben gesloten).

— Karthoum (Soudan), Freetown, Nicosie.

— Amman, Colombo, Karachi, Pnom Penh.

— un 5^e point (non encore choisi) aux U. S. A. (accord aérien de septembre 1980), Guatemala City, Mexico, Panama, Bridgetown, Santiago du Chili, Buenos Aires, Montevideo, Lima, Rio de Janeiro.

2. En matière de droits de trafic, la SABENA poursuit des objectifs à court terme, voire défensifs, et des objectifs à moyen terme.

Dans sa situation financière actuelle, la SABENA doit s'attacher avant tout à la sauvegarde et à l'amélioration de ses potentiels en protégeant les droits aériens existants et en obtenant des droits nouveaux susceptibles d'accroître immédiatement les recettes et la rentabilité des lignes exploitantes, sans requérir d'investissements supplémentaires importants.

La SABENA ne peut cependant en aucun cas se permettre de négliger les démarches officielles qui concernent son avenir de transporteur régulier, appelé à un développement normal de ses exploitations.

Ainsi, les droits mis « en portefeuille » qui ne coûtent pas un franc d'investissement à la compagnie, lui permettent au contraire de ménager son avenir vis-à-vis de la concurrence et à « entrer » sur un marché déterminé lorsqu'elle estime, au vu d'études très poussées sur le plan de l'étude de marché, que le moment est venu pour elle d'exploiter effectivement.

On conçoit l'importance que revêtent ces droits de trafic pour les compagnies aériennes puisqu'ils constituent en quelque sorte leur fonds de commerce.

Ces droits comportent en outre une valeur économique pour la communauté puisqu'ils constituent une source potentielle de revenus au bénéfice de l'économie nationale.

On comprend dès lors qu'à ce double titre, il est logique que les gouvernements s'intéressent à l'acquisition et au développement des droits de trafic de leurs compagnies de pavillon et déploient des efforts diplomatiques constants et concertés pour les leur assurer, tout en cherchant généralement à protéger ces compagnies contre une concurrence anarchique.

Le but visé est de créer « des réflexes permanents » à divers niveaux des institutions et des administrations concernées, de telle sorte que toutes les occasions de négociations soient mises à profit, même si certains droits ne sont pas censés être rendus opérationnels immédiatement.

3. Devant la dégradation des résultats financiers de l'entreprise au cours de l'exercice 1980, le conseil d'administration avait approuvé le principe de diverses mesures destinées à réduire ses charges.

Parmi les dispositions prévues figurait une restructuration du réseau qui s'est traduite par la suspension (et non la suppression) de la desserte de certaines escales, jugées non rentables dans l'état présent de la conjoncture.

Compte tenu des implications que ce plan pouvait avoir au niveau de la politique étrangère et du commerce extérieur, le C. M. C. E. S. avait à se prononcer à ce sujet.

Le comité s'est rallié aux propositions présentées à cette occasion; elles impliquaient une suspension des dessertes de Mexico, Djakarta, Doha, Dar-Es-Salaan et Libreville.

L'escale de Doha était quant à elle remplacée par celle de Jeddah, également en Arabie saoudite.

Cette décision globale pouvait être réexaminée en fonction de l'évolution des conditions de marché.

C'est ainsi qu'au vu de développements récents et significatifs dans les perspectives de développement de trafic vers le Gabon (liées entre autres à une intensification des activités de sociétés pétrolières dans ce pays et à la conclusion d'un accord de coopération commerciale entre AIR GABON et la SABENA), l'escale de Libreville a pu être maintenue.

Hetzelfde geldt voor de landingsplaats Dar-Es-Salam in Tanzania, die eerlang weer zal worden geopend en opgenomen in het nieuwe vluchtprogramma met een DC10-toestel op Oost-Afrika.

* * *

Vraag :

Waarom werd de vlucht op Mexico na een sociaal conflict geschorst ?

Wat kost die niet geëxploiteerde lijn aan SABENA ?

Antwoord :

Wanneer onze nationale maatschappij een bestaand verkeersrecht in haar « portefeuille » opneemt, dan brengt dat geen bijkomende kosten mee.

Maar dank zij de schorsing van de vlucht op Mexico kan SABENA haar algemene exploitatiekosten verminderen.

Mexico veroorzaakte immers een jaarlijks exploitatietekort van ongeveer 150 à 200 miljoen BF.

Voorts zijn de Belgische Regering en SABENA steeds gestuit op de weigering van de Mexicaanse overheid om de vergunning vijfde categorie voor vervoer tussen de Verenigde Staten (Atlanta) en Mexico toe te staan (recht voor SABENA om passagiers en vracht te laden en te lossen, van de U. S. A. naar Mexico en omgekeerd).

Die lange-afstandslijn kon dus onmogelijk commercieel rendabel gemaakt worden.

SABENA had hoogstens kunnen overwegen om haar lijn van Atlanta naar Mexico te verlengen, zonder commerciële rechten (wat men een « Blind Sector » noemt) maar dat zou bijkomende uitgaven inzake bemanning meegebracht hebben (bijkomende bemanning met rust in Mexico gedurende drie dagen), wat ongeveer 50 miljoen F per jaar zou hebben gekost.

De beslissing om de exploitatie van die lijn te schorsen is dus het gevolg van commerciële, operationele en financiële overwegingen en niet van een sociaal conflict met het Mexicaanse personeel ter plekke.

De beslissing om de vluchten te schorsen was overigens door de raad van beheer reeds lang vóór de aanvang van het conflict genomen.

* * *

Vraag :

Welke extra kosten heeft de schorsing van de vluchten op Djakarta meegebracht ?

Wordt de zuidoostelijke lijn naar Koelaloempoer (Maleisië) tot Singapore verlengd ?

Antwoord :

De schorsing van een lijn en de opneming van de rechten « in portefeuille » leveren voor de vervoerder geen extra uitgaven op.

De zuidoostelijke lijn, die gewijzigd is sinds de tweede vlucht naar Tokio over de pool in exploitatie werd genomen, ziet eruit als volgt :

1) SN 277	2) SN 271	3) SN 273
1/7	1/7	1/7
Brussel	Brussel	Brussel
Abou Dhabi	Doebai	Doebai
Bombay	Bangkok	Bombay
Koelaloempoer	Koelaloempoer	Bangkok
Singapore	Singapore	Manilla

Il en est de même de l'escale de Dar-Es-Salam en Tanzanie, qui sera tout prochainement réouverte et incluse dans le nouveau programme de la desserte de l'Afrique de l'Est en DC 10.

* * *

Question :

Pourquoi avoir suspendu l'escale de Mexico en raison d'un conflit social ?

Que coûte à la SABENA la non-exploitation de cette ligne ?

Réponse :

La mise en portefeuille d'un droit de trafic existant ne débouche sur aucune dépense supplémentaire pour notre compagnie nationale.

Tout au contraire, la suspension d'une escale telle celle de Mexico permet à la SABENA de diminuer ses frais globaux d'exploitation.

Mexico présentait en effet un déficit d'exploitation par an de l'ordre de 150 à 200 millions de FB.

D'autre part, le Gouvernement belge et la SABENA se sont toujours heurtés au refus des autorités mexicaines d'accorder les 5^{mes} libertés de trafic entre les Etats-Unis (Atlanta) et Mexico (droit d'embarquer et de débarquer des passagers et du fret pour la SABENA, des U. S. A. vers le Mexique et vice-versa).

Il était donc impossible de rentabiliser commercialement cette ligne long courrier.

La SABENA aurait tout au plus pu envisager le prolongement de sa ligne d'Atlanta vers Mexico, sans droits commerciaux (ce que l'on appelle un « Blind Sector ») mais cela comportait une dépense supplémentaire en frais d'équipage (un équipage supplémentaire en repos au Mexique pendant trois jours) de l'ordre de 50 millions de F par an.

C'est donc cet ensemble de considérations commerciales, opérationnelles et financières qui ont incité la SABENA à prendre la décision qui consistait à suspendre l'exploitation de cette desserte, et non pas l'existence d'un conflit social avec le personnel mexicain de l'escale.

La décision de suspension avait d'ailleurs été décidée en conseil d'administration bien avant le début de ce conflit.

* * *

Question :

Quels sont les frais supplémentaires entraînés par la suspension de l'escale de Djakarta ?

La ligne Sud-Est de Kuala Lumpur (Malaisie) est-elle prolongée jusqu'à Singapour ?

Réponse :

La suspension de la desserte d'une escale et la mise des droits en portefeuille n'entraînent aucun dépense particulière pour le transporteur.

En ce qui concerne la ligne Sud-Est, modifiée depuis le début de l'exploitation de la deuxième fréquence Tokyo par le pôle, elle se présente de la façon suivante :

1) SN 277	2) SN 271	3) SN 273
1/7	1/7	1/7
Bruxelles	Bruxelles	Bruxelles
Abou Dhabi	Dubai	Dubai
Bombay	Bangkok	Bombay
Kuala Lumpur	Kuala Lumpur	Bangkok
Singapour	Singapour	Manille

4) SN 261

2/7

Brussel
Anchorage
Tokio

Ten gevolge van de afschaffing van de zuidelijke vlucht naar Tokio (een eis van de Japanse regering om een tweede vlucht over de Noordpool te kunnen bekomen), mocht die lijn noodzakelijkerwijze niet verder lopen dan Manilla.

Rekening houdend met de prestaties van de bemanningen werden bijkomende investeringen toegestaan, omdat de herstructurering van het net uiteraard bijkomend bemanningpersoneel vereiste.

Die situatie hangt evenwel samen met de huidige stand van onze verkeersrechten.

SABENA kan, ook al biedt de markt mogelijkheid daartoe, haar vluchten naar bepaalde bestemmingen niet opvoeren om de werkeloosheid van haar bemanningen op andere landingsplaatsen dan te Brussel te verminderen.

De bestaande luchtvaartakkoorden staan zulks niet toe.

De lijn op Koealaloempoer werd reeds vanaf het begin verlengd tot Singapore, het natuurlijke « verlengstuk ».

* * *

Vraag :

Het vrachtverkeer is voor SABENA belangrijk op het vlak van de rendabiliteit en van de werkgelegenheid. Hoe denken men dat verkeer te kunnen ontwikkelen ?

Antwoord :

In 1980 bedroegen de ontvangsten van SABENA uit het vrachtvervoer :

- 1) zuivere vracht : 4,813 miljard F;
- 2) post : 161,604 miljoen F;
- 3) postpakketten : 40,844 miljoen F;
- 4) regelmatige vrachtcontracten, extravluchten : 26,812 miljoen F;
- 5) vrachtcharters : 448,447 miljoen F allen vracht.

Voor hetzelfde dienstjaar bedroegen de ontvangsten uit het reizigersverkeer 13,337 miljard F.

Voor de komende maanden wordt door het inzetten van DC 10-toestellen op het Afrikaanse net, een aangroei van de aangeboden tonnemaat-kilometer in uitzicht gesteld.

Anderzijds levert SABENA een grote inspanning om het vrachtvervoer op haar gewone lijndiensten te ontwikkelen.

De nieuwe terminal voor het goederenvervoer Brucargo is voor de Belgische maatschappij een uitzonderlijke aanwinst.

Inzake goederenvervoer heeft SABENA reeds 56 jaar ondervinding, wat een moeilijk te evenaren record is.

Niettegenstaande de eerder geringe afmetingen van haar binnenlandse markt (België heeft slechts 10 miljoen inwoners) bekleedde SABENA in 1979 als vrachtvervoerder de twaalfde plaats op 103 regelmatige internationale maatschappijen die lid zijn van de I. A. T. A. (International Air Transport Association).

Ongeveer 28 % van de totale ontvangsten van SABENA zijn afkomstig van het vrachtvervoer, hetgeen nogmaals bewijst dat de maatschappij veel belang hecht aan dat aspect van haar activiteiten op wereldvlak.

Van de twee vrachtterminals van Brucargo heeft SABENA er één exclusief in gebruik, terwijl de tweede bestemd is om in de behoeften van alle andere luchtvrachtondernemingen te voorzien.

4) SN 261

2/7

Bruxelles
Anchorage
Tokyo

La suppression de Tokyo par le Sud (exigence du gouvernement japonais pour l'obtention de la 2^{me} fréquence polaire) a eu pour conséquence que cette ligne devait nécessairement s'arrêter à Manille.

En raison des prestations des équipages, un investissement supplémentaire a été consenti puisque la restructuration du réseau entraînait nécessairement l'utilisation d'équipages supplémentaires.

Cependant, cette situation est inhérente à l'état de nos droits de trafic.

La SABENA ne peut en effet, même si les marchés s'y prêtent, multiplier ses fréquences vers certaines destinations, dans le but de diminuer l'inemploi de ses équipages en escale.

Les accords aériens existants ne s'y prêtent pas.

Quant à la ligne vers Kuala Lumpur, elle est depuis toujours prolongée vers Singapour qui en est son « point au-delà » naturel.

* * *

Question :

Le trafic fret est important pour la SABENA sur le plan de la rentabilité et de l'emploi. Quels sont les moyens envisagés pour le développer ?

Réponse :

En 1980, les recettes « cargo » de la SABENA ont été les suivantes :

- 1) fret pur : 4,813 milliards F;
- 2) postes : 161,604 millions F;
- 3) colis postaux : 40,844 millions F;
- 4) réguliers affrétés, vols supplémentaires : 26,812 millions F;
- 5) charters cargo : 448,447 millions F tout cargo.

Le trafic passagers représente quant à lui, pour le même exercice, 13,337 milliards F.

Un accroissement de la tonne-kilomètre offerte est prévu pour les prochains mois dans le cadre de l'introduction du DC 10 sur le réseau africain.

Un grand effort de promotion est par ailleurs mis en œuvre par la SABENA pour développer ses activités fret en services réguliers.

Le nouveau terminal de transport de marchandises Brucargo vient d'ajouter une dimension tout à fait exceptionnelle aux services de la compagnie belge.

La SABENA dispose déjà de 56 années d'expérience en matière de traitement du fret, ce qui apparaît comme un record difficilement égalable.

Malgré la dimension relativement limitée de son marché intérieur (la Belgique ne compte que 10 millions d'habitants), la SABENA occupait en 1979 le douzième rang en tant que transporteur aérien parmi les 103 compagnies internationales régulières membres de l'I. A. T. A. (l'Association internationale du Transport aérien).

Environ 28 % du total des recettes de la SABENA proviennent du fret, ce qui prouve l'importance que la compagnie accorde à cet aspect de ses activités à l'échelle mondiale.

Des deux terminaux de fret que comprend Brucargo, la SABENA occupe exclusivement l'un d'entre eux, tandis que le second est destiné à satisfaire les besoins de toutes les autres entreprises de fret aérien.

De SABENA-terminal is verreweg de uitgestrekste met 30 000 m² volledig overdekte nuttige oppervlakte (vergeleken met de 6 800 m² van de tweede terminal).

De nieuwe terminal zal de mogelijkheid bieden de capaciteit van het vrachtvervoer van SABENA te verhogen tot 300 000 ton per jaar, tegen 147 000 ton nu. Die oppervlakte zou met nog eens 100 % kunnen aangroeien door in extra-ruimte te voorzien, mocht zulks nodig blijken.

* * *

Vraag :

Wat betekent op het vlak van de ontvangsten de technische hulpverlening (handling) die door SABENA voor rekening van derden te Brussel en elders wordt gepresteerd ?

Antwoord :

De « handling »-diensten van SABENA zijn in menig opzicht belangrijk.

In 1980 beliepen de gecombineerde ontvangsten van Brussel-Nationaal en op ander landingsplaatsen 389 170 000 F. Prognoses voor 1981 : 440 miljoen F.

Voorts heeft SABENA, in het raam van haar investeringsmiddelen, met andere vervoerders medezeggenschap in het beheer van maatschappijen voor technische hulpverlening in het buitenland.

Dat is het geval te Singapore (Changi International maatschappij) en te Bujumbura (Société burundaise de gestion aéroportuaire).

Die participaties stellen haar in de gelegenheid door dienstverlening aanzienlijke winsten te boeken in het buitenland en aanzienlijke besparingen te doen door haar eigen toestellen met eigen grondpersoneel te onderhouden.

* * *

Vraag :

Volgens een studie van « Business Location File » staat Zaventem als laatste in de rij der Europese luchthavens. Frankfurt, Roissy (Parijs) en Amsterdam staan eerst gerangschikt. Vooral wordt het gebrek aan voldoende commerciële lokalen onderstreept. Wat zal het Ministerie doen om Zaventem een beter imago te geven ?

Antwoord :

Eén van de voornaamste in die studie gebruikte criteria is het voorhanden zijn van voldoende winkeloppervlakte in de luchthaven. Andere criteria, met name de toegankelijkheid van het centrum van de hoofdstad, spelen in het voordeel van de luchthaven Brussel-Nationaal.

Bovendien zal de winkeloppervlakte in de luchthaven eerlang met zeven nieuwe verkooppunten worden uitgebreid.

* * *

Vraag :

Het alleenrecht van Sabena legt de activiteiten op de regionale luchthavens lam. Kan dit alleenrecht niet vervangen worden door een voorkeurrecht, althans voor de regionale luchtvaart ?

Antwoord :

Redelijkerwijze kan men inzake de keuze van de Belgische luchthavens geen onderscheid maken tussen de Belgische en buitenlandse maatschappijen voor niet geregeld luchtvervoer.

Le terminal SABENA est de loin le plus étendu avec ses 30 000 m² de surface utile complètement couverte comparée aux 6 800 m² que représente le deuxième terminal.

Le nouveau terminal permettra de porter la capacité de manutention de fret de la SABENA jusqu'à 300 000 tonnes par an contre 147 000 tonnes actuellement. Une extension, prête à être construite pour le cas où la situation l'exigerait, l'accroîtrait encore de 100 %.

* * *

Question :

Que représente sur le plan des recettes l'assistance technique (handling) prestée par la SABENA pour le compte de compagnies tiers, à Bruxelles et en escale ?

Réponse :

Les services de « handling » de la SABENA sont importants à maints égards.

En 1980, les recettes combinées Bruxelles-National et escales étaient de 389 170 000 F.

Les prévisions pour 1981 sont de l'ordre de 440 millions de F.

D'autre part, dans le cadre de ses moyens d'investissement, la SABENA participe avec d'autres transporteurs à la gestion de sociétés d'assistance technique à l'étranger.

C'est le cas à Singapour (Société Changi International) et à Bujumbura (Société burundaise de gestion aéroportuaire).

Ces participations lui permettent de réaliser des recettes appréciables à l'étranger en fourniture de services, ainsi que des économies importantes en assurant elle-même l'assistance au sol de ses propres avions.

* * *

Question :

Selon une étude de « Business Location File », Zaventem se classe en dernier lieu parmi les aéroports européens. Francfort, Roissy (Paris) et Amsterdam viennent en tête. Cette étude souligne surtout l'insuffisance de locaux commerciaux. Quelles initiatives le Ministère envisage-t-il de prendre pour améliorer l'image de marque de Zaventem ?

Réponse :

Si l'un des critères principaux utilisés dans cette étude est l'existence dans l'aéroport de zones commerciales suffisantes, il en est d'autres qui placent l'aéroport de Bruxelles-National en bonne position (l'accessibilité du centre de la capitale par exemple).

En outre, la zone commerciale de l'aéroport sera prochainement étendue par l'ajout de sept points de vente supplémentaires.

* * *

Question :

Le monopole de la Sabena paralyse l'activité des aéroports régionaux. Ce monopole ne pourrait-il pas être remplacé par un droit de préférence, du moins en ce qui concerne les vols régionaux ?

Réponse :

On ne peut envisager équitablement d'établir une discrimination entre les compagnies de transport aérien non régulier belges et étrangers en ce qui concerne le choix des aéroports belges à utiliser.

Vraag :

Hoe worden de investeringskredieten tussen Brussel Nationaal en de regionale luchthavens verdeeld ?

Antwoord :

Het aandeel van de investeringskredieten van Brussel Nationaal en de regionale luchthavens bedraagt volgens de budgettaire vooruitzichten voor 1981 respectievelijk 81 % en 19 %. In 1980 was dat 87 % en 13 %.

* * *

Vraag :

Vóór de oorlog bestonden er lijnen zoals Brussel-Oostende-Londen, Amsterdam-Oostende-Londen, Frankfurt-Oostende-Londen, Brussel-Oostende-Manchester, enz.

Dergelijke lijnen zijn een ware promotie voor de gehele Belgische kust en komen het toerisme in België ten goede. Inzake lijnen tussen Duitsland en Engeland, het Noorden (Nederland, Denemarken) en het Zuiden (Spanje, Italië) met tussenlandingen bv. te Oostende, indien men de regionale luchthavens daartoe de gelegenheid gaf, dan zouden zij zich daar zeker kunnen voor inzetten.

Wat denkt de Minister daaromtrent ?

Antwoord :

Vóór de oorlog, toen verschillende internationale lijnen van Brussel en Amsterdam vooral naar Engeland over Oostende liepen, kon men met de toenmalige vliegtuigtypes dergelijke korte « sprongen » maken.

Als men onze moderne jets op dezelfde manier zou gebruiken, zouden de exploitatiekosten van de vervoerders aanzienlijk stijgen, en dat voor een marginale tak van verkeer.

Verder is dat vervoer aanzienlijk teruggelopen ten tijde van de devaluatie van het Engelse pond.

De Britten kiezen verre en goedkope chartervluchten boven de Belgische kust, die voor hen onbetaalbaar is.

* * *

Vraag :

Welke rol moeten de regionale luchthavens spelen in de interregionale verbindingen op Europees vlak ?

Antwoord :

Ons luchthavenbeleid wil juist het potentieel van de regionale luchthavens vrijwaren o.m. voor een dergelijke activiteit, die goed aan hun bestemming beantwoordt.

Dat beleid moet tevens de mogelijkheid bieden om de infrastructuur van de regionale luchthavens te verbeteren en aan de exploitatievoorwaarden aan te passen, zodat de ontwikkeling van de activiteit op die luchthavens in de hand wordt gewerkt.

Zo zijn werken aan de gang of in voorbereiding om de luchthaven Charleroi-Gosselies aan te passen aan de verwachte ontwikkeling van het charterverkeer vanuit die luchthaven in de volgende vijf jaar.

Op Europees vlak staat de kwestie van de interregionale verbindingen op de agenda en de Commissie van de Europese Gemeenschap heeft een voorstel van reglement uitgewerkt betreffende de vergunning van de interregionale regelmatige lijnvluchten voor passagiers, postartikelen en vrachtvervoer tussen de lidstaten.

Question :

Quelle est la répartition des crédits d'investissement entre Bruxelles-National et les aéroports régionaux ?

Réponse :

La répartition des crédits d'investissement entre Bruxelles-National et les aéroports régionaux s'établit respectivement à 81 % et 19 % dans les prévisions budgétaires de 1981. Elle était de 87 % et 13 % en 1980.

* * *

Question :

Il existait avant la guerre des lignes Bruxelles-Ostende-Londres, Amsterdam-Ostende-Londres, Francfort-Ostende-Londres, Bruxelles-Ostende-Manchester, etc.

Ces lignes étaient d'excellents moyens de propagande pour l'ensemble de la côte belge et avaient une influence bénéfique sur le tourisme en Belgique. S'ils en avaient la possibilité, les aéroports régionaux se chargeraient sans aucun doute d'organiser des lignes entre l'Allemagne et l'Angleterre, entre le nord (Pays-Bas, Danemark) et le sud (Espagne, Italie) avec escale à Ostende.

Que pense le Ministre de cette suggestion ?

Réponse :

Avant la guerre, époque où diverses lignes internationales passaient par Ostende en provenance de Bruxelles et d'Amsterdam en direction principalement de l'Angleterre, les types d'appareils utilisés permettaient ces « sauts de puce ».

On ne pourrait utiliser nos jets modernes de la même façon qu'en accroissant de façon considérable les frais d'exploitation des transporteurs et ce, pour un trafic marginal.

D'autre part, ce trafic a considérablement chuté à l'époque de la dévaluation de la livre anglaise.

Les Britanniques préfèrent les destinations lointaines en charter, à bon prix, à la côte belge qui, pour eux, est inabordable.

* * *

Question :

Quel rôle sont appelés à jouer les aéroports régionaux dans le cadre des liaisons interrégionales au niveau européen ?

Réponse :

Notre politique aéroportuaire vise précisément à préserver le potentiel des aéroports régionaux, entre autres pour une activité de ce type, activité qui répond bien à leur vocation.

Cette politique doit également permettre l'amélioration de l'infrastructure des aéroports régionaux afin de l'adapter aux conditions d'exploitation et favoriser ainsi le développement des activités sur ces aéroports.

C'est ainsi par exemple que les aménagements en cours ou en préparation à l'aéroport de Charleroi-Gosselies doivent répondre au développement prévu du trafic charter à partir de cet aéroport au cours des cinq prochaines années.

Au plan européen, la question des liaisons interrégionales est à l'ordre du jour et la Commission de la Communauté européenne a préparé une proposition de règlement concernant l'autorisation des services aériens réguliers interrégionaux de passagers, articles postaux et de fret entre les Etats membres.

Er wordt een oplossing gezocht om dergelijke lijnen te vergemakkelijken die thans via bilaterale overeenkomsten worden geregeld.

Een en ander belet niet dat in de huidige toestand inter-regionale luchtlijnen via overleg kunnen worden georganiseerd.

* * *

Vraag :

De piste te Charleroi zou verlengd worden. Zou dit niet best op kosten van de regio gebeuren zoals dit het geval was voor Oostende of zullen de kosten welke gedaan werden voor de verlenging te Oostende aan de regio terugbetaald worden door het nationaal budget ?

Antwoord :

Inzake de luchthavens die door de Regie der Luchtwegen worden geëxploiteerd, zijn beleid inzake luchtvervoer en luchtvaartinfrastructuur nationaal; daar kan de Minister niet van afwijken.

* * *

Vraag :

Het zuidoosten van het land ligt dicht bij de luchthaven van Luxemburg dan bij die van Brussel-Nationaal. Nu is het zo dat bepaalde Europese steden alleen bereikbaar zijn via Sabena.

Zou het niet mogelijk zijn tot een akkoord te komen tussen Sabena en de Luxemburgse luchtvaartmaatschappij « Luxair », waarbij in faciliteiten zou worden voorzien voor de bevolking van het zuidoosten des lands ?

Is « Luxair » geen geduchte concurrent aan het worden voor Sabena ?

Antwoord :

Het is juist dat de Luxemburgse regering onlangs een krediet van 1 miljard BF heeft uitgetrokken voor de ontwikkeling van de luchthavenactiviteiten van het land. Het betreft vooral belangrijke infrastructuurwerken op de luchthaven van Luxemburg (verlenging van de landingsbaan voor vrachtvervoer).

Nochtans kan men niet gewagen van een werkelijke concurrentie van de zijde van « Luxair ». Het net van deze maatschappij is immers zeer beperkt en het biedt dus niet alle faciliteiten die door de gewone klanten van Sabena geëist worden :

- 19 vluchten per week naar Parijs met Fokker.
- 3 vluchten per week naar Nice met Fokker.
- 1 vlucht per week naar Nice-Bastia met Bo 737.
- 26 vluchten per week naar Frankfurt met Fokker.
- 5 vluchten per week naar Amsterdam met Fokker.
- 6 vluchten per week naar Londen met Bo 737.
- 3 vluchten per week naar Rome met Bo 737.
- 2 vluchten per week naar Athene met Bo 737.
- 5 vluchten per week naar Palma met Bo 737.

Het Belgische verkeer naar Luxemburg is dus, althans wat de passagiersvluchten betreft, meer dan onbeduidend.

Belangrijker is de medediging op het stuk van het vrachtvervoer, aangezien « Cargolux » tegen concurrerende prijzen onregelmatige vluchten met vrachtvliegtuigen exploiteert.

Aangezien « Cargolux » geen lid is van de I. A. T. A., kan zij immers andere prijsstructuren hanteren dan die welke

Une solution est recherchée pour faciliter de telles liaisons qui, pour le moment, sont réglées par voie d'accords bilatéraux.

Ceci n'empêche que la situation actuelle permet une organisation négociée de lignes interrégionales.

* * *

Question :

La piste de Charleroi serait allongée. Ne serait-il pas préférable que ces travaux soient à charge de la région, comme ce fut le cas pour Ostende, ou le coût des travaux d'allongement de la piste d'Ostende seront-ils remboursés à la région par le budget national ?

Réponse :

En ce qui concerne les aéroports exploités par la Régie des Voies aériennes, la politique des transports aériens et de l'infrastructure aéronautique est nationale et il n'appartient pas au Ministre d'y déroger.

* * *

Question :

Le sud-est du pays est plus proche de l'aéroport de Luxembourg que de celui de Bruxelles-National. Or, pour se rendre dans certaines villes européennes, il faut utiliser la Sabena.

Un accord ne peut-il être conclu entre la Sabena et la compagnie luxembourgeoise d'aviation « Luxair » qui prévoie des facilités pour la population du sud-est du pays ?

La concurrence de la « Luxair » ne s'accroît-elle pas pour la Sabena ?

Réponse :

Il est exact que le gouvernement luxembourgeois vient de voter un crédit d'un milliard de FB en vue de développer les activités aéroportuaires du pays. Il s'agit avant tout de réaliser d'importants travaux sur le plan de l'infrastructure à l'aéroport de Luxembourg (allongement de la piste-aérogare fret).

Mais on ne peut véritablement parler de concurrence de « Luxair ». Le réseau de ce transporteur est en effet très limité et n'offre donc pas toutes les facilités exigées par la clientèle traditionnelle de la Sabena :

- 19 vols/semaine vers Paris en Fokker.
- 3 vols/semaine vers Nice en Fokker.
- 1 vol/semaine vers Nice-Bastia en Bo 737.
- 26 vols/semaine vers Francfort en Fokker.
- 5 vols/semaine vers Amsterdam en Fokker.
- 6 vols/semaine vers Londres en Bo 737.
- 3 vols/semaine vers Rome en Bo 737.
- 2 vols/semaine vers Athènes en Bo 737.
- 5 vols/semaine vers Palma en Bo 737.

Le trafic belge vers le Luxembourg est donc plus que marginal, du moins en trafic passagers.

La concurrence en fret est plus importante avec « Cargolux » qui exploite des vols non réguliers d'affrètement à des tarifs compétitifs.

« Cargolux », n'étant pas une compagnie membre de l'I. A. T. A., peut en effet pratiquer d'autres structures tari-

door de internationale luchtvaartorganisaties eenparig zijn goedgekeurd.

Sabena levert een grote inspanning om te kunnen blijven concurreren met genoemde maatschappij.

* * *

Vraag :

Het is jammer dat in de beheersnota niets te lezen staat over de luchthaven van Deurne, wat niet wegneemt dat politieke verklaringen door ambtenaren worden afgelegd : zo is er de verklaring van een administrateur-generaal van de Regie des Luchtwegen op het colloquium « Air traffic 814 », dat belegd werd door het R. U. C. A. en de verklaring van de gezagvoerder van de luchthaven van Deurne, die gepubliceerd werd in « Lloyd Anverso » van 12 juni 1981.

Is de Minister het al dan niet eens met die verklaringen ?

Antwoord :

De ambtenaar van de R. L. W. die heeft deelgenomen aan het door het Rijksuniversitair Centrum Antwerpen georganiseerde colloquium « Air Traffic 81 » had de nodige toelating gevraagd en gekregen.

Hij nam deel als deskundige aan een vergadering over de economie van het luchtvervoer, tijdens welke verschillende aspecten van dat soort vervoer besproken werden.

De Minister kan niet zeggen of de termen van het persartikel de woorden van de betrokken ambtenaar tijdens zijn uiteenzetting goed weergaven, maar die uitspraken waren in ieder geval strikt persoonlijk in een bespreking van technische aard.

Wat de luchthaven van Deurne betreft, worden er regelmatig vragen gesteld over de exploitatie die ofwel in vraag gesteld wordt, ofwel zou moeten uitgebreid worden.

Daarom zal binnenkort een werkgroep van deskundigen uit de betrokken besturen bijengeroepen worden om de activiteit van de luchthaven in verband met de veiligheid en het leefmilieu te onderzoeken en daarover verslag bij de Minister uit te brengen.

* * *

Vraag :

Op het ogenblik dat de tekorten van de Belgische luchtvaartmaatschappij SABENA onoverzichtelijke afmetingen aannemen, moet de Minister attent worden gemaakt op de zeer ernstige concurrentie die zij ondervindt vanwege de Franse luchtvaartmaatschappijen die gebruik maken van de luchthaven Lille-Lesquin.

Het blijkt inderdaad dat een aanzienlijk gedeelte van de potentiële cliënteel van Sabena thans meer en meer gebruik maakt van de Noordfranse luchthaven, en dit om drie voorname redenen :

- de zeer gemakkelijke en vlotte verbindingswegen die naar Lille bestaan,
- de voordelen die de Franse luchtvaartmaatschappijen bieden voor de gezinsreizen;
- de meer comfortabele en minder omvangrijke vertrek- en aankomsthal, waardoor de lange afstanden om het vertrekpunt te bereiken praktisch tot niets worden herleid.

Is deze situatie de Minister voldoende bekend en welke maatregelen zouden eventueel kunnen overwogen worden om deze zeer ernstige concurrentie het hoofd te bieden ?

fares que celles approuvées multilatéralement au sein des organisations internationales des transporteurs.

Un gros effort est fait par la Sabena pour tenter de rester compétitive à son égard.

* * *

Question :

Il est dommage que la note de gestion ne contienne aucun élément au sujet de l'aéroport de Deurne. Cependant, des déclarations politiques sont faites par des fonctionnaires : ainsi, celle d'un administrateur général de la Régie des Voies aériennes au colloque « Air traffic 814 », organisée par le R. U. C. A. et celle du Commandant de l'aéroport de Deurne, publiée dans le « Lloyd Anverso » du 12 juin 1981 ?

Le Ministre couvre-t-il ou non ces déclarations ?

Réponse :

Le fonctionnaire de la Régie des Voies Aériennes qui a participé au colloque « Air Traffic 81 » organisé par le Centre Royal Universitaire d'Anvers avait demandé et reçu l'autorisation requise.

Cette participation l'a été au titre d'expert dans le cadre d'une réunion consacrée à l'économie du transport aérien et au cours de laquelle différents aspects de ce type de transport ont été évoqués.

Le Ministre ne peut dire si les termes de l'article de presse évoqué sont le fidèle reflet des paroles prononcées par le fonctionnaire en question pendant son exposé, mais celles-ci l'ont été de toute manière à titre personnel au cours d'un débat ayant un caractère technique.

En ce qui concerne l'aéroport d'Anvers-Deurne, des questions sont régulièrement soulevées sur son exploitation, soit qu'elle soit mise en cause, soit qu'elle doive être développée.

A cet égard, un groupe de travail constitué d'experts des administrations concernées va se réunir très prochainement pour examiner les activités de l'aéroport en relation avec les aspects de sécurité et d'environnement et faire rapport au Ministre.

* * *

Question :

A l'heure où le déficit de la SABENA devient impressionnant, il convient d'attirer l'attention du Ministre sur la forte concurrence que notre compagnie subit de la part des compagnies aériennes françaises qui utilisent l'aéroport de Lille-Lesquin.

Il semble en effet que l'aéroport du nord de la France draine une part importante de la clientèle potentielle de la Sabena, et ce, pour trois raisons :

- voies de communication rapides et pratiques vers Lille;
- avantages offerts par les compagnies aériennes françaises pour les voyages familiaux;
- hall de départ et d'arrivée plus confortable et moins vaste, ce qui évite aux voyageurs de devoir parcourir de longues distances pour gagner le point de départ.

Le Ministre est-il au courant de cette situation et quelles sont les mesures qui pourraient être envisagées pour faire face à cette concurrence très sérieuse ?

Antwoord :

De luchthaven van Rijsel heeft inderdaad een aantrekkelijk karakter :

- snelle autowegverbinding;
- parkeermogelijkheden voor lange duur die tot 60 % minder kosten dan op Brussel-Nationaal;
- geen inschepingstaks voor passagiers voor de Franse binnenlandse vluchten.

Toch blijft de concurrentie voor Brussel en Sabena miniem.

De Franse binnenlandse luchtvaartmaatschappij « Air Inter », de enige die regelmatige vluchten vanuit die luchthaven op het binnenlandse Franse net exploiteert, heeft immers in 1980 slechts 23 000 passagiers vervoerd, wier reisbiljetten in België waren gekocht.

Die 23 000 passagiers kunnen als volgt worden verdeeld :

Parijs/Toulouse	10,49 %
Parijs/Bordeaux	10,15 %
Parijs/Marseille	8,58 %
Rijsel/Lyon	8,28 %
Orly/Lyon	6,63 %
Rijsel/Nice	6,39 %
Parijs/Montpellier	6,15 %
Parijs/Nice	4,31 %
Parijs/Nantes	4,01 %
Parijs/Biarritz	3,81 %
Parijs/Perpignan	3,21 %
Parijs/Pau	1,94 %
Parijs/Clermont-Ferrand .	1,76 %
Parijs/Grenoble	1,72 %

« Air Inter » geeft evenwel toe dat België haar vijfde belangrijkste markt buiten de Franse grenzen is.

Wat de tariefvoordelen betreft die bedoelde vervoerder aan gezinnen toestaat, kan gesteld worden dat gelijkaardige voordelen op de Sabena-lijnen bestaan.

Met de regeling « Family travelling together » kan een vrouw die met haar man reist, 50 % vermindering op de Sabena-lijnen krijgen op voorwaarde dat de regering van het land van bestemming het algemene principe van die regeling heeft aanvaard. Sommige door « Air Inter » voorgestelde tarieven kunnen evenwel aantrekkelijker lijken, omdat die maatschappij niet de internationale tariefstructuur hoeft toe te passen, aangezien zij uitsluitend binnenlandse lijnen bedient.

* * *

Vraag :

Wanneer zullen de slachtoffers van de in april 1980 op de luchthaven van Brussel-Nationaal gepleegde aanslag worden vergoed ?

Sommige personen die daarbij gewond werden, hebben zich immers grote uitgaven voor medische verzorging moeten getroosten, die hun nog steeds niet zijn terugbetaald.

Antwoord :

De doeltreffende aansprakelijkheid moet door de rechtbank worden vastgesteld, voor zover een vordering is ingesteld.

De daders van de aanslag, die feitelijk de verantwoordelijkheid daarvoor dragen, werden door de correctionele rechtbank tot 8 jaar gevangenisstraf veroordeeld.

Réponse :

L'aéroport de Lille présente en effet un caractère attractif :

- liaison autoroutière rapide;
- facilités de parking longue durée à des prix 60 % moins élevés qu'à Bruxelles-National;
- pas de taxe d'embarquement passager pour les vols intérieurs français.

Cependant la concurrence pour Bruxelles et la Sabena resté marginale.

En effet, la compagnie intérieure française « Air Inter », qui est la seule à exploiter des vols réguliers au départ de cet aéroport pour le réseau intérieur français, n'a transporté en 1980 que 23 000 passagers dont les billets avaient été achetés en Belgique.

Ces 23 000 passagers se ventilent de la manière suivante :

Paris/Toulouse	10,49 %
Paris/Bordeaux	10,15 %
Paris/Marseille	8,58 %
Lille/Lyon	8,28 %
Orly/Lyon	6,63 %
Lille/Nice	6,39 %
Paris/Montpellier	6,15 %
Paris/Nice	4,31 %
Paris/Nantes	4,01 %
Paris/Biarritz	3,81 %
Paris/Perpignan	3,21 %
Paris/Pau	1,94 %
Paris/Clermont-Ferrand .	1,76 %
Paris/Grenoble	1,72 %

« Air Inter » reconnaît cependant que la Belgique est en importance son cinquième marché à l'extérieur des frontières de l'hexagone.

Quant aux facilités tarifaires accordées par ce transporteur aux familles, des facilités identiques existent sur les lignes de la Sabena.

Les systèmes du « Family travelling together » permet à l'épouse voyageant avec son mari de bénéficier de 50 % de réduction sur les lignes de la Sabena, à condition que le gouvernement du pays de destination ait approuvé le principe général de ce système. Toutefois, certains tarifs proposés par « Air Inter » peuvent paraître plus attractifs, puisque cette compagnie n'est pas tenue à respecter les structures tarifaires internationales, étant exclusivement une compagnie desservant des lignes domestiques.

* * *

Question :

Quand aura lieu l'indemnisation des victimes de l'attentat intervenue à Bruxelles-National en avril 1980 ?

Certains blessés ont en effet dû déboursier des frais médicaux importants, dont ils ne sont toujours pas remboursés.

Réponse :

En la matière, il appartient au pouvoir judiciaire de déterminer les responsabilités pour autant évidemment que l'affaire lui ait été soumise.

Les auteurs de l'attentat, qui sont en fait les responsables, ont été condamnés à 8 ans de prison par le tribunal correctionnel.

De Minister zal de aandacht van zijn collega van Binnenlandse Zaken op dit probleem vestigen.

Voor het overige werden maatregelen genomen om de veiligheid op de luchthaven van Brussel-Nationaal te versterken.

Zo werden beschermingsramen en -netten aangebracht tussen de transitzone en de ruimte waartoe het publiek toegang heeft.

* * *

G. Havenbeleid — Binnenvaart —
Zeevaart

Vraag :

Welke maatregelen werden er genomen om het concurrentievermogen van onze koopvaardijvloot op peil te houden ?

Antwoord :

De Minister schenkt bijzondere aandacht aan het concurrentievermogen van de koopvaardijvloot.

Met betrekking tot de toekenning van exploitatiesubsidies zij erop gewezen dat, ingevolge de uitputting van de middelen van VOZOR, de toekenning van exploitatiesubsidies volledig onder de wet van 23 augustus 1948 valt en dat die subsidies, overeenkomstig de in december 1978 door het M. C. E. S. C. genomen beslissing, ten laste van het Fonds voor scheepskrediet valt.

Op dit ogenblik zijn met de reders besprekingen aan de gang in verband met de wijze van toekenning van die subsidies.

Een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van de administratie, de vakbonden en de reders, is ermee belast aan de Minister voorstellen te doen in verband met de maatregelen die moeten worden genomen om de toekomst van onze koopvaardijvloot veilig te stellen.

* * *

Vraag :

In België gebouwde schepen varen dikwijls onder goedkope vlag, hetgeen een verlies voor ons land betekent. Welke maatregelen zal de Minister nemen opdat ze onder Belgische vlag blijven varen ?

Antwoord :

Inzake het probleem van het onder goedkope vlag brengen van Belgische schepen die scheepskredieten ontvangen, preciseert de Minister het volgende :

Eerst zij opgemerkt dat de Belgische wetgeving niet toestaat dat vaartuigen van Belgische eigenaars onder vreemde vlag varen.

Elke verkoop of verhuring van een schip onder Belgische vlag aan het buitenland moet bovendien vooraf door de Minister van Verkeerswezen worden toegestaan.

Om te voorkomen dat schepen waarvoor een scheepskrediet werd gegeven, voortijdig verkocht worden, wordt in de akte van kredietopening een bijzondere bepaling opgenomen : indien het vaartuig vóór het verstrijken van het 5^e jaar na de toekenning van het krediet geheel of gedeeltelijk aan vreemdelingen wordt verkocht, en zelfs wanneer het schip de Belgische nationaliteit behoudt, verliest de onderneming op alle ontvangen sommen met terugwerkende kracht alle genoten voordelen.

De als rentesubsidie ontvangen bedragen en de ontvangen voordelen moeten dan onmiddellijk worden terugbetaald. Aangezien het betrokken beding slaat op de verkoop aan om 't even welke vreemde reder, zijn geen bijzondere maatregelen nodig voor het geval dat het schip onder goedkope vlag gebracht zou worden.

Le Ministre signalera le problème soulevé à son collègue de l'Intérieur.

Pour le reste des mesures ont été prises pour renforcer la sécurité à l'aéroport de Bruxelles-National.

C'est ainsi que des vitres et des filets de protection ont été placés entre la zone de transit et les zones d'accès du public.

* * *

G. Politique portuaire — Navigation intérieure —
Navigation maritime

Question :

Quelles mesures sont-elles prises pour maintenir la position concurrentielle de notre marine marchande ?

Réponse :

La position concurrentielle de la marine marchande retient toute l'attention du Ministre.

En ce qui concerne l'octroi de subsides d'exploitation, suite à l'épuisement des fonds de l'AMARIG, l'octroi de subsides d'exploitation tombe intégralement sous l'application de la loi du 23 août 1948 et ces subsides sont à charge du fonds des crédits maritimes, et ce suite à la décision du C. M. C. E. S. de décembre 1978.

Des discussions sont actuellement en cours avec les armateurs au sujet des modalités d'octroi de ces subsides.

Pour ce qui est des mesures ultérieures à prendre afin de sauvegarder la marine marchande nationale, un groupe de travail composé de représentants de l'administration, des syndicats et des armateurs a été chargé de faire au Ministre des propositions en la matière.

* * *

Question :

Les bateaux construits en Belgique naviguent souvent sous un pavillon de complaisance, ce qui représente une perte pour la Belgique. Quelles mesures va prendre le Ministre pour qu'ils restent naviguer sous pavillon belge ?

Réponse :

Pour le problème de la mise sous pavillon de complaisance de navires belges qui ont fait l'objet de crédits maritimes, le Ministre précise ce qui suit.

La législation belge ne permet pas que les navires appartenant à des propriétaires belges battent pavillon étranger.

Chaque vente ou location à l'étranger d'un navire battant pavillon belge est en outre soumise à l'autorisation préalable du Ministre des Communications.

Afin d'éviter que les navires pour lesquels des crédits maritimes ont été octroyés soient vendus prématurément, l'acte de l'ouverture de crédit contient une clause : si, avant 5 ans à partir de la date d'octroi du crédit, le navire est partiellement ou à part entière vendu à l'étranger et même si le navire reste de nationalité belge, l'entreprise perd tous les avantages sur tous les montants prélevés avec effet rétroactif.

Les bénéfices provenant de l'intervention dans les intérêts ainsi que les avantages obtenus doivent être remboursés immédiatement. Compte tenu que la clause en question porte sur la vente à n'importe quel armateur étranger, il n'y a pas lieu de prendre des mesures spécifiques pour le cas où le navire serait mis sous pavillon de complaisance.

Vraag :

De eerste drie maanden van 1980 vertoonde het passagiersverkeer (— 13%) zoals de voertuigen en Roro-goederen (— 5,3 %) een aanzienlijke achteruitgang.

Het aantal passagiersinschepingen daalde zelfs met 18 %. Zal de Minister hieruit de nodige conclusies trekken? Welke maatregelen worden overwogen om het verlies aan inkomsten te compenseren door vermindering van uitgaven, of zal dit verlies op de gemeenschap afgewenteld worden?

In 1979 werd het contract met de vennootschap der Ferryboats opgezegd voor het leveren van personeel voor het maritiem en douaneagentschap. De N. V. Ferryboats had de verkeer op korte tijd uitgebouwd van 0 tot 8 000 vrachtwagens per maand. Welk is sedert 1979 de evolutie per maand van het aantal vrachtwagens? Wat kost thans het personeel voor het maritiem en douaneagentschap?

155 miljoen is voorzien voor de dekking van het exploitatieverlies der R. M. T. De vorige Minister deelde mede dat alles in het werk zou gesteld worden om dit verlies tot 0 terug te brengen. Waarom kan de R. M. T., met alle voordelen welke het heeft te Oostende tegenover andere private maatschappijen, niet met een batig saldo eindigen?

Welke maatregelen worden genomen of worden overwogen om dit verlies weg te werken?

Het aantal vervoerde passagiers en voertuigen bleef stabiel in het verleden en kent thans een dalende neiging, maar het aantal personeelsleden stijgt. Hoe kan de Minister deze evolutie verklaren?

Het is iedereen bekend dat het aantal matrozen in een crew met minstens 1 eenheid kan verminderd worden. Zo wordt er aan boord nog steeds eten klaargemaakt voor de lagere bemanningsleden door een kok-matroos terwijl, naast zijn keuken, de mensen van Wagon-Lits bezig zijn eten klaar te maken voor het personeel van Wagon-Lits en de passagiers. Dit is maar één voorbeeld van een oneconomische schijntewerkstelling. Wordt in de toekomst op deze manier verder gewerkt of wordt er ook bij de R. M. T. gedacht aan besparingen?

In het verleden werden twee schepen voor de R. M. T. gekocht met de dure leasing formule. Hoeveel hebben deze schepen thans reeds aan de gemeenschap gekost en hoeveel zou die met een gewone lening bedragen?

Welke maatregelen werden door de R. M. T. genomen om haar aandeel in het vervoer over het kanaal op te drijven? Wat was hiervan het resultaat?

Heeft de R. M. T. de mogelijkheid onderzocht om naar Harwich, Hull of andere Britse havens te varen? Zo ja, wat was hiervan het resultaat?

Het gebruik van de « jet-foils », die dit jaar in gebruik worden genomen, zou volgens een marktstudie rendabel zijn indien technische effecten uitblijven. Precies om deze reden heeft de P. & O. zijn vleugelbootlijn naar Londen moeten stopzetten. Wat heeft de R. M. T. doen besluiten dat het minder defecten zou kennen dan de P. & O.-lijn? Zal de R. M. T. eveneens zijn vleugelbootlijnen uit dienst nemen wanneer deze niet rendabel zijn zoals de P. & O. het deed? Waarom heeft de R. M. T. de P. & O. boten tweedehands niet opgekocht i.p.v. nieuwe te bestellen? Welke zijn de commerciële en budgettaire vooruitzichten van de R. M. T. inzake de vleugelbootlijn?

Met de vleugelboot worden in de zomer zes afvaarten per dag gepland en in de winter drie. Zal er dan met seizoenpersoneel gewerkt worden? Zo niet, welke taken zullen aan het werkloos personeel toevertrouwd worden?

Het in dienst nemen van de « jet-foils » is in feite een vervangingsinvestering (er wordt een pakketboot uit de

Question :

Un important recul a été enregistré au cours des trois premiers mois de 1980 tant au niveau du transport de passagers (— 13 %) que dans le mouvement de véhicules et de marchandises transportées par navires rouliers (— 5,3 %).

Le nombre d'embarquements de passagers a même diminué de 18 %. Le Ministre tirera-t-il les conclusions qui s'imposent? Compte-t-il prendre des mesures afin de compenser la perte de rentrées par des réductions de dépenses ou bien cette perte sera-t-elle mise à charge de la communauté?

En 1979, il a été mis fin au contrat rendu avec la société des Ferry-boats pour la mise à disposition de personnel pour l'agence maritime et douanière. En peu de temps, la S. A. Ferry-boats avait fait passer le trafic de 0 à 8 000 camions par mois. Quelle est l'évolution mensuelle du nombre de camions depuis 1979? Combien coûte actuellement le personnel de l'agence maritime et douanière?

Un montant de 155 millions de F est prévu pour couvrir les pertes d'exploitation de la R. T. M. Le prédécesseur du Ministre avait déclaré que tout serait mis en œuvre pour ramener ces pertes à zéro. Comment se fait-il que, malgré tous les avantages dont elle bénéficie à Ostende par rapport aux compagnies privées, la R. T. M. ne parvienne pas à faire des bénéfices?

Quelles sont les mesures prises ou envisagées afin de mettre un terme à ce déficit d'exploitation?

Le nombre de passagers et de véhicules est demeuré stable dans le passé et tend actuellement à diminuer alors que l'effectif du personnel augmente. Comment le Ministre explique-t-il cette évolution?

On sait que le nombre de marins de chaque équipage pourrait être diminué d'une unité. C'est ainsi qu'à bord un matelot-cuisinier prépare toujours les repas du personnel subalterne tandis qu'à côté de sa cuisine les employés des Wagons-Lits préparent les repas du personnel des Wagons-Lits et des passagers. Ce n'est là qu'un exemple de simulacre d'emploi non économique. Ce système sera-t-il maintenu ou la R. T. M. envisagera-t-elle aussi de faire des économies?

Deux navires ont été acquis pour le compte de la R. T. M. selon une formule de crédit-bail onéreuse. Combien ces navires ont-ils coûté jusqu'ici à la communauté et quel en aurait été le coût dans le cas d'un prêt ordinaire?

Quelles mesures la R. T. M. a-t-elle prises pour accroître sa part du trafic sur la Manche et quel en a été le résultat?

La R. T. M. a-t-elle examiné la possibilité d'exploiter des lignes à destination de Harwich, Hull ou d'autres ports britanniques? Dans l'affirmative, quel a été le résultat de ses investigations?

D'après une étude de marché, les hydrofoils qui seront mis en service cette année seront rentables s'ils ne subissent pas les incidents techniques qui ont obligé P. & O. à abandonner sa liaison avec Londres par hydrofoil. Comment la R. T. M. peut-elle supposer que ses hydrofoils subiront moins d'incidents que ceux de P. & O.? Retirera-t-elle ses hydrofoils du service s'ils s'avèrent non rentables, ainsi que l'a fait P. & O.? Pourquoi la R. T. M. n'a-t-elle pas racheté les hydrofoils de P. & O. au lieu d'en commander des neufs? Quelles sont les prévisions commerciales et budgétaires de la R. T. M. en ce qui concerne les hydrofoils?

Il est prévu six traversées quotidiennes par hydrofoil en été et trois en hiver. La R. T. M. engagera-t-elle des travailleurs saisonniers ou, dans la négative, quelles tâches seront confiées au personnel qui ne sera pas en service?

La mise en service des hydrofoils est en fait un investissement de remplacement (une malle sera déclassée). On a

dienst genomen) ? Voor de « jet-foil » werd nochtans nieuw personeel aangeworven. Wat gebeurt er met het personeel van de uit dienst genomen pakketboot ?

Antwoord :

Voor het reizigersverkeer zien de cijfers er als volgt uit : januari-maart 1980 : 309 102, januari-maart 1981 : 267 854.

Opgemerkt zij dat de datum waarop Pasen valt een belangrijke rol speelt (dat was 6 april in 1980 en 19 april in 1981).

Voor het RO/RO-vervoer geven de cijfers voor de eerste vijf maanden van 1981 een status quo aan.

Opgemerkt zij dat de R. M. T. welke over geen enkel monopolie beschikt het hoofd moet bieden aan een steeds groter wordende concurrentie van vreemde reders wier exploitatiekosten gevoelig lager liggen en die voor hun overvaarten meestal een korter traject hebben. Toch heeft de R. M. T. haar marktaandeel kunnen handhaven in de range Boulogne-Hoek van Holland voor elk verkeer. De R. M. T. is voorstander van een beleid dat gericht is op het behoud van het produkt van het tarief $\times$ aantal vervoerde reizigers in plaats van kost wat kost meer reizigers te willen vervoeren door de prijzen te braderen.

De Regie die zonder enige financiële tegemoetkoming van start ging, heeft haar vloot en haar haveninfrastructuur stelselmatig vernieuwd. Die belangrijke investeringen wegen door op de begroting van de R. M. T.

Voor het boekjaar 1980 vertoont de balans, afgezien van de afschrijvingen, een kredietsaldo van 62 miljoen.

Het personeelsbestand van de R. M. T. bedroeg op 1 november 1971, d.i. de datum van de oprichting, 1 980 personeelsleden; op 1 januari 1981 stelde zij 2 158 personeelsleden waarvan 42 werklozen en stagiairs (herstelwet).

Het aantal bemanningsleden is gereguleerd door de zeevaartsinspectie. Over eventuele personeelsverminderingen worden met de vakbonden onderhandelingen gevoerd.

De Belgisch-Engelse Maatschappij voor de Ferry-boten die zich bezig hield met het RO/RO-vervoer van de R. M. T. op het ogenblik waarop deze een belangrijke expansie kende ten gevolge van de intrede van Groot-Brittannië in de E.E.G. en de constructie van schepen die voor dat verkeer aangepast zijn, stelde, voor rekening van de R. M. T., in 1979 29 personen te werk waarvan de loonkosten thans 25 miljoen 964 090 F per jaar zouden bedragen; daarbij moet nog 20 % van dat bedrag worden gevoegd welke aan de genoemde maatschappij moet worden betaald voor exploitatiekosten en voor een vrachtcommissie (24 000 pond sterling in 1979).

Thans zijn 27 personen tewerkgesteld, waarvan het jaarlijkse loon in 1980 24 266 480 F beliep.

De schepen « Prinses Maria-Esmeralda » en « Princesse Marie-Christine » behoren toe aan de groep Cobelfret-Ubem-Conim die op het ogenblik waarop de R. M. T. over geen fondsen beschikte om de nodige schepen aan te schaffen, die aankoop heeft gefinancierd. De annuïteiten en de rentelast van die financiering zijn verrekend in de huurprijs en worden integraal betaald met de eigen middelen van de R. M. T.

De R. M. T. bestudeert voortdurend de mogelijkheid nieuwe lijnen te exploiteren naar diverse Britse havens; zij wil echter geen risico nemen met initiatieven die verlieslatend zouden zijn.

In verband met de technische betrouwbaarheid van de draagvleugelboten viel de keuze van de R. M. T. op de bestemming Dover en zij zal dus haar toestellen niet laten doorgaan tot op de Theems.

cependant recruté du nouveau personnel pour l'hydrofoil. Que devient le personnel de la malle déclassée ?

Réponse :

Pour ce qui concerne le trafic des passagers, les chiffres sont les suivants : janvier-mars 1980 : 309 102; janvier-mars 1981 : 267 854.

Il faut remarquer que les dates auxquelles se situe Pâques jouent un rôle important (6 avril 1980; 19 avril 1981).

Pour le trafic RO/RO, les chiffres pour les cinq premiers mois 1981 indiquent un statu quo.

Il faut noter que la R. T. M., qui ne jouit d'aucun monopole, fait face à une concurrence toujours croissante d'armateurs étrangers dont les coûts d'exploitation sont sensiblement inférieurs et qui effectuent en général la traversée sur des trajets plus courts. La R. T. M. a toutefois conservé sa part du marché dans la rangée Boulogne-Hoek van Holland pour chacun des trafics. La R. T. M. préconise une politique visant le maintien du produit tarif $\times$ trafic plutôt qu'une augmentation coûte que coûte du trafic par le biais d'un bradage des prix.

La régie, qui a débuté sans aucune aide financière, a systématiquement renouvelé sa flotte et son infrastructure portuaire. Ce sont ces investissements importants qui pèsent sur son budget.

Le bilan de l'exercice 1980 présente, à part les amortissements, un solde créditeur de 62 millions.

L'effectif du personnel de la R. T. M. se chiffrait au 1^{er} novembre 1971, date de sa création, à 1 980 et au 1^{er} janvier 1981 à 2 158 unités dont 42 chômeurs et stagiaires (loi de redressement).

Le nombre des membres d'équipage est régi par les règlements d'inspection maritime. Les diminutions éventuelles qui pourraient être effectuées font l'objet de pourparlers avec les syndicats.

La Société belgo-anglaise des ferryboats qui s'est occupée du trafic RO-RO de la R. T. M. au moment où celui-ci connaissait une grande expansion à cause de l'entrée dans la C. E. E. du Royaume-Uni et de la construction de navires adaptés à ce trafic, employait pour les besoins de la R. T. M. en 1979, 29 personnes dont les coûts salariaux s'élèveraient à l'heure actuelle à 25 964 000 F par an, auxquels il faut ajouter 20 % du montant, à payer à la S. B. A., pour des frais d'exploitation et une commission sur les frêts (24 000 livres sterling en 1979).

A l'heure actuelle sont employées 27 personnes dont la rémunération annuelle s'élève pour 1980 à 24 266 480 F.

Le « Prinses Maria-Esmeralda » et le « Princesse Marie-Christine » sont la propriété du groupe Cobelfret-Ubem-Conim qui, à une époque où la R. T. M. ne disposait pas des fonds pour acheter les navires nécessaires, a financé cet achat. Les annuités et les charges d'intérêt de ce financement ont été décomptées dans le loyer et sont supportées intégralement par la R. T. M. par ses propres revenus.

La R. T. M. étudie d'une façon continue la possibilité d'exploiter de nouvelles lignes sur différents ports britanniques. Elle ne se risque pas à des initiatives qui seraient déficitaires.

Pour ce qui concerne la fiabilité technique des hydroptères, la R. T. M. a pris pour destination Douvres et ne naviguera donc pas avec ses appareils sur la Tamise.

Bovendien heeft de R. M. T. gespecialiseerd personeel opgeleid dat elke nacht instaat voor het onderhoud van de vleugelboten; in vergelijking met de toestellen van de maatschappij P & O werden aan de draagvleugelboten van de R. M. T. tientallen technische verbeteringen aangebracht.

De resultaten van de exploitatie op die lijn zullen pas binnen twee jaar kunnen worden getoetst; toch zij erop gewezen dat die exploitatie het voorwerp heeft uitgemaakt van een zeer grondige marktstudie welke door het bevoegd ministerieel comité werd goedgekeurd.

Het in gebruik nemen van de draagvleugelboten zal ongeveer 50 nieuwe arbeidsplaatsen scheppen.

Wanneer de verkeersdichtheid 's winters zal dalen, zullen de commandanten van de draagvleugelboten kunnen tewerkgesteld worden aan boord van de klassieke schepen. Het technisch personeel zal zich bezig houden met het grondig onderhoud van de draagvleugelboten en zal eveneens kunnen tewerkgesteld worden in de technische diensten van de R. M. T.

Het kabinetspersoneel wordt tewerkgesteld door de C. I. W. L. T.

* * *

Vraag :

Sinds 1977 zijn de kredieten bestemd voor de Regie voor Maritiem Transport verminderd.

Zullen dubbeldekschepen naar Groot-Brittannië kunnen varen?

Antwoord :

De Regie voor Maritiem Transport heeft in het kader van de wet van 23 augustus 1948 op het scheepskrediet twee kredieten gekregen, nl. één van 903 572 550 F in 1976 voor de bouw van een « multi-purpose »-schip « Prins Albert », en een krediet van 825 000 000 F in 1980 voor de aankoop van twee jet-foils.

De kredieten worden gedeeltelijk uit de eigen middelen van de N. M. K. N. toegestaan met een bijdrage van de Staat van 3 % op de door de N. M. K. N. aangerekende interest, en gedeeltelijk door het Fonds voor het Uitreiden en Aanbouwen van Zeeschepen ((kredieten die op de begroting van het departement uitgetrokken zijn), tegen een rentevoet van 1 %).

Bijgevolg is bij de ontvangsten op de begroting van de Regie alleen het bedrag vermeld dat overeenstemt met de bijdrage van de Staat in de door de N. M. K. N. aangerekende rentelast. Het bedrag daalt van jaar tot jaar, naarmate het door de R. M. T. geleende kapitaal afgelost wordt.

De bestelling van een schip met twee bruggen, dat met name vooral bestemd is voor het vervoer van vrachtwagens en autobussen, is thans in studie genomen. De bestelling hangt voornamelijk af van de ontwikkeling van het verkeer, dat op dit ogenblik onder de economische crisis lijdt.

* * *

Vraag :

De scheepsbouw verstrekt veel werkgelegenheid en die bedrijfstak dient dan ook te worden aangemoedigd, inzonderheid voor de bouw van vissersboten en pleziervaartuigen. Zal de wetgeving op het stuk van de subsidies herzien worden?

Antwoord :

Het belang van een beleid ten gunste van de bouw van vissersboten en yachten bestemd voor uitvoer is de Minister niet ontsnapt. Hij merkt evenwel op dat dit probleem in de eerste plaats onder de bevoegdheid van de Minister van Economische Zaken valt.

En outre, la R. T. M. qui a formé du personnel spécialisé à cet égard entretient ses hydroptères chaque nuit et des dizaines d'améliorations techniques ont été apportées aux hydroptères de la R. T. M. par rapport aux appareils de P & O.

Les résultats de l'exploitation de cette ligne ne pourront être évalués qu'après deux ans; ce projet a toutefois fait l'objet d'une étude de marché approfondie et a été approuvé par le comité ministériel compétent.

La mise en ligne des hydroptères créera environ 50 nouveaux emplois.

En hiver, quand le nombre de vols diminue, les commandants d'hydroptères pourront travailler à bord des navires classiques. Le personnel technique s'occupera du « grand entretien » des hydroptères et pourra également travailler dans les services techniques de la R. T. M.

Le personnel de cabine est employé par la C. I. W. L. T.

* * *

Question :

Les crédits destinés à la Régie des transports maritimes sont en diminution depuis 1977.

Les navires à deux ponts pourront-ils être mis en service sur la liaison avec la Grande-Bretagne?

Réponse :

La Régie des Transports maritimes a bénéficié de deux crédits dans le cadre de la loi du 23 août 1948 sur le crédit maritime, à savoir un crédit de 903 572 550 F en 1976 pour la construction du navire « multi-purpose » Prins Albert et un crédit de 825 000 000 de F en 1980 pour l'achat de deux jet-foils.

Les crédits sont octroyés partiellement sur les fonds propres de la S. N. C. I., avec une intervention de l'Etat de 3 % sur le taux d'intérêt porté en compte par la S. N. C. I. et partiellement par le Fonds de l'Armement (crédits inscrits au budget du département) à un taux de 1 %.

En conséquence ne figure en recettes au budget de la Régie que le montant correspondant à l'intervention de l'Etat dans la charge d'intérêt porté en compte par la S. N. C. I. Le montant diminue d'année en année au fur et à mesure du remboursement du capital emprunté par la R. T. M.

Quant à la commande d'un navire à deux ponts, c'est-à-dire essentiellement pour le transport de camions et d'autocars, ce problème est à l'examen. La commande dépend essentiellement de l'évolution du trafic, influencé défavorablement à l'heure actuelle par la crise économique.

* * *

Question :

La construction navale est une branche qui fournit de nombreux emplois et qu'il faut donc encourager, notamment la construction de bateaux de pêche et de plaisance. Va-t-on reviser la législation en matière de subsides?

Réponse :

L'intérêt d'une politique en faveur de la construction de bateaux de pêche, de yachts destinés à l'exportation n'échappe guère au Ministre. Toutefois, ce problème est en premier lieu de la compétence du Ministre des Affaires économiques.

Vraag :

Dient men de sector van de binnenscheepvaart niet om te schakelen, als men constateert dat op het gebied van speciale vaartuigen de vraag het aanbod overschrijdt?

Antwoord :

Wat de binnenscheepvaart betreft wordt gepreciseerd dat de voor de sloop van binnenschepen voorziene kredieten op de begroting, de verdere uitbetaling moeten mogelijk maken van de slooppremies voor sterk verouderde schepen die op een op 1 mei 1980 onherroepelijk afgesloten lijst voorkomen.

Wat het stimuleren van nieuwe investeringen betreft wordt slechts door de bevoegde departementen van Streek-economie hulp verleend in het raam van de economische expansiewetten.

De noodzaak tot een verdere stimulering van de nieuwbouw en in het bijzonder van gespecialiseerd materieel is de Minister niet onbekend. Zulke steunverlening kan evenwel slechts overwogen worden mits eerbiediging van de in de Europese Gemeenschap geldende regelen.

* * *

Vraag :

De slooppremies voor de visserij zijn erg verminderd.

Moeten ze niet vermeerderd worden om de rendabiliteit van de visserij te steunen, die op economisch vlak een goede sector is?

Antwoord :

Het huidige systeem van slooppremies voor vissersvaartuigen bestaat voornamelijk uit de toekenning van een premie van 6 000 F per bruto ton, met de verplichting om in ruil dezelfde tonnenmaat te bouwen.

Dit systeem werd tijdelijk vervangen door een systeem van premies, zonder de verplichting om dezelfde tonnenmaat te bouwen.

Nu de vissersvloot tot 200 eenheden is verminderd, werd aan die bijzondere regeling een einde gemaakt.

Thans wil men terugkeren naar het systeem van premies met de verplichting om een zelfde tonnenmaat te bouwen. Natuurlijk moet het bedrag van de premie worden herzien, omdat het huidige bedrag, nl. 6 000 F, niet volstaat om de reders tot de wederopbouw van hun vloot aan te zetten.

Besprekingen zijn aan de gang met de beroepsorganisatie van de reders.

In afwachting werd de bouw van vissersvaartuigen gestimuleerd met financiële middelen die voortkomen uit de vereffening van de verzekering tegen oorlogsrisico's VOZOR (Amarig). Zo konden op Belgische scheepswerven een tiental nieuwe vaartuigen worden gebouwd.

* * *

Vraag :

Wat zijn de regels om een tweedehands vaartuig onder Belgische vlag te brengen?

Volgens de wet van 1948 kunnen tweedehands ingevoerde vaartuigen genieten van een scheepskrediet; maar reders ter visserij zouden slechts 50 % krediet kunnen krijgen, terwijl jonge schippers en motoristen een krediet van 70 % zouden krijgen. De voor deze kredieten toegepaste netto interestenlast zou ook verschillend zijn.

Question :

Ne faut-il pas une reconversion dans le secteur de la navigation intérieure lorsqu'on constate qu'en matière d'embarcations spécialisées, la demande est supérieure à l'offre?

Réponse :

En ce qui concerne la navigation intérieure, les crédits qui sont prévus au budget pour la démolition de navires fluviaux doivent permettre de poursuivre la liquidation des primes de décharge de très vieux navires dont la liste a été clôturée définitivement le 1^{er} mai 1980.

En ce qui concerne la promotion des investissements nouveaux, les départements compétents de l'Economie régionale ne peuvent accorder des aides que dans le cadre des lois d'expansion économique.

Le Ministre est conscient de la nécessité de stimuler la construction navale et notamment celle de matériel spécialisé, mais une telle aide ne peut être envisagée que dans le respect des règles en vigueur dans la Communauté européenne.

* * *

Question :

Les primes à la démolition des bateaux de pêche ont été fortement réduites.

Ne devraient-elles pas être augmentées pour accroître la rentabilité de la pêche maritime, qui constitue un secteur économique important?

Réponse :

Le régime actuel des primes de démolition pour les bateaux de pêche comprend essentiellement l'octroi d'une prime de 6 000 F par tonne brute avec obligation de construire un tonnage équivalent en remplacement.

Ce régime a été temporairement mis en veilleuse pour être remplacé par un système de primes sans obligation de reconstruire.

La flotte de pêche étant actuellement réduite à 200 unités, il a été mis fin à ce régime spécial.

L'intention est de revenir maintenant au régime de primes avec obligation de construire un tonnage équivalent. Bien entendu, le taux de la prime doit être revu, étant donné que le montant actuel de 6 000 F est insuffisant pour inciter les armateurs à procéder à une reconstruction de leur flotte.

Des pourparlers sont en cours avec l'organisation professionnelle des armateurs.

En attendant, la construction de bateaux de pêche a été encouragée par des fonds provenant de la liquidation de la caisse d'assurances de guerre AMARIG (VOZOR). Ceci a permis la construction d'une dizaine d'unités nouvelles sur chantiers belges.

* * *

Question :

Quelles sont les règles à respecter pour faire naviguer un bateau d'occasion sous pavillon belge?

Aux termes de la loi de 1948, les bateaux d'occasion qui sont importés bénéficient d'un crédit maritime. Toutefois, les armateurs de bateaux de pêche ne pourraient recevoir que 50 % du crédit, alors que les jeunes patrons et les motoristes recevraient un crédit de 70 %. La charge nette d'intérêt serait également différente.

1. Waarom geen vast omschreven reglement ?
2. Waarom geen kredietmogelijkheid voor tweedehands vaartuigen die reeds de Belgische vlag voeren ?

In het afgelopen jaar waren er moeilijkheden tussen de zeevaartinspectie en de werven. Kan de Minister geen opdrachten geven opdat de Zeevaartinspectie van meer nabij de bouw van een vaartuig zou volgen, opdat zou voorkomen worden dat een voltooid schip toch nog wordt afgekeurd ?

Desgevallend moet geëist worden dat de werven voldoende technische en financiële waarborgen bieden.

Er zou dienaangaande wellicht een commissie kunnen ingesteld worden bestaande uit vertegenwoordigers van de werven, van het Bestuur van het Zeewezen en van de reders.

Vanaf 1 juli 1981 kan er geen beroep meer gedaan worden op bouwpremies, afkomstig uit de ontbinding van V. O. Z. O. R. Dit zal in grote mate de vernieuwing van de vloot tegenhouden. Er valt zelfs te verwachten dat in de eerste jaren de nieuwbouw helemaal zal stilvallen. Dit ware een ramp voor de vissersvloot, die reeds veel te verouderd is en dringend moet gesaneerd worden, wil ze in concurrentie blijven met de vloeten van de E. E. G. partners. Dit ware echter een nog grotere ramp voor de werven en nevenbedrijven.

Enkele jaren terug kenden we een slooppremie van 20 000 F per ton, zonder verplichting tot nieuwbouw. Kon de Minister niet voorzien in een slooppremie — met verplichting — tot nieuwbouw ?

Het besluit van 1961 is heden nog geldig maar het voorzien bedrag is slechts 6 000 F per ton. Om nieuwbouw te stimuleren, zou een slooppremie van 20 000 F per ton van het nieuwe schip of 40 000 F per ton van het te slopen schip noodzakelijk zijn. Budgettaire moeilijkheden zouden hiervoor niet mogen worden ingeroepen.

Het bedrag dat terzake voorlopig zou moeten worden voorzien kan worden geraamd op minstens 50 miljoen F.

In de schoot van de Nationale Visserijcommissie, waarin ook vertegenwoordigers van het departement zetelen, heeft men beslist speciale maatregelen voor oudere vaartuigen van 4 à 500 ton uit te vaardigen mocht daartoe de noodzaak bestaan. 60 % van de vaartuigen van onze vloot is thans ouder dan 16 jaar.

Hoewel de accommodatie, vernieuwing en uitbreiding van de vissershavens van Zeebrugge tot de bevoegdheid behoort van de Minister van Openbare Werken, zou de Minister van Verkeerswezen zijn collega kunnen wijzen op de noodzakelijkheid van een deugdelijke vissershavens aan de Oostkust ?

Kan de Minister zijn kabinet geen opdracht geven opdat vragen van de visserij vlugger zouden behandeld worden en afgevaardigden van de reders gemakkelijker inspraak krijgen ?

Antwoord :

Over de vraagstukken i.v.m. de zeevisserij worden geregeld besprekingen gevoerd tussen de Administratie en de reders.

Die besprekingen hebben ondermeer betrekking op de regels die moeten worden in acht genomen voor het onder Belgische vlag in het buitenland aangekochte vissersboten.

Voor een duidelijk reglement inzake de toekenning van scheepskredieten aan de zeevisserij zijn opgemerkt dat iedere kredietaanvraag aandachtig onderzocht wordt door het Technisch comité van het scheepskrediet dat de aanvragen bestudeert en bij het formuleren van zijn advies rekening houdt met de economische, sociale en financiële aspecten.

1. Pourquoi n'y a-t-il pas de règlement bien établi ?
2. Pourquoi aucune possibilité de crédit n'est-elle prévue pour les bâtiments d'occasion qui naviguent déjà sous pavillon belge ?

Au cours de l'année écoulée, des difficultés ont surgi entre l'Inspection de la navigation et les chantiers navals. Le Ministre ne pourrait-il pas donner des ordres pour que l'Inspection de la navigation suive de plus près la construction des bateaux, afin d'éviter que des bateaux dont la construction est achevée soient refusés ?

Il faut éventuellement exiger que les chantiers offrent des garanties techniques et financières suffisantes.

A cet égard, on pourrait peut-être créer une commission composée de représentants des chantiers, de l'Administration de la Marine et des armateurs.

A partir du 1^{er} juillet 1981, il n'est plus possible de bénéficier des primes de construction provenant de la dissolution de l'A. M. A. R. I. G. Cela constituera un obstacle important au renouvellement de la flotte. On peut même s'attendre à ce que les activités du secteur des constructions soient complètement arrêtées pendant les prochaines années. Une telle situation serait catastrophique pour notre flotte de pêche, qui est déjà beaucoup trop vieille et doit être assainie si elle veut rester compétitive par rapport aux flottes de nos partenaires de la C. E. E., mais elle le serait encore davantage pour les chantiers et les entreprises auprès desquelles ils s'approvisionnent.

Il y a quelques années, une prime de démolition de 20 000 F par tonneau était allouée, sans qu'il y ait obligation de construire de nouveau bateau. Le Ministre ne pourrait-il pas prévoir l'octroi d'une prime de démolition avec obligation de construire de nouveaux bâtiments ?

L'arrêté de 1961 est toujours en vigueur, mais le montant prévu est de 6 000 F seulement par tonneau. Pour stimuler la construction navale, il faudrait instaurer une prime de démolition de 20 000 F par tonneau du nouveau bâtiment ou de 40 000 F par tonneau du bateau à démolir. Les difficultés budgétaires ne devraient pas pouvoir être invoquées à cet égard.

Le montant qui devrait être prévu provisoirement serait évalué à 50 millions de F.

Au sein de la Commission nationale de la pêche, où siègent également des représentants du département, il a été décidé de prévoir des mesures spéciales pour les bateaux de 4 à 500 tonnes si cela se révélait nécessaire. Or, c'est le cas actuellement. Soixante pour cent des bâtiments composant notre flotte ont plus de 16 ans d'âge.

Bien que les travaux d'aménagement, de rénovation et d'extension du port de pêche de Zeebrugge soient de la compétence du Ministre des Travaux publics, le Ministre des Communications pourrait attirer l'attention de son collègue sur la nécessité d'aménager un port de pêche valable sur la côte est.

Le Ministre ne peut-il demander à son cabinet d'examiner plus rapidement les questions relatives à la pêche et de faire en sorte que des délégués des armateurs puissent plus facilement faire connaître leurs positions ?

Réponse :

Les problèmes de la pêche maritime font régulièrement l'objet de discussions entre l'administration et les armateurs.

De telles discussions ont entre autres trait aux règles pour la mise sous pavillon belge de bateaux de pêche achetés à l'étranger.

Quant à un règlement précis pour l'octroi de crédits maritimes à la pêche maritime, chaque demande de crédit fait l'objet d'un examen détaillé au sein du comité technique du crédit maritime, qui examine les demandes et tient compte des aspects économiques, sociaux et financiers dans la formulation de son avis.

Het is derhalve zeer moeilijk een vaste lijn te volgen voor de vaststelling van de kredietvoorwaarden.

Anderzijds voorziet de wet van 23 augustus 1948 niet in de mogelijkheid om kredieten toe te kennen voor de aankoop van aan Belgen toebehorende tweedehandsboten, aangezien die wet hoofdzakelijk tot doel heeft de vloot te ontwikkelen en te vernieuwen.

In verband met de moeilijkheden die gerezen zijn tussen de scheepswerven en de zeevaartinspectie wijst de Minister erop dat het probleem van de stabiliteit en de zeewaardigheid en de kwaliteit van de nieuwe constructies in de eerste plaats een aangelegenheid is van constructeurs en reders.

Zulks belet niet dat het Bestuur van het Zeewezen en de Zeevaartinspectie alles in het werk moeten stellen om vissersboten te kennen die voldoen aan de vereisten inzake stabiliteit en zeewaardigheid.

De Minister heeft daaromtrent concrete voorstellen gevraagd.

* * *

Vraag :

De vorige Eerste Minister had beloofd dat op de begroting van het departement voor het begrotingsjaar 1981 een krediet van 700 miljoen frank zou worden uitgetrokken voor de installatie van een radarketen op de Schelde.

Anderzijds werd in augustus 1980 de Belgisch-Nederlandse overeenkomst ondertekend. Met grote verbazing is dan ook vernomen dat het beloofde krediet van 700 miljoen verminderd was tot 120 miljoen.

Wat zal de Minister doen om de verbintenis van de Regering na te komen ?

Schepen van grote tonnemaat zullen weldra de Schelde opvaren.

Zal men een radarketen installeren om de scheepvaart op de stroom te beveiligen ?

Antwoord :

In 1980 werden de op de begroting kredieten geschrapt en op die van 1981 werd 120 miljoen uitgetrokken; dat is in de eerste plaats te wijten aan het beleid van optimale benutting van de kredieten.

De betekening van de Belgisch-Nederlandse overeenkomst werd eerst eind september 1980 ontvangen. Aangezien de besprekingen met Nederland nog niet werden afgerond, was het verantwoord die kredieten te schrappen. Ze zijn echter niet verloren gegaan, aangezien zij ondermeer aangewend werden voor voorrangprojecten inzake openbaar vervoer in het Antwerpse.

De onzekerheid over de installatie van de radarcentrale te Vlissingen en het karakter van de walradarassistentie, die neutraal informatief moet zijn, zijn slechts twee van de talrijke punten die nog moeten worden uitgepraat met Nederland.

Aangezien die besprekingen zeker niet vóór de herfst afgerond zullen zijn, is het praktisch niet mogelijk in 1981 700 miljoen vast te leggen.

De optimale benutting van de kredieten die voor 1981 werden uitgetrokken, moet niet alleen de voortzetting van de voor de uitgebreide walradarketen vereiste studies mogelijk maken, maar zal de Minister tevens in staat stellen ook de vernieuwing van de radarpost Kruisschans te verwezenlijken, waardoor de opneming van dit station in de beperkte walradarketen mogelijk zal worden.

Zodra de technische besprekingen met Nederland afgerond zijn zal, zonder de uitvoering van het Belgisch-Nederlands akkoord in het gedrang te brengen, bij de Regering verslag worden uitgebracht opdat zij zich, rekening houdend met :

Dès lors, il s'avère très difficile de suivre une règle bien définie dans la fixation des conditions de crédit.

Par ailleurs, la loi du 23 août 1948 ne prévoit pas la possibilité d'octroyer des crédits pour l'achat de bateaux de seconde main appartenant à des Belges, son objectif étant essentiellement le développement et le renouvellement de la flotte.

Au sujet des difficultés qui ont surgi entre les chantiers navals et l'inspection maritime, le problème de la stabilité, de la navigabilité et de la qualité des nouvelles constructions est en premier lieu un problème du constructeur et de l'armateur.

Ceci n'empêche que l'Administration et l'Inspection maritime doivent tout mettre en œuvre pour qu'il soit construit des bateaux de pêche qui répondent aux conditions de stabilité et de navigabilité.

Le Ministre demande que lui soient soumises des propositions concrètes en la matière.

* * *

Question :

Le Premier Ministre précédent avait promis qu'un crédit de 700 millions de francs figurerait au budget du département pour l'année budgétaire 1981 pour l'établissement d'une chaîne de radars sur l'Escaut.

D'autre part, l'accord belgo-néerlandais a été signé en août 1980. L'étonnement fut grand lorsqu'il fut constaté que le crédit promis de 700 millions était ramené à 120 millions.

Que compte faire le Ministre pour que l'engagement du Gouvernement soit respecté ?

Des bateaux de grand tonnage vont bientôt remonter l'Escaut.

Une chaîne de radars va-t-elle être établie pour assurer la navigabilité ?

Réponse :

S'il est vrai que les crédits prévus au budget ont été retirés en 1980 et qu'au budget de 1981, 120 millions ont été prévus, ceci est dû en premier lieu à la politique d'utilisation optimale des crédits.

La notification de l'accord belgo-néerlandais n'a été reçue que fin septembre 1980. Puisque les pourparlers avec les Pays-Bas n'avaient pas encore abouti, il était justifié de retirer ces crédits. Ceux-ci n'ont toutefois pas été perdus car ils ont été utilisés pour des projets prioritaires pour le transport en commun dans la région anversoise.

L'utilisation optimale des crédits prévus pour 1981 doit à Flessingue et le caractère de l'assistance à la chaîne radar qui doit être neutre sur le plan informatif, ne sont que deux des aspects au sujet desquels une solution doit être trouvée en accord avec les Pays-Bas.

Compte tenu de ce que ces pourparlers n'auront certainement pas abouti avant l'automne, il n'est pratiquement pas réalisable d'engager 700 millions en 1981.

L'utilisation optimale des crédits prévus pour 1981 doit non seulement permettre de continuer les études nécessaires pour la chaîne radar étendue, mais donne aussi la possibilité de réaliser le renouvellement du poste radar Kruisschans qui pourra, de cette façon, être intégré dans la chaîne radar restreinte.

Dès que les pourparlers avec les Pays-Bas auront abouti, le Ministre présentera, sans pour autant mettre en cause l'accord belgo-néerlandais, un rapport au Gouvernement pour qu'il puisse, tenant compte :

— de geactualiseerde kostprijs van het project, die thans op 2 miljard wordt geraamd en die voor 90 % door België zal worden gedragen;

— de jaarlijkse exploitatielast ten laste van de begroting, die thans op 270 miljoen per jaar wordt geraamd;

— het vernieuwde industriebeleid.

— en het optimaal gebruik van de walradar door de scheepvaart;

in het licht van de budgettaire situatie over de concrete realisatie van de uitgebreide walradarketen kan uitspreken.

De Minister is zich bewust van het belang van de uitgebreide walradarketen voor de veiligheid van de scheepvaart van en naar de havens en van de noodzaak van die begeleiding van de scheepvaart voor het handhaven van de concurrentiële positie van onze Belgische havens in de toekomst.

Hij zal dan ook niets onverlet laten om de besprekingen met Nederland af te ronden en de nog vereiste studies te bespoedigen, zodat de Regering met kennis van zaken een beslissing kan nemen.

* * *

Vraag :

Hoe staat het met de veiligheid van de scheepvaart in de « Pas van 't Zand » ?

Antwoord :

De radarbescherming van deze invaartgeul werd opgenomen in de uitgebreide radarketen.

* * *

Vraag :

Het bedrag op de begroting voor het ruimen van scheepswrakken is te klein.

Wanneer denkt de Minister dat de wrakken zullen kunnen verwijderd worden ? Zij betekenen ontegensprekelijk een dagelijks groot gevaar voor de vissers.

Antwoord :

De verwijdering van wrakken uit de territoriale wateren valt onder de Minister van Openbare Werken.

De Minister van Verkeerswezen is alleen bevoegd voor de verwijdering van de wrakken uit de vaargeul buiten de territoriale wateren. In dat kader wordt aan de verwijdering van een wrak in het Scheur voorrang gegeven.

* * *

Vraag :

Komt er een betere coördinatie tussen het loodswezen (Schelde inlichtingendienst-Centrale Zandvliet) en de coördinatie van de havendienst van de stad Antwerpen ?

Antwoord :

Meer bepaald werd gevraagd dat het uur van aankomst te Antwerpen voor alle zeeschepen aan de Coördinatie van de Stad Antwerpen zou worden medegedeeld op het ogenblik dat de schepen de rede van Vlissingen passeren.

Thans is het zo dat wanneer een schip Terneuzen passeert, de loods contact opneemt met de « Schelde inlichtingendienst » (Loodswezen-Centrale Zandvliet) en het vermoedelijke uur van aankomst aan het coördinatiepunt (Nederlands-Belgische grens t.h.v. Zandvliet) opgeeft.

— du prix de revient actualisé du projet, estimé actuellement à 2 milliards et qui doit être supporté pour 90 % par la Belgique;

— de la charge d'exploitation annuelle, à charge du budget et estimée à 27 millions par an;

— de la nouvelle politique industrielle;

— de l'utilisation optimale par la navigation, et ceci à la lumière de la situation budgétaire;

se prononcer au sujet de la réalisation concrète de la chaîne radar étendue.

Le Ministre est conscient de l'importance de la chaîne radar étendue pour la sécurité de la navigation de et vers les ports et de la nécessité de cet accompagnement de la navigation pour le maintien de la position concurrentielle des ports belges à l'avenir.

Il s'efforcera par conséquent de faire aboutir les pourparlers avec les Pays-Bas et d'accélérer les études pour que le Gouvernement puisse, en toute connaissance de cause, prendre une décision.

* * *

Question :

Quelle est la sécurité de navigation dans le « Pas van 't Zand » ?

Réponse :

La protection radar de cette route d'approche a été reprise dans la chaîne radar étendue.

* * *

Question :

Les crédits prévus au budget pour l'enlèvement d'épaves sont trop faibles.

Quand le Ministre pense-t-il que ces épaves pourront être enlevées ? Elles représentent incontestablement un danger quotidien sérieux pour les pêcheurs.

Réponse :

La compétence pour l'enlèvement d'épaves dans les eaux territoriales est du ressort du Ministre des Travaux publics.

Le Ministre des Communications est uniquement compétent pour l'enlèvement d'épaves dans le chenal d'approche en dehors des eaux territoriales. Dans ce cadre il a été donné priorité à l'enlèvement d'une épave dans le « Scheur ».

* * *

Question :

Une meilleure coordination va-t-elle être assurée entre le service de pilotage (service informations de l'Escaut - Centrale Zandvliet) et le service de coordination du service du port de la ville d'Anvers ?

Réponse :

Il a été demandé notamment que l'heure d'arrivée soit communiquée, pour tous les navires, au service de coordination de la ville d'Anvers au moment où les navires passent devant la rade de Flessingue.

Actuellement, le pilote maritime contacte, au moment où le navire passe devant Terneuzen, le service informations de l'Escaut (Service du pilotage - Centrale Zandvliet) et annonce son heure prévue d'arrivée devant le point de coordination (frontière belge-néerlandaise à hauteur de Zandvliet).

Normaal is dat het uur van voorbijvaren te Terneuzen plus 3 uur.

Dat vermoedelijke uur van aankomst aan het coördinatiepunt wordt door S. I. D.-Zandvliet onmiddellijk na ontvangst doorgegeven aan de Coördinatie dienst van de Stad Antwerpen, die in aangrenzende lokalen werken.

Er is een nieuwe regeling in voorbereiding die, naar de Minister hoopt, tegemoet zal komen aan de vraag.

* * *

Vraag :

Wat gebeurt er inzake veiligheid op zee met het vervoer van gevaarlijke en giftige stoffen ?

Antwoord :

De veiligheid vrijwaren zonder de concurrentiële positie van onze havens in het gedrang te brengen, was steeds het doel van de besprekingen met Nederland.

Tussen België en Nederland werden op ambtelijk vlak besprekingen gevoerd, om, uitgaande van het zojuist aangehaalde principe, maatregelen uit te werken voor de vaart van tankschepen die gassen vervoeren van zee naar Belgische havens langs de Westerschelde en het Kanaal Gent-Terneuzen en omgekeerd.

Die besprekingen zullen eerlang door de Belgische en Nederlandse bevoegde Ministers worden afgerond.

Overigens bestaat er tussen België en Nederland geen onenigheid omtrent de beheersmaatregelen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen volgens de I. M. C. O.-codex, met betrekking tot de categorieën, hoeveelheden, meldingsprocedure enz.

Voorts hebben België en Nederland onlangs samen het initiatief genomen om in E. G.-verband een geharmoniseerde reglementering tot stand te brengen inzake vervoer van gevaarlijke stoffen met zeetankschepen naar zeehavens, die diep in het binnenland zijn gelegen.

* * *

Vraag :

Is het juist dat een nieuwe reglementering voor L. N. G.-schepen zal ingevoerd worden ? Zullen deze schepen in de toekomst verplicht worden een Noordzeeloods aan boord te nemen en zich te laten begeleiden door een zeesleepboot ? In het publikatieblad van de Europese Gemeenschappen verscheen een richtlijn inzake minimumvoorwaarden waaraan tankschepen die zeehavens in de Gemeenschap binnenvaren of verlaten moeten voldoen, evenals een richtlijn inzake het loodsen van schepen door buitengaats loodsen welke werkzaam zijn op de Noordzee en in het Kanaal (n^{os} C284/5 en 284/9). Wanneer zal deze richtlijn door België getekend en geratificeerd worden ? Wordt een uitbreiding van de loodsdistricten in het vooruitzicht gesteld ?

Antwoord :

Met betrekking tot de E. E. G.-richtlijn over de nieuwe normen voor tankschepen en Noordzeeloodsen wacht de Minister op het advies van de E. E. G.-commissie over een ontwerp van koninklijk besluit dat haar werd voorgelegd.

In verband met de tweede richtlijn zal hij eerlang een wetsontwerp bij de Ministerraad indienen, waarbij een getuigschrift van Noordzeeloods wordt geëist om schepen op de Noordzee en in het Kanaal te loodsen.

Daarin staat dat de zone waarin het getuigschrift geldig is, bij koninklijk besluit zal worden bepaald.

* * *

Ceci est normalement l'heure de passage devant Terneuzen plus trois heures.

Cette heure prévue d'arrivée devant le point de coordination est communiquée immédiatement après réception par la S. I. E.-Zandvliet au Service de Coordination de la ville d'Anvers qui travaille dans les locaux adjacents.

Une nouvelle réglementation est en préparation dont le Ministre espère qu'elle rencontrera la demande formulée.

* * *

Question :

En matière de sécurité maritime, quid en matière de transport de matières dangereuses et toxiques ?

Réponse :

Sauvegarder la sécurité sans mettre en cause la position concurrentielle des ports belges est le but principal poursuivi tout au long des pourparlers avec les Pays-Bas.

Des pourparlers entre fonctionnaires ont eu lieu entre la Belgique et les Pays-Bas afin d'élaborer, en tenant compte du principe précité, des mesures pour la navigation de navires-citerne qui transportent des gaz de la mer vers les ports belges par l'Escaut occidental et le canal Gand-Terneuzen et vice-versa.

Ces pourparlers aboutiront sans doute prochainement à un accord entre les Ministres belge et néerlandais compétents.

La Belgique et les Pays-Bas sont d'ailleurs d'accord pour ce qui concerne les mesures de gestion pour le transport de matières dangereuses selon le code O. M. C. I., au sujet des catégories, quantités, procédures de notification, etc.

La Belgique et les Pays-Bas ont récemment pris une initiative commune de mise au point, au sein de la C. E., d'une réglementation harmonisée en matière de transport en navire-citerne de matières dangereuses vers les ports de mer situés à l'intérieur du pays.

* * *

Question :

Est-il exact qu'un nouveau règlement applicable aux navires pour le transport du G. N. L. va entrer en application ? A l'avenir, ces navires seront-ils tenus de prendre à bord un pilote pour la Mer du Nord et de se faire accompagner d'un remorqueur de haute mer ? Le Journal officiel des Communautés européennes a publié une directive relative aux conditions minimales exigées pour certains bateaux-citernes entrant dans les ports maritimes de la Communauté ou en sortant, ainsi qu'une directive relative au pilotage des navires par des pilotes hauturiers opérant dans la mer du Nord et dans la Manche (n^{os} C284/5 et 284/9). Quand cette directive sera-t-elle signée et ratifiée par la Belgique ? L'extension des districts de pilotage est-elle prévue ?

Réponse :

Pour ce qui est de la directive C. E. E. concernant les exigences auxquelles les navires-citernes doivent répondre et celles relatives aux pilotes hauturiers, un projet d'arrêté royal a été soumis à l'avis de la Commission des C. E.; le Ministre attend cet avis.

Pour ce qui concerne la deuxième directive, il introduira prochainement auprès du Conseil des Ministres un projet de loi prévoyant l'instauration d'un certificat de pilote hauturier pour le pilotage de navires dans la mer du Nord et dans la Manche.

Il est prévu de faire fixer la zone de validité du certificat par arrêté royal.

* * *

Vraag :

Zal België ooit het internationaal verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging van de zee door schepen ratificeren ? België heeft wel de internationale conventie van 1974 ter beveiliging van mensenlevens op zee en het erbij horend protocol van 1978 aanvaard.

Worden alle voorzieningen ter zake, bv. een dubbele stuurinrichting e.a., gevolgd en gecontroleerd ?

Hoe wordt de stipte uitvoering van het koninklijk besluit van 31 mei 1968 houdende politie- en scheepvaartreglement van de territoriale zee, de havens, de stranden, waarbij artikel 13 elke storting of lozing in de Belgische territoriale zee en havens verbiedt, gecontroleerd ? Welke sancties zijn voorzien ?

Hoeveel maal werden sedert 1968 sancties toegepast ?

Hetzelfde geldt respectievelijk voor :

- a) de wet van 4 juli 1962 op de verontreiniging van de zee door olie;
- b) de wet van 4 januari 1966 tot goedkeuring van de wijzigingen van het Verdrag van Londen van 1954 waarbij het uitpompen in zee van olie verboden of gereguleerd wordt;
- c) de wet van 8 februari 1978 tot goedkeuring van het Verdrag van Brussel van 1969 inzake burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door oliecontaminatie.

Antwoord :

Inzake het internationaal verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging van de zee door schepen (Marpol-verdrag) zij aangestipt dat de Minister van Buitenlandse Zaken in het bezit is van alle documenten die noodzakelijk zijn voor de indiening van een wetsontwerp bij de Ministerraad.

Het spreekt vanzelf dat België als medeondertekenaar van de internationale overeenkomst van 1974 (met protocol van 1978), die in mei 1980 van kracht werd, die overeenkomst in acht neemt.

De Minister kan niet zeggen hoeveel overtredingen van de wetten van 1962, 1966 en 1978 (zeeverontreiniging) werden vastgesteld, al was het maar omdat sommige overtredingen rechtstreeks worden medegedeeld aan het gerecht.

Inzake de overtredingen van het koninklijk besluit van 31 mei 1968 houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust, kunnen verschillende ambtenaren proces-verbaal opmaken :

- de zeevaartpolitie;
- de bevoegde diensten van het Ministerie van Openbare Werken;
- de rijkswacht;
- het loodswezen.

In 1980 hebben de waterschouten 34 processen-verbaal opgemaakt wegens overtreding van dat koninklijk besluit en die processen-verbaal resulteerden doorgaans in de inning van boeten.

Question :

La Belgique ratifiera-t-elle la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution marine par les navires ? Notre pays a bien adopté la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ainsi que le protocole additionnel de 1978.

Toutes les dispositions en la matière, par exemple celles relatives au doublage des commandes de direction, etc., sont-elles suivies et contrôlées ?

L'application stricte de l'arrêté royal du 31 mai 1968 portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge, dont l'article 13 interdit tout déversement ou vidange dans les eaux territoriales belges et dans les ports, est-elle contrôlée ? Quelles sont les sanctions prévues ?

Combien de fois des sanctions ont-elles été prises depuis 1968 ?

Même question en ce qui concerne :

- a) la loi du 4 juillet 1962 sur la pollution des eaux de la mer par des hydrocarbures;
- b) la loi du 4 janvier 1966 portant approbation des modifications de la convention de Londres de 1954 interdisant ou réglementant le déversement d'hydrocarbures en mer;
- c) la loi du 8 février 1978 portant approbation de la convention de Bruxelles de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Réponse :

En ce qui concerne le traité international de 1973 pour la prévention de la pollution de la mer par navires (Convention Marpol), tous les documents nécessaires pour l'introduction d'un projet de loi à ce sujet auprès du Conseil des Ministres sont en possession du Ministre des Affaires étrangères.

La convention internationale de 1974 (avec protocole de 1973), entrée en vigueur en mai 1980, est respectée par la Belgique, cosignataire de la convention.

Il est impossible au Ministre d'indiquer le nombre d'infractions aux lois de 1962, 1966 et 1978 (pollution de la mer), ne fût-ce que parce que certaines infractions sont rapportées directement à la justice.

Pour les infractions à l'arrêté royal du 31 mai 1968 portant réglementation de la police et de la navigation dans les eaux territoriales belges, les ports et la côte belges, plusieurs fonctionnaires peuvent dresser procès-verbal :

- la police maritime;
- les services compétents du Ministère des Travaux publics;
- la gendarmerie;
- le service de pilotage.

Les commissaires maritimes ont, en 1980, dressé 34 procès-verbaux relatifs à cet arrêté royal; pour la majeure partie des procès-verbaux, des amendes sont perçues.

Vraag :

In zijn beleidsnota schijnt de Minister zich te verschuilen achter de Nationale commissie voor het havenbeleid en geen eigen beleidsvisie te hebben. Is dat ook zo?

Voormelde commissie functioneert goed, maar het is jammer dat, wanneer zij eenparig een beslissing neemt, de overeenkomstige investeringen niet worden gedaan, zoals b.v. voor de haven van Zeebrugge, die nog altijd de getijdenbeweging ondergaat en waar de kaaïen bovendien zouden moeten worden verbreed.

Zal de Minister aandringen dat die eenparig genomen standpunten ook effect sorteren?

Antwoord :

De Commissie voor het havenbeleid is een adviserend en dus geen beslissend lichaam dat tot taak heeft het bestuderen van de verschillende factoren van het vervoer, de investeringen, de industrialisatie en de economie in het algemeen, die een terugslag kunnen hebben op 's lands nationale havenpolitiek.

Het komt aan de Minister van Verkeerswezen toe de door zijn collega's of door de Regering opgeworpen kwesties aanhangig te maken bij de Commissie.

Zo werd op vraag van de Regering eind 1979 een verzoek om advies betreffende de eventuele bouw van een insteekdok in de westelijke havendam van Zeebrugge ingediend. Ingevolge die adviesvraag werd het probleem in een werkgroep ad hoc besproken. Ze werd bevestigd en gepreciseerd in de beslissing van de Ministerraad van 9 augustus 1980.

Nu is het ook zo dat de Regering eveneens beslist heeft dat een dergelijk insteekdok materieel niet te verwezenlijken is vóór 1986.

De Commissie heeft in oktober 1980 evenwel besloten, ondermeer omdat zij het wenselijk achtte de resultaten van de werkgroep « prognose » af te wachten, de werkzaamheden van de werkgroep ad hoc op te schorten. Die werkzaamheden werden tot hertoe niet hervat.

Wat betreft de uitvoering van het advies van de Nationale Havencommissie betreffende de vissershaven van Zeebrugge, dit advies werd overgezonden aan de Minister van Openbare Werken, die terzake bevoegd is.

* * *

Vraag :

Er wordt gevraagd de Oostelijke dam van de werkhaven Zeebrugge te Knokke-Heist bij Brugge te voegen. De oostelijke dam maakt ontegensprekelijk deel uit van het grondgebied van de gemeente Knokke-Heist daar de oostelijke oever van de afleidingskanalen de grens vormt tussen Brugge en Knokke-Heist.

Daarenboven zijn verscheidene diensten van Knokke-Heist reeds herhaaldelijk opgetreden op de Oostelijke dam.

Knokke-Heist wenst de uitbating van de Oostelijke dam aan de M.B.Z. toe te vertrouwen. Er wijze op dit vlak geen problemen. Te Antwerpen wordt de haven door de stad zelf beheerd en is de linkeroever op het grondgebied van andere gemeenten, zelfs een andere provincie, gelegen.

Knokke-Heist betwist het gezamenlijk beheer door de M.B.Z. niet. Wel ware het aangewezen een vertegenwoordiger van Knokke-Heist in de M.B.Z. op te nemen.

De oostelijke dam zal zich op het grondgebied van de gemeente Knokke-Heist bevinden. Kan aan de gemeenten niet de nodige informatie worden bezorgd in verband met de veiligheidsmaatregelen die zullen moeten worden genomen tegen het tijdstip dat de L. N. G.-terminal zal afgewerkt zijn?

Question :

Dans sa note de gestion, le Ministre semble se retrancher derrière la Commission nationale de politique portuaire et ne pas avoir de politique portuaire propre. Qu'en est-il?

La Commission précitée travaille bien mais il est dommage que ses décisions unanimes ne soient pas suivies des investissements prévus, par exemple pour le port de pêche de Zeebrugge, qui est encore toujours soumis à la marée et dont les quais devraient être élargis.

Le Ministre va-t-il insister pour que ces prises de position unanimes soient suivies d'effet?

Réponse :

La Commission nationale de Politique portuaire émet des avis et n'est donc pas un organe qui prend des décisions; sa mission est d'étudier les différents facteurs des transports, des investissements, de l'industrialisation et de l'économie susceptibles d'influencer la politique portuaire nationale.

Il appartient au Ministre des Communications d'introduire auprès de la Commission les questions soulevées par ses collègues ou par le Gouvernement.

Ainsi une demande d'avis a été introduite à la fin de l'année 1979 par le Gouvernement au sujet de la réalisation éventuelle d'une darse dans le môle occidental de Zeebrugge. Suite à cette demande d'avis, le problème a été discuté dans un groupe de travail ad hoc. Cette demande d'avis a été confirmée et précisée dans la décision du Conseil des Ministres du 9 août 1980.

Or, il est également exact que le Gouvernement a décidé qu'une telle darse n'est matériellement pas réalisable avant 1986.

La Commission a toutefois décidé en octobre 1980, compte tenu entre autres de l'opportunité d'attendre les résultats du groupe de travail « Prévision », d'interrompre les activités du groupe de travail ad hoc. Ces activités n'ont pas été reprises jusqu'à présent.

Pour ce qui est des suites données à l'avis émis par la Commission nationale de Politique portuaire au sujet du port de pêche de Zeebrugge, cet avis a été transmis au Ministre des Travaux publics qui est compétent en la matière.

* * *

Question :

Il a été demandé que la digue est du port industriel de Zeebrugge à Knokke-Heist soit rattachée à Bruges. La digue fait indéniablement partie du territoire de Knokke-Heist étant donné que la rive est des canaux de déviation forme la limite entre Bruges et Knokke-Heist.

Plusieurs services de Knokke-Heist ont déjà effectué des prestations sur la digue est.

Knokke-Heist souhaite confier l'exploitation de la digue est à la M.B.Z. Cette formule ne pose aucun problème. A Anvers, le port est géré par la ville même, alors que la rive gauche se trouve sur le territoire d'autres communes et même d'une autre province.

Knokke-Heist ne s'oppose pas à la gestion commune par la M.B.Z. Il conviendrait toutefois qu'un représentant de Knokke-Heist siège à la M.B.Z.

La partie est de la jetée se trouvera sur le territoire de la commune de Knokke-Heist. Ne peut-on éclairer les communes sur ce qu'il y a lieu de faire sur le plan de la sécurité pour le moment où le terminal de L. N. G. sera achevé?

Antwoord :

Het probleem van de veiligheidscontrole op de oostelijke dam, alsmede de hierboven gedane suggestie, zullen bij de bevoegde ministers aanhangig worden gemaakt.

* * *

Vraag :

De Minister heeft aangekondigd dat met Nederland besprekingen zullen beginnen over de verbreding van het kanaal Gent-Terneuzen en de aanpassing van de sluis.

Wat zijn de vooruitzichten ter zake ?

Antwoord :

Het verslag van de werkgroep-Anselin over de belangen van de Gentse haven heeft alle aandacht van de Minister gekregen. Voor de haven van Gent is het van belang dat de reeds bestaande mogelijkheden optimaal worden gebruikt en dat ze ook spoedig toenemen, in de eerste plaats via een verbetering van de toegangswegen. In het licht daarvan heeft de Minister zijn Nederlandse collega uitgenodigd voor een gedachtenwisseling over het optimale gebruik van de sluis te Terneuzen.

* * *

Vraag :

Wanneer zullen de structuren voor de haven op de linker-oever te Antwerpen gereed zijn ?

Antwoord :

De Minister is van plan alles in het werk te stellen opdat de maatschappij voor het grond- en industrieel beleid zo spoedig mogelijk kan worden opgericht. Die zaak betreft echter in de eerste plaats verschillende andere ministers, bij wie hij zal aandringen om een beslissing te nemen.

* * *

Vraag :

In april heeft de Regering besloten de vaartrechten op het Belgische waterwegennet met 40 % te verhogen, precies in de maand waar tot de prijzenstop werd beslist door de Regering. Die cliënteel betaalde door achtereenvolgende aanpassingen van de vrachttarief-schalen een aanzienlijke péréquation van de vaartrechten. Sedert 1953 is dat cijfer verzevenvoudigd. De Belgische gebruikers van die vervoertak hebben aangedrongen opdat de verhoging der vaartrechten niet zou doorberekend worden in de vrachttarieven.

Welke maatregelen heeft het Ministerie ter zake genomen ?

Antwoord :

De verhoging van de vaartrechten valt onder de bevoegdheid van de ministers van Openbare Werken en van Financiën. Het doorberekenen van de vaartrechten op het goederenvervoer is het gevolg van de toepassing van het ministerieel besluit van 20 juni 1975 betreffende de voorwaarden waaraan bevrachting en verhuring via de D.R.B.S. moeten beantwoorden.

Dat ministerieel besluit werd in 1975 uitgevaardigd op eenparig voorstel van het Centrale Vrachterscomité.

Réponse :

Le problème du contrôle de sécurité sur le môle oriental ainsi que les suggestions précitées, seront mises en discussion auprès des Ministres compétents en la matière.

* * *

Question :

Le Ministre a annoncé que des négociations allaient s'engager avec les Pays-Bas pour l'élargissement du canal Gand-Terneuzen et l'adaptation de l'écluse.

Quelles sont les perspectives à cet égard ?

Réponse :

Le rapport du groupe de travail Anselin au sujet des intérêts du port de Gand a retenu toute l'attention du Ministre. Il importe au port de Gand d'utiliser d'une façon optimale les possibilités déjà existantes et de voir accroître ces possibilités rapidement, en premier lieu par une amélioration des voies d'accès. A la lumière de ceci, le Ministre a invité son collègue néerlandais pour un échange de vues concernant l'utilisation optimale de l'écluse de Terneuzen.

* * *

Question :

Quand les structures seront-elles mises en place pour le port de la rive gauche d'Anvers ?

Réponse :

Le Ministre a l'intention de mettre tout en œuvre pour que la Société pour la politique financière et industrielle puisse être créée le plus rapidement possible. Cette affaire concerne toutefois en premier lieu plusieurs autres ministres auprès desquels il insisterait pour qu'une décision soit prise.

* * *

Question :

Au mois d'avril, c'est-à-dire précisément au moment où il décidait de bloquer les prix, le Gouvernement a pris la décision de relever de 40 % les droits de navigation sur le réseau des voies navigables belges. Par suite des ajustements successifs des barèmes tarifaires des transports, la clientèle a dû supporter une péréquation considérable des droits de navigation. Depuis 1953, leur taux a été multiplié par 7. Les usagers belges de ce secteur des transports ont demandé instamment que le relèvement des droits de navigation ne soit pas répercuté sur les tarifs des transports.

Quelles mesures le Ministère a-t-il prises dans ce domaine ?

Réponse :

L'augmentation des droits de navigation est de la compétence des Ministres des Travaux publics et des Finances. Son imputation à la marchandise résulte de l'application de l'arrêté ministériel du 20 juin 1975 concernant les conditions auxquelles les affrètements et les locations conclus suite à l'intervention de l'O. R. N. I. doivent répondre.

Cet arrêté ministériel a été pris en 1975 sur proposition unanime du Comité central des Frères.

De Minister is zich evenwel bewust van de lasten die door de overladers worden gedragen; dat vraagstuk moet bijgevolg worden onderzocht in het licht van de activiteiten van het Centrale Vrachterscomité.

* * *

Vraag :

Waarom werd het krediet voor de uitgaven van de personeelsleden van het Bestuur van het Zeewezen verhoogd ?

Vastleggingen 1979 : 128,3 miljoen.
Begroting 1980 : 128,4 miljoen.
Begroting 1981 : 138,7 miljoen.

Antwoord :

De verhoging van 1981 die ten opzichte van 1980 zowat 7,5 % bedraagt, moet hoofdzakelijk toegeschreven worden aan het verloop van het indexcijfer waaraan de meeste vergoedingen zijn gekoppeld.

Het verschil tussen de ordonnancerings — m.a.w. de werkelijke uitgaven — van 1979 (122,3 miljoen) bedraagt 6,1 miljoen ten opzichte van het krediet voor 1980.

Ten opzichte van de ordonnancerings van 1979 stijgen de kredieten van 1981 met 13,4 %, wat uitstekend het automatische gevolg van de prijsstijgingen in 1980 en 1981 schijnt weer te geven.

* * *

Vraag :

De post 11.04 voorziet allerhande personeelstoelagen en een stijging met 10 miljoen, tegenover 100 000 F vorig jaar. Dit geeft 119 363 F personeelslid. Voegt men daar de directe toelage onder 11.03 en allerhande vergoedingen onder artikel 12.05 aan toe dan komt men tot 226 678 F toelage per personeelslid. Kan de Minister bepalen, gedetailleerd per rubriek, waarvoor deze 226 678 F toelage dienen ?

Antwoord :

Rubriek 11.04 omvat de aan het personeel toegekende vergoedingen voor :

- 1) bijzondere prestaties (varend personeel) : 4 005 000 F;
- 2) extra-premies voor het loodsen van schepen van een bepaalde tonnemaat : 4 850 000 F;
- 3) vergoedingen voor vervoerkosten (b.v. gratis-biljetten R. M. T.) : 1 374 000 F.

De verhoging van het in rubriek 11.03 vermelde bedrag (wedden, enz.) is te wijten aan de indexerings, juist zoals die van rubriek 12.05 : verplaatsingskosten en verblijfskosten (verplaatsingen voor dienstdoendheden : vergaderingen, enz.) evenals forfaitaire vergoedingen voor de in het buitenland wonende personeelsleden (Vlissingen).

* * *

Vraag :

Statistieken voor de zeevisserij worden door drie verschillende staatsinstellingen opgemaakt : de visserijdienst van het Ministerie van Landbouw én de Bedrijfsraad én de Nationale Statistiekendienst. Dit is een enorme papierverkwisting en talrijke personeelsleden worden er op na gehouden.

Le Ministre est toutefois conscient des charges supportées par les chargeurs; ce problème doit dès lors être examiné à la lumière des activités du Comité central des Frères.

* * *

Question :

Quelle est la raison de l'augmentation du crédit des dépenses d'indemnités du personnel de l'administration de la marine ?

Engagements 1979 : 128,3 millions.
Budget 1980 : 128,7 millions.
Budget 1981 : 138,7 millions.

Réponse :

La croissance de 1981 qui, par rapport à 1980, représente $\pm 7,5$ %, est due essentiellement à l'évolution de l'indice des prix à la consommation auquel sont liés la plupart des allocations.

La différence entre les ordonnancements, c'est-à-dire les dépenses effectives, de 1979 (122,3 millions) s'élève à 6,1 millions par rapport au crédit de 1980.

Par rapport aux ordonnancements de 1979, les crédits de 1981 sont en croissance de 13,4 %, ce qui paraît devoir traduire parfaitement l'effet automatique de la hausse des prix en 1980 et 1981.

* * *

Question :

L'augmentation du poste 11.04, qui prévoit des allocations généralement quelconques au personnel, est de 10 millions contre 100 000 F l'année passée. A quoi cette augmentation est-elle imputable ? Le montant de ce crédit correspond à 119 363 F par membre du personnel. Si l'on y ajoute l'allocation directe prévue à l'article 11.03 et les indemnités généralement quelconques visées à l'article 12.05, on obtient une allocation de 226 678 F par membre du personnel. Le Ministre peut-il préciser, de manière détaillée par rubrique, l'objet de cette allocation de 226 678 F ?

Réponse :

La rubrique 11.04 comprend les indemnités liquidées au personnel pour :

- 1) prestations spéciales (personnel navigant) : 4 005 000 F;
- 2) super-primes pilotage pour navires d'un certain tonnage : 4 850 000 F;
- 3) interventions frais de transport (par exemple : billets gratuits R. T. M.) : 1 374 000 F.

L'augmentation du montant prévu à la rubrique 11.03 (salaires, etc.) s'explique par l'indexation, tout comme celle de la rubrique 12.05 : frais de route et de séjour (déplacements pour les besoins du service : réunions, etc.) et indemnités forfaitaires pour le personnel domicilié à l'étranger (Flessingue).

* * *

Question :

Les statistiques de la pêche maritime sont établies par trois organismes publics différents : le Service de la Pêche du Ministère de l'Agriculture, le Conseil professionnel de la Pêche et l'Institut national de Statistique. Cela entraîne un gaspillage considérable de papier et de personnel.

Door het Meteorologisch Instituut worden weerkaarten uitgegeven welke met vele exemplaren aan al de maritieme diensten toegestuurd worden (o.a. de waterschoutsambten).

Voor deze toezendingen dient geen frank betaald. Wat echter onbegrijpelijk is, is het feit dat de R. M. D. aan de loodsdienst en het waterschoutsambt ook een weerkundig bericht per telegram stuurt. En daarvoor betaalt de staat aan de R. M. D. 1,5 maal de kostprijs. Kan ook hier niet bespaard worden?

Antwoord :

Die suggesties betreffende de statistieken voor de zeevisserij zullen, net als het probleem van het verstrekken van inlichtingen aan de loodsdienst, aan een onderzoek onderworpen worden.

* * *

Vraag :

Werd of wordt er bij het aanpassen van het zeevaartpolitiereglement rekening gehouden met het probleem der stande netten of warrelnetten en de oneerlijke concurrentie tussen beroeps- en sportvisserij?

Antwoord :

Voor het probleem van de warrelnetten zal een oplossing worden vastgelegd in het kustpolitiereglement.

* * *

Vraag :

Het zeevaart- en zeevisserijonderwijs is overgebracht naar het Ministerie van Nationale Opvoeding. De praktische modaliteiten zijn echter nog niet vastgelegd. Zal er voldoende rekening gehouden worden met de eigenheid van de vorming van officieren, kapiteins, schippers en vissers? Wanneer zal een officieel licentiaatsdiploma in de nautische wetenschappen bekrachtigd kunnen worden? Beroepsvorming van ondergeschikt scheepspersoneel en kaderpersoneel is dringend nodig, dit laatste vooral te Zeebrugge. Zal de Minister van Nationale Opvoeding hiervoor de nodige aandacht kunnen opbrengen? Kan de heer Minister van Verkeer niet aandringen op spoedige uitvoering van deze punten?

De wet op het zeevaartonderwijs (koninklijk besluit van 20 september 1960) spreekt uitdrukkelijk van de Minister van Verkeerswezen in verscheidene artikelen. De betrokken kringen zijn niet zo gelukkig met het feit dat zij thans onder het Ministerie van Nationale opvoeding ressorteren. Wanneer wordt het koninklijk besluit op het zeevaartonderwijs gewijzigd? Welke bevoegdheden zullen nog tot het Ministerie van Verkeerswezen behoren?

Een hervorming van het zeevisserijonderwijs met een herwaardering en erkenning van de diploma's is een dringende noodzaak. Welke plaats zal het zeevisserijonderwijs worden toegekend in het raam van de door Nationale Opvoeding geplande rationalisatie en reorganisatie van het secundair onderwijs? Voor het visserijonderwijs dienen zeker afzonderlijke normen qua schoolbevolking en dergelijke toegekend.

Hoever is, i.v.m. het voeren van propaganda voor het visserijonderwijs het onderzoek thans gevorderd?

Antwoord :

De Minister is niet meer bevoegd voor de vraagstukken inzake zeevaart- en zeevisserijonderwijs. Hij heeft bij zijn bevoegde collega's reeds stappen gedaan opdat ze rekening

L'Institut météorologique édite des cartes météorologiques qui sont envoyées en de nombreux exemplaires à tous les services maritimes, notamment aux commissariats maritimes.

Ces envois sont absolument gratuits. Ce qui est toutefois incompréhensible c'est que la R. M. D. transmet également des prévisions météorologiques par télégramme au service du pilotage et aux commissariats maritimes. L'Etat paie ce service à la R. M. D. une fois et demi son prix de revient. Une économie ne pourrait-elle être réalisée dans ce domaine également?

Réponse :

Ces suggestions au sujet des statistiques de la pêche maritime, comme d'ailleurs le problème de la fourniture de renseignements au service de pilotage, feront l'objet d'un examen.

* * *

Question :

A-t-il été tenu compte, lors de l'adaptation du règlement de police de la côte, du problème des filets à hameçon et de celui de la concurrence déloyale entre les pêcheurs professionnels et les pêcheurs sportifs?

Réponse :

Le problème des filets à hameçon sera repris dans le règlement de police de la côte.

* * *

Question :

L'enseignement maritime et de la pêche maritime a été transféré au Ministère de l'Education nationale. Les modalités pratiques de ce transfert n'ont cependant pas encore été déterminées. Tiendra-t-on suffisamment compte de la spécificité de la formation des officiers, capitaines, patrons de pêche et pêcheurs? Quand un diplôme officiel de licence en sciences nautiques pourra-t-il être reconnu? Il faut donner d'urgence une formation professionnelle au personnel maritime subalterne, surtout à Zeebrugge. Le Ministre de l'Education nationale pourra-t-il être suffisamment attentif à cette nécessité? Le Ministre des Communications ne peut-il insister pour que ces points soient exécutés rapidement?

La loi sur l'enseignement maritime (arrêté royal du 20 septembre 1960) cite le Ministre des Communications dans plusieurs de ses articles. Les milieux intéressés n'apprécient guère le fait qu'ils relèvent désormais du Ministère de l'Education nationale. Quand l'arrêté royal sur l'enseignement maritime sera-t-il modifié? Quelles compétences le Ministère des Communications conservera-t-il?

Il s'impose de réformer d'urgence l'enseignement de la pêche maritime et de revaloriser et de reconnaître les diplômes de cet enseignement. Quelle sera la place réservée à l'enseignement de la pêche maritime dans le cadre du programme de la rationalisation et de réorganisation de l'enseignement secondaire mis au point par l'Education nationale? Des normes distinctes en matière de population scolaire, etc., doivent assurément être prévues pour l'enseignement de la pêche.

Où en est actuellement l'étude concernant la propagande en faveur de l'enseignement de la pêche?

Réponse :

Le Ministre n'est plus compétent pour les problèmes de l'enseignement maritime et de la pêche maritime. Il est déjà intervenu auprès de ses collègues compétents afin

zouden houden met de opmerkingen die met name naar aanleiding van een verzoek om advies over een voorontwerp van wet betreffende het toekennen van het diploma van licentiaat in de zeevaartwetenschappen werden gemaakt.

Rekening houdend met de overheveling van het zeevaartonderwijs naar Nationale Opvoeding zal de bevoegdheid van de Minister van Verkeerswezen voor het verlenen van getuigschriften voor bevoegdheid inzake zeevaart, zoals die bepaald is in de huidige wet op het zeevaartonderwijs, worden behouden.

Betreffende de reorganisatie van het zeevisserijonderwijs zal hij de voorstellen aan de bevoegde ministers overzenden. Overigens zal de Raad voor vervolmaking van het zeevaartonderwijs, waarin zijn diensten en de visserij zijn vertegenwoordigd, blijven werken en adviezen verstrekken.

4. STEMMINGEN

De artikelen en de gehele begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1981 en het wetsontwerp houdende aanpassing van de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1980 worden aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

De Rapporteur,

Y. BIEFNOT

De Voorzitter,

A. BAUDSON

qu'ils puissent tenir compte des préoccupations énoncées, notamment à l'occasion d'une demande d'avis sur un avant-projet de loi concernant l'octroi du diplôme de licencié en sciences nautiques.

Compte tenu du transfert de l'enseignement maritime à l'Education nationale, la compétence du Ministre des Communications pour l'octroi des certificats de compétence nautique, telle que prévue dans l'actuelle loi sur l'enseignement maritime, sera maintenue.

Concernant la réorganisation de l'enseignement de la pêche maritime, il transmettra les suggestions aux Ministres compétents. D'ailleurs, le Conseil de perfectionnement de l'Enseignement maritime dans lequel ses services ainsi que l'industrie de la pêche sont représentés continuera à fonctionner et à donner des avis.

4. VOTES

Les articles et l'ensemble du budget du Ministère des Communications pour l'année budgétaire 1981 et du projet de loi ajustant le budget du Ministère des Communications de l'année budgétaire 1980, sont adoptés par 9 voix contre 4.

Le Rapporteur,

Y. BIEFNOT

Le Président,

A. BAUDSON

I. — BEGROTING
VAN HET MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN
VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1981

ERRATA

A) Op het wetsontwerp.

Art. 15

In fine van de Franse tekst van dit artikel, dienen de woorden « *des transports maritimes pour l'année 1981* » te worden toegevoegd.

B) Op de tabellen.

TITEL I

LOPENDE UITGAVEN

Sectie 31

Vervoer en Luchtvaart

1) In artikel 12.22, op de derde regel, leze men « *verzekeringen* » in plaats van « *verekeringen* » (blz. 10).

2) In artikel 12.25, in de kolom Kredieten leze men « 30,5 » in plaats van « 33,0 » (blz. 10).

Sectie 35

Algemene diensten gemeen voor
Verkeerswezen, Posterijen, Telegrafie et Telefonie en Toerisme

In artikel 33.03 — check-digit, leze men « (54) » in plaats van « (51) » (blz. 20).

II. — WETSONTWERP
HOUDENDENDE AANPASSING VAN DE BEGROTING
VAN HET MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN
VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1980

ERRATA

A) Op het wetsontwerp.

Art. 4

Het bedrag van « 233 330 F » dient te worden vervangen door « 2 233 330 F ».

B) Op de tabellen.

TITEL I

LOPENDE UITGAVEN

Sectie 32

Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart

In de kolom « Artikel » dient « 12.25 » te worden ingevoegd tegenover : « Concessie - uitbating van de veerdienst Hoboken-Kruike » (blz. 10).

I. — BUDGET
DU MINISTERE DES COMMUNICATIONS
POUR L'ANNEE BUDGETAIRE 1981

ERRATA

A) Au projet de loi.

Art. 15

In fine de cet article, il y a lieu d'ajouter les mots : « *des transports maritimes pour l'année 1981* ».

B) Aux tableaux.

TITRE I

DEPENSES COURANTES

Section 31

Transport et Aéronautique

1) A l'article 12.22, troisième ligne du texte néerlandais il y a lieu de lire « *verzekeringen* » au lieu de « *verekeringen* ».

2) A l'article 12.25, dans la colonne Crédits, il y a lieu de lire « 30,5 » au lieu de « 33,0 » (p. 10).

Section 35

Services généraux communs aux Communications,
aux Postes, Télégraphes et Téléphones et au Tourisme

A l'article 33.03 — check-digit il y a lieu de lire « (54) » au lieu de « (51) ».

II. — PROJET DE LOI
AJUSTANT LE BUDGET
DU MINISTERE DES COMMUNICATIONS
DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1980

ERRATA

A) Au projet de loi.

Art. 4

Il y a lieu de remplacer le montant de « 233 330 F » par « 2 233 330 F ».

B) Aux tableaux.

TITRE I

DEPENSES COURANTES

Section 32

Administration de la Marine et de la Navigation intérieure

Dans la colonne « Article » il y a lieu d'ajouter « 12.25 » en regard de : « Concession - exploitation du passage d'eau Hoboken-Kruike » (p. 10).

TITEL II
KAPITAALUITGAVEN

Deel I

Sectie 31

Vervoer en Luchtvaart

In artikel 61.01, in de kolom « Kredieten voorgesteld voor 1980 », dient te worden gelezen « 1 260,0 » (blz. 16).

TITRE II
DEPENSES DE CAPITAL

Partie I

Section 31

Transports et aéronautique

Article 61.01, dans la colonne « Crédits proposés pour 1980 », il y a lieu de lire « 1 260,0 » (p. 16).

BIJLAGE

ANNEXE

Kredieten die betrekking hebben op de bevordering van het openbaar vervoer in de begrotingen van de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer

	1980	1981
N. M. B. S.	± 10 miljoen	± 10 miljoen
N. M. V. B.	± 65 miljoen	± 65 miljoen
Maatschappijen voor intercommunaal vervoer ...	45,5 miljoen	52,7 miljoen

Crédits afférents à des actions promotionnelles en faveur des transports publics repris dans les budgets des sociétés de transports en commun

	1980	1981
S. N. C. V.	± 10 millions	± 10 millions
S. N. C. B.	± 65 millions	± 65 millions
Sociétés de transports intercommunaux	45,5 millions	52,7 millions