

SENAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1979-1980

14 FEVRIER 1980

Projet de loi contenant le budget du Ministère des Communications de l'année budgétaire 1980

Projet de loi ajustant le budget du Ministère des Communications de l'année budgétaire 1979

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS ET PTT
PAR M. VANDERBORGHT

SOMMAIRE

	Pages
Exposé du Ministre	3
I. Données budgétaires et problème de l'énergie	3
II. Politique internationale des transports	11
A. Communautés européennes	11

Ont participé aux travaux de la Commission :

Membres effectifs : MM. Maes, président; Boey, Dogaerts, Daems, De Baere, Mme D'Hondt-Van Opdenbosch, MM. De Seranno, Féris, Gerits, E. Guillaume, F. Guillaume, Hanin, Lacroix, Lagneau, Neuray, Tilquin, Th. Toussaint, Vandennieuwenhuyzen, Vangronsveld, Van Herreweghe, Van Spitaal et Vanderborght, rapporteur.

Membres suppléants : MM. Adriaensens, Claeys, Conrotte, Cugnon, Egelmeers, Kevers, Kuylen, Moureaux, Van Nieuwenhuyze, Van Ooteghem et Vergeylen.

R. A 11629

Voir :

Document du Sénat :

5-XIV (1979-1980) + Ann. : N° 1 : Projet de loi.

R. A 11630

Voir :

Document du Sénat :

6-XIV (1979-1980) : N° 1 : Projet de loi.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1979-1980

14 FEBRUARI 1980

Ontwerp van wet houdende de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1980

Ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1979

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR HET
VERKEERSWEZEN EN DE PTT UITGEBRACHT
DOOR DE HEER VANDERBORGHT

INHOUD

	Bladz.
Uiteenzetting van de Minister	3
I. Budgettaire gegevens en energieprobleem	3
II. Internationaal vervoerbeleid	11
A. Europese Gemeenschappen	11

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren Maes, voorzitter; Boey, Bogaerts, Daems, De Baere, Mevr. D'Hondt-Van Opdenbosch, de heren De Seranno, Féris, Gerits, E. Guillaume, F. Guillaume, Hanin, Lacroix, Lagneau, Neuray, Tilquin, Th. Toussaint, Vandennieuwenhuyzen, Vangronsveld, Van Herreweghe, Van Spitaal en Vanderborght, verslaggever.

Plaatsvervangers : de heren Adriaensens, Claeys, Conrotte, Cugnon, Egelmeers, Kevers, Kuylen, Moureaux, Van Nieuwenhuyze, Van Ooteghem en Vergeylen.

R. A 11629

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

5-XIV (1979-1980) + Bijl. : N° 1 : Ontwerp van wet.

R. A 11630

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

6-XIV (1979-1980) : N° 1 : Ontwerp van wet.

	Pages		Bladz.
B. Benelux	15	B. Benelux	15
C. CEMT	16	C. ECMT	16
D. CTI	17	D. CIV	17
E. OCDE	18	E. OESO	18
III. Politique nationale des transports	19	III. Nationaal vervoerbeleid	19
A. La Société nationale des Chemins de fer belges	19	A. De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	19
B. Transports urbains et régionaux	31	B. Stedelijk vervoer en streekvervoer	31
C. Transport routier et sécurité routière	37	C. Wegvervoer en verkeersveiligheid	37
D. Aéronautique	44	D. Luchtvaart	44
E. Politique portuaire. — Navigation intérieure et navigation maritime	54	E. Havenbeleid — Binnenvaart en Zeevaart	54
Discussion générale	69	Algemene bespreking	69
I. Données budgétaires et problème de l'énergie	69	I. Budgettaire gegevens en energieprobleem	69
II. Politique internationale des transports	75	II. Internationaal vervoerbeleid	75
III. Politique nationale des transports	78	III. Nationaal vervoerbeleid	78
Discussion des articles	127	Artikelsgewijze bespreking	127
Votes	136	Stemmingen	136
Annexe 1. Exécution de la loi du 18 février 1969	137	Bijlage 1. Uitvoering van de wet van 18 februari 1969	137
Annexe 2. Prix pratiqués ces dernières années dans différents secteurs de transport	138	Bijlage 2. Toegepaste prijzen in verschillende transporttakken	138
Annexe 3. Note du Ministre sur le transport des handicapés	139	Bijlage 3. Nota van de Minister over transport van mindervaliden	139
Annexe 4. Réponses reçues tardivement	146	Bijlage 4. Nagekomen antwoorden	146

EXPOSE DU MINISTRE

I. Données budgétaires et problème de l'énergie

Les crédits de dépenses courantes compris dans le budget des Communications de l'année 1980 se montent à un total de 68 550,3 millions, pour 64 441,6 millions en 1979, ce qui signifie une augmentation de 6,38 p.c. Ces 68 milliards représentent 6,24 p.c. du total des dépenses courantes du budget de l'Etat pour 1980.

Pour l'année 1979, le feuilleton qui a été introduit comprend une augmentation nette de 170 millions.

Comme les années précédentes, la plus grande partie des dépenses courantes est destinée aux interventions dans le transport en commun, notamment la SNCB (44 555,0 millions), la SNCV et les Sociétés de Transports intercommunaux (au total 14 580,0 millions, dont 700 millions sont inscrits à un nouvel article 66.04 du titre IV, le « Fonds de Promotion des Transports publics » qui comporte la part des recettes de la vignette autoroutière, qui revient aux Communications).

Les dépenses de capital (Titre II) comprennent :

Crédits non dissociés : 8 164,2 millions par rapport à 4 012,3 millions pour le budget initial de 1979.

Crédits d'engagement : 23 761,0 millions par rapport à 22 295,8 millions en 1979.

Crédits d'ordonnancement : 16 764,0 millions par rapport à 17 670,2 millions en 1979.

La forte majoration des crédits non dissociés se retrouve quasi intégralement dans la majoration de la dotation au Fonds destiné à assurer le maintien et le développement de la marine marchande et de la pêche maritime prévu dans le cadre du plan d'Alarme pour la Marine marchande, décidé par le Gouvernement en décembre 1978. En exécution de cette décision, un crédit supplémentaire de 3 223,3 millions a d'ailleurs été inscrit au feuilleton 1979.

Pour ce qui concerne les crédits non dissociés, il y a lieu d'attirer l'attention sur la dernière tranche du rachat par l'Etat de la partie du capital des sociétés de transports en commun appartenant au secteur privé (724,6 millions).

En outre, les dépenses de capital comprennent une partie considérable du programme d'investissements du département :

	(En millions de francs)
SNCB	12 700,5
Métro	9 842,9
Chaîne radar	700,0
RVA	1 986,3 (inscrits au budget de la RVA)
Divers	517,6
Total	25 747,3

UITEENZETTING VAN DE MINISTER

I. Budgettaire gegevens en energieproblemen

De begroting van Verkeerswezen voor het jaar 1980 bevat kredieten voor lopende uitgaven voor een totaal van 68 550,3 miljoen, tegenover 64 441,6 miljoen voor 1979, wat een stijging betekent van 6,38 p.c. Deze 68 miljard vertegenwoordigen 6,24 p.c. van de totale lopende uitgaven vervat in de Rijksbegroting 1980.

Voor het jaar 1979 werd een bijblad ingediend met een nettovermeerdering van 170 miljoen.

Zoals in de vorige jaren, gaat ook nu het grootste deel van deze lopende uitgaven naar de tussenkomsten in het openbaar vervoer, namelijk de NMBS (44 555,0 miljoen), de NMVB en de Maatschappijen voor Intercommunaal Vervoer (in totaal 14 580,0 miljoen, waarvan 700 miljoen terug te vinden zijn op een nieuw artikel 66.04 van titel IV namelijk het « Fonds ter bevordering van het Openbaar Vervoer » dat het aandeel bevat dat aan het departement Verkeerswezen wordt toegewezen van de opbrengst van het « auto-snelwegenvignet »).

De kapitaaluitgaven (Titel II) bevatten :

Niet-gesplitste kredieten : 8 164,2 miljoen tegenover 4 012,3 miljoen voor de oorspronkelijke begroting van 1979.

Vastleggingskredieten : 23 761,0 miljoen tegenover 22 295,8 in 1979.

Ordonnanceringskredieten : 16 764,0 miljoen tegenover 17 670,2 miljoen in 1979.

De aanzienlijke stijging der niet-gesplitste kredieten is haast integraal terug te vinden in de vermeerdering van de dotatie aan het Fonds bestemd om het behoud en de ontwikkeling te verzekeren van de handelsvloot en de zeevisserij, in het kader van het Alarmplan voor de Koopvaardij dat in december 1978 door de Regering beslist werd. In uitvoering van deze beslissing werd overigens ook een bijkrediet van 3 223,3 miljoen ingeschreven in het bijblad 1979.

Bij de niet-gesplitste kredieten kan tevens de aandacht gevestigd worden op de laatste schijf van de afkoop door de Staat van het gedeelte van het kapitaal der Maatschappijen voor Intercommunaal Vervoer, toebehorende aan de private sector (724,6 miljoen).

De kapitaalverrichtingen bevatten verder een belangrijk deel van het investeringsprogramma van het departement :

	(In miljoenen franken)
NMBS	12 700,5
Metro	9 842,9
Radarketen	700,0
RLW	1 986,3 (ingeschreven in de eigen begroting van de RLW)
Diversen	517,6
Totaal	25 747,3

Le programme global d'investissements du département des Communications pour 1980 comprend par ailleurs, dans le secteur des Organismes d'intérêt public :

	(En millions de francs)
RTM	1 060,0
SNCB	2 226,5
SNCV	3 377,5
STI	3 714,5
ORMI	9,7
Total	10 388,2

Le programme d'investissements global du département se situe donc à 36 135,5 millions ou 14,73 p.c. de la totalité du programme d'investissements pour 1980.

Enfin, une partie considérable des crédits dans le secteur des Communications est reprise au titre VII, dans les budgets des organismes d'intérêt public qui sont classés dans la catégorie A par la loi du 16 mars 1954 :

La RVA : les recettes propres sont évaluées à 3 757 millions, tandis que des crédits pour dépenses propres sont inscrits à concurrence de 4 331 millions.

Pour ce qui concerne le résultat d'exploitation, un léger boni de 10,8 millions est prévu (abstraction faite des amortissements).

La RTM : les recettes propres sont évaluées à 4 181,8 millions par rapport aux dépenses totales de 4 180,8 millions.

Pour ce qui concerne le résultat d'exploitation, il était prévu un déficit de 102 millions sur base des chiffres du budget. D'après les dernières données relatives aux recettes, il s'avère que le compte d'exploitation pourra se clôturer sans déficit.

En tout état de cause, l'exploitation entraîne un cash-flow positif.

L'ORMI : les recettes propres sont évaluées à 107,0 millions et les dépenses propres à 111,3 millions.

**

Comme introduction à la discussion proprement dite du budget du département des Communications et ses différents secteurs, j'ai cru utile de demander votre attention pour un problème qui fait spécialement l'objet de notre préoccupation, à savoir le problème de l'énergie plus particulièrement dans le secteur des transports.

A. Le problème de l'énergie dans son contexte

L'utilisation rationnelle de l'énergie dans le domaine des transports

L'essor économique des pays occidentaux a été commandé par la libre disposition d'une énergie abondante et bon marché.

Het totale investeringsprogramma 1980 van het departement Verkeerswezen bevat verder in de sector der instellingen van Openbaar Nut :

	(In miljoenen franken)
RMT	1 060,0
NMBS	2 226,5
NMVB	3 377,5
MIV	3 714,5
DRB	9,7
Totaal	10 388,2

In totaal bedraagt het investeringsprogramma van het departement aldus 36 135,5 miljoen of 14,73 pct. van het totale investeringsprogramma voor 1980.

Tenslotte is een aanzienlijk deel der kredieten in de sector Verkeerswezen opgenomen in titel VII, met name in de begrotingen der Instellingen van Openbaar Nut die door de wet d.d. 16 maart 1954, werden ondergebracht onder de categorie A :

De RLW : de eigen ontvangsten worden geraamd op 3 757 miljoen terwijl kredieten werden ingeschreven voor eigen uitgaven ten belope van 4 331 miljoen.

Inzake exploitatieresultaat wordt een licht boni ten belope van 10,8 miljoen verwacht (exclusief de afschrijvingen).

De RMT : de eigen ontvangsten worden geraamd op 4 181,8 miljoen tegenover een totaal aan uitgaven van 4 180,8 miljoen.

Wat het exploitatieresultaat betreft werd, op basis van de cijfers van de begroting, een negatief saldo verwacht van 102 miljoen. De laatste gegevens inzake ontvangsten laten echter uitschijnen dat het exploitatieresultaat geen tekort zal vertonen.

In ieder geval geeft de exploitatie een positieve cash-flow.

De DRB : de eigen ontvangsten worden geraamd op 107,0 miljoen en de eigen uitgaven op 111,3 miljoen.

**

Als inleiding op de eigenlijke bespreking van de begroting van het departement van Verkeerswezen en de diverse sectoren ervan, heb ik het nuttig geoordeeld vandaag uw aandacht te vragen voor een probleem dat het voorwerp uitmaakt van onze bijzondere bekommernis, namelijk het energieprobleem en meer bepaald in de transportsector.

A. Situering van het energieprobleem

Het rationeel energiegebruik in de vervoersector

De economische groei van de Westerse landen werd afgedwongen door de vrije beschikking over een overvloedige en een goedkope energie.

Cette situation fut remise en cause par la crise pétrolière qui débuta en 1973 et qui a rebondi au début de 1979. Elle résulte de la conjonction d'une crise immédiate engendrée par une insuffisance marginale de production et d'une crise à plus long terme née de l'incertitude quant à l'ampleur des réserves pétrolières et leur coût d'exploitation. Ces deux facteurs ont entraîné une hausse continue et forte des prix du pétrole. Plus que le décalage de l'offre par rapport à la demande, c'est cette hausse de prix qui, pesant lourdement sur la balance des paiements des pays européens importateurs, pose le problème le plus grave, du moins à court terme.

A des degrés divers, tous les pays européens sont affectés par cette crise; de même, les différents secteurs de leur économie ne sont pas également menacés.

D'une part en effet, certains pays de l'Europe occidentale disposent de ressources énergétiques relativement importantes et sont de ce fait moins dépendants de l'extérieur. La Belgique est quant à elle plus fortement dépendante pour son approvisionnement énergétique que l'ensemble des autres pays européens puisque le degré de dépendance nationale est d'environ 85 p.c., contre 45 p.c. en moyenne aussi bien pour toute l'Europe de l'Ouest que pour les neuf pays de la CEE.

Combinée au fait que la consommation énergétique nationale par habitant est l'une des plus élevées au monde, après les États-Unis, le Canada et la Suède, mais avant l'Allemagne de l'Ouest, le Royaume-Uni, le Japon et la France, cette situation de dépendance voit son caractère de vulnérabilité renforcé.

D'autre part, certains secteurs de l'activité économique sont plus exposés que d'autres dans la mesure où ils dépendent plus largement du pétrole. Si la moitié de l'énergie totale consommée est, directement ou indirectement, d'origine pétrolière, cette moyenne cache des disparités importantes, notamment au niveau du secteur des transports.

Le bilan énergétique de la Belgique se présente de la façon suivante :

- Les secteurs domestique et tertiaire : 28 p.c.;
- Le secteur industriel : 55,5 p.c.;
- Le secteur des transports : 16,5 p.c.

Ces parts, données à titre indicatif, sont sensiblement les mêmes dans les autres pays européens.

Quant à la consommation énergétique primaire dans les transports belges, elle se présente de la façon suivante :

a) Secteur routier

— Gaz	négligeable
— Essence	37,00 %
— Diesel	17,40 %
	54,40 %

Deze toestand werd verbroken tengevolge van de oliecrisis die een aanvang nam in 1973 en die weer oplaaide in 't begin van 1979. Zij vloeide voort uit het samenspel van een plotse crisis verwerkt door een marginale productie die onvoldoende was en door een crisis op langere termijn ontstaan door de onzekerheid over de omvang van de olie-reserves en over hun exploitatiekosten. Deze twee factoren hebben geleid tot een voortdurende en sterke stijging van de olieprijs. Meer dan de wanverhouding van het aanbod ten opzichte van de vraag is het deze verhoging van de prijs, die zeer zwaar weegt op de betalingsbalans van de Europese landen, en een ernstig probleem scheidt, tenminste op korte termijn.

Alle Europese landen worden op verschillende niveaus getroffen door deze crisis; zo ook zijn de verschillende sectoren van hun economie niet op dezelfde manier bedreigd.

Inderdaad, enerzijds beschikken sommige landen van West-Europa over tamelijk belangrijke oliebronnen en zijn door dit feit minder afhankelijk van het buitenland. België van zijn kant, is meer afhankelijk voor zijn energiebevoorrading dan het geheel van de andere Europese landen, omdat zijn afhankelijkheidsgraad ongeveer 85 pct. bedraagt, tegenover 45 pct. gemiddeld zowel voor gans West-Europa als voor de negen EEG-landen.

Gekoppeld aan het feit dat het nationaal energieverbruik per hoofd een van de hoogste ter wereld is, na de Verenigde Staten, Canada en Zweden, maar vóór West-Duitsland, het Verenigd Koninkrijk, Japan en Frankrijk, is deze toestand van afhankelijkheid aanzienlijk kwetsbaarder.

Anderzijds zijn zekere sectoren van de economische bedrijvigheid nog meer blootgesteld dan andere, in die mate wanneer zij nog op een grotere schaal afhangen van de olie. Wanneer de helft van het totale energieverbruik, rechtstreeks of onrechtstreeks, van olieachtige oorsprong is, dan verbergt dit gemiddelde belangrijke tegenstellingen, namelijk op het vlak van de vervoerssector.

De energetische verdeling in België ziet er als volgt uit :

- De huishoudelijke en tertiaire sector : 28 pct.;
- De industriële sector : 55,5 pct.;
- De vervoerssector : 16,5 pct.

Deze verdelingen, als titel van inlichting gegeven, zijn ongeveer dezelfde als in de andere Europese landen.

Wat betreft het primaire energieverbruik van het vervoer in België, ziet de toestand er als volgt uit :

a) Wegvervoer

— Gas	onbelangrijk
— Benzine	37,00 %
— Diesel	17,40 %
	54,40 %

b) Secteur ferroviaire (SNCB)		
— Diesel	1,68 %	
— Electricité	2,56 %	
		4,24 %
c) Tramways et métro		
— Electricité		0,84 %
d) Secteur de la navigation intérieure		
— Diesel		2,76 %
e) Aviation		
— Kérosène		4,61 %
f) Secteur de la navigation maritime et de la pêche maritime		
— Diesel	7,15 %	
— Fuel lourd	26,00 %	
		33,15 %

Ces quelques données permettent de tirer les conclusions suivantes :

— Les transports consomment plus que les autres secteurs de l'activité économique de l'énergie d'origine pétrolière (96,6 p.c. de la consommation totale du secteur) et se trouvent particulièrement placés au centre des préoccupations actuelles;

— La part du secteur routier est très importante puisqu'elle s'élève à plus de 54 p.c. du total; près de 40 p.c. de cette part sont consommés par la voiture privée;

— La part de l'énergie électrique est très faible (moins de 3,5 p.c. du total); elle se retrouve uniquement dans les secteurs ferroviaire et urbain (métro et tramways).

D'un moyen de transport à l'autre, la consommation d'énergie est très variable; le classement des moyens de transport selon la consommation d'énergie, est le suivant :

Par voyageur-kilomètre :

a) Chemin de fer	1,0
b) Autobus interurbains	2,2
c) Autobus urbains	2,3
d) Tramways	3,2
e) Voitures particulières	3,6
f) Aviation	4,5

Par tonne-kilomètre :

a) Chemin de fer	1,0
b) Voie navigable	1,4
c) Transport routier	3,7

Ces classements résultent de moyennes et peuvent être modifiés en fonction du taux d'occupation des moyens de transport.

Toutes ces informations conduisent à penser que l'énergie est devenue un élément décisionnel important dont il s'agit de tenir compte dans la politique des transports.

En vue d'utiliser aussi rationnellement que possible l'énergie dans le domaine des transports, diverses mesures con-

b) Spoorwegen (NMBS)		
— Diesel	1,68 %	
— Electriciteit	2,56 %	
		4,24 %
c) Tram en metro		
— Electriciteit		0,84 %
d) Binnenvaart		
— Diesel		2,76 %
e) Luchtvaart		
— Kerozene		4,61 %
f) Zeewezen en zeevisserij		
— Diesel	7,15 %	
— Stookolie	26,00 %	
		33,15 %

Deze enkele gegevens laten toe volgende besluiten te trekken :

— Het vervoer verbruikt meer primaire petroleumenergie (96,6 pct. van het totale verbruik van de sector) dan de andere sectoren van de economische bedrijvigheid en bevindt zich bijzonder geplaatst in het middelpunt van de heden-daagse bezorgdheid.

— Het aandeel van het wegvervoer is zeer belangrijk omdat het in totaal meer dan 54 pct. bedraagt; meer dan 40 pct. van dit deel wordt door personenwagens verbruikt.

— Het aandeel van de elektrische energie is zeer miniem (minder dan 3,5 pct. van het totaal); men vindt haar uitsluitend terug bij de spoorwegen en stedelijk vervoer (metro en tram).

Het energieverbruik verschilt van het ene vervoermiddel tot het andere; volgens hun energieverbruik kunnen de transportmiddelen gerangschikt worden als volgt :

Per reiziger-kilometer :

a) Spoorweg	1,0
b) Intercommunale autobus	2,2
c) Stedelijke autobus	2,3
d) Tram	3,2
e) Personenwagens	3,6
f) Luchtvaart	4,5

Per ton-kilometer

a) Spoorweg	1,0
b) Binnenvaart	1,4
c) Wegvervoer	3,7

Deze rangschikkingen vloeien voort uit de gemiddelden en kunnen wijzigingen ondergaan in functie van de bezettingsgraad van de vervoermiddelen.

Al deze informatie brengen ons ertoe te bedenken dat de energie een belangrijke beslissingsfactor is geworden waarmee men in de vervoerpolitiek moet rekening houden.

Met het oog op een zo rationeel mogelijk energieverbruik inzake het vervoer, werden verschillende concrete maatre-

crêtes ont été prises au niveau du Département; d'autres le seront sous peu. Enfin, un plan d'action plus général est en voie d'élaboration.

B. Mesures au niveau du Département des Communications

1. Utilisation rationnelle de l'énergie dans le domaine routier

Par sa consommation totale, le transport par route est l'un des domaines privilégiés dans lequel des actions peuvent être menées.

1.1. Campagne d'information

Le Conseil supérieur de la Sécurité routière collaborera à une campagne d'information par voie d'affichage afin de conseiller aux automobilistes d'adopter un style de conduite économique; cette campagne liera les aspects « économie d'énergie » et « sécurité routière ».

Elle sera lancée au début de l'année 1980. Le Département étudie aussi la possibilité de compléter cette information par la voie de communiqués de presse et en distribuant des dépliants aux automobilistes.

Il entre également dans les intentions du Département d'insister auprès des écoles de conduite pour qu'elles démontrent aux candidats automobilistes tous les avantages qui découlent d'une conduite raisonnée et rationnelle, notamment du point de vue de l'énergie.

Une même attention sera accordée dans le cadre de certains cours de formation professionnelle donnés aux transporteurs de voyageurs et de marchandises.

1.2. Limitations de vitesse

Les limitations de vitesse qui sont en vigueur actuellement ont été instaurées tant pour des raisons de sécurité routière que pour des raisons d'économies d'énergie. Comme ces deux raisons sont toujours d'une très grande actualité, il n'est pas opportun de modifier ces limitations.

1.3. Information objective sur la consommation des véhicules

Dans le but d'informer de façon objective le public sur la consommation des véhicules qu'il achète, le Département des Communications envisage de traduire dans la réglementation belge une recommandation de la Commission économique pour l'Europe relative à la mesure standardisée de la consommation et de la puissance des moteurs des véhicules automobiles.

Une telle insertion dans la réglementation belge peut être de nature à orienter indirectement le choix des acheteurs vers des véhicules qui consomment moins.

1.4. Etat de fonctionnement des moteurs

L'état de fonctionnement des moteurs a une grande influence sur sa consommation.

gelen genomen op het Departement; andere zullen binnen afzienbare tijd aan bod komen. Tenslotte, wordt een meer algemeen actieplan uitgewerkt.

B. Maatregelen op het vlak van het Departement van Verkeerswezen

1. Rationeel gebruik van de energie bij het wegvervoer

Door zijn totaal verbruik is het wegvervoer één van de bevoorrechte domeinen waarop acties kunnen gevoerd worden.

1.1. Informatiecampagne

De Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid zal meewerken aan een informatiecampagne via aanplakborden om aan de automobilisten raad te geven een zuinige rijstijl aan te nemen; deze campagne zal de aspecten « energiebesparing » en « wegveiligheid » samenbrengen.

Zij zal begin 1980 een aanvang nemen. Het Departement bestudeert ook de mogelijkheid deze informatie aan te vullen met persmededelingen en folders voor automobilisten.

Het ligt eveneens in de bedoeling van het Departement er bij de rijtscholen op aan te dringen aan de kandidaat-automobilisten alle voordelen bij te brengen die voortvloeien uit een beredeneerd en rationeel rijgedrag, meer bepaald op het vlak van de energie.

Een gelijkaardige aandacht zal gegeven worden, in het kader van sommige cursussen voor beroepsopleiding, aan de vervoerders van personen en goederen.

1.2. Snelheidsbeperking

De huidige snelheidsbeperkingen werden ingesteld zowel omwille van de wegveiligheid als omwille van de energiebesparing. Aangezien deze twee redenen nog steeds actueel zijn, is het niet wenselijk hier wijzigingen door te voeren.

1.3. Objectieve informatie over het verbruik van voertuigen

Om het publiek objectief voor te lichten over het verbruik van de voertuigen die gekocht worden, overweegt het Departement in de Belgische reglementering een aanbeveling op te nemen van de Economische Commissie voor Europa met betrekking tot het gestandaardiseerd meten van het verbruik en van het vermogen van de motoren van autovoertuigen.

Een dergelijke inlassing in de Belgische reglementering kan de keuze van de kopers onrechtstreeks richten naar voertuigen die minder verbruiken.

1.4. Werking van de motoren

De werking van de motoren heeft een grote invloed op het verbruik.

Le Département examine pour l'instant l'opportunité et la possibilité de contrôler cet état lors des passages des véhicules au contrôle technique automobile.

Dans un premier stade, il pourrait être envisagé d'avertir les automobilistes de la consommation excédentaire et des frais indirects qui résultent du mauvais état mécanique de leur moteur.

1.5. Bruit, pollution et consommation d'énergie

Des limites ont été fixées et sont en vigueur en ce qui concerne le bruit et la pollution des véhicules automobiles. Un abaissement supplémentaire de ces limites engendre inévitablement une augmentation de la consommation d'énergie.

Dans le cadre de deux organisations internationales (Communautés économiques européennes et Commission économique pour l'Europe), certains pays souhaitent cependant que ces normes soient fixées à un niveau inférieur.

Sans vouloir remettre en cause l'utilité et la nécessité des limites actuelles relatives au bruit et à la pollution, la Belgique prendra comme position de ne pas les modifier à la baisse, ceci pour des raisons énergétiques. Il semble en effet que la situation actuelle donne un bon compromis.

1.6. Limiteurs de vitesse

A la fois pour des raisons de sécurité routière, mais aussi pour des raisons d'économies d'énergie, la France va imposer le placement de dispositifs limiteurs de vitesse sur les véhicules poids lourds transportant des marchandises dangereuses; cette mesure entrera en vigueur à partir du 1^{er} janvier 1980.

Le Département étudie pour l'heure la possibilité d'introduire une mesure analogue pour tous les véhicules utilitaires, y compris les véhicules ne transportant pas des marchandises dangereuses; il sera tenu compte de l'expérience française;

Il est à noter que dès à présent une disposition du cahier des charges relative aux autobus des sociétés de transports intercommunaux et de la SNCV a pour effet de diminuer la vitesse de rotation du moteur pour que celui-ci fonctionne à son couple maximum; il en résulte un meilleur rendement et une économie d'énergie.

1.7. Aspects fiscaux

Pour orienter la consommation et pour éviter que l'énergie disponible ne soit gaspillée, la fiscalité reste assurément un instrument efficace. Des contacts seront pris avec le Ministère des Finances pour examiner dans quelle mesure la taxation actuelle (taxe de circulation et droits acquis) peut être plus intimement liée à la consommation réelle des véhicules, comment il est possible de privilégier relativement les véhicules consommant du LPG et dans quelle proportion il pourrait être opportun d'accorder des dégrèvements fiscaux aux personnes qui apportent la preuve qu'elles utilisent les transports en commun de façon régulière.

Het Departement onderzoekt momenteel de opportuniteit en de mogelijkheid dit te controleren ter gelegenheid van de technische controle van de voertuigen.

In een eerste stadium zou kunnen overwogen worden de automobilisten op de hoogte te stellen van het uitzonderlijk verbruik en de indirecte kosten die voortvloeien uit de slechte mechanische toestand van hun voertuigmotor.

1.5. Lawaai, vervuiling en energieverbruik

Beperkingen werden vastgesteld en zijn van kracht betreffende het lawaai en de vervuiling door autovoertuigen. Een verdere verlaging van deze normen zou ongetwijfeld een verhoging van het energieverbruik veroorzaken.

In het raam van twee internationale organisaties (Europese Economische Gemeenschap en de Economische Commissie voor Europa), wensen sommige landen dat deze normen op een lager niveau zouden gebracht worden.

Zonder het nut en de noodzaak van de huidige beperkingen met betrekking tot het lawaai en de vervuiling in vraag te willen stellen, neemt België het standpunt in ze niet te verlagen omwille van energetische redenen. Het lijkt inderdaad zo dat met de huidige situatie een goed compromis werd bereikt.

1.6. Snelheidsbeperkers

Zowel omwille van veiligheidsoverwegingen als om redenen van energiebesparing, zal Frankrijk het plaatsen van snelheidsbeperkers opleggen op zware vrachtwagens voor het vervoer van gevaarlijke goederen; deze maatregel zal van kracht worden vanaf 1 januari 1980.

Het Departement bestudeert op dit ogenblik de mogelijkheid een analoge maatregel in te voeren voor alle bedrijfsvoertuigen, met inbegrip van de voertuigen voor het vervoer van gevaarlijke goederen; hierbij zal rekening gehouden worden met de ervaring opgedaan in Frankrijk.

Noteren wij dat van nu af een beschikking van het lastenboek met betrekking tot de autobussen van de maatschappijen voor intercommunaal vervoer en van de NMVB tot gevolg heeft dat de rotatiesnelheid van de motor zal verminderd worden opdat hij op maximum-koppel zou werken; dit heeft een beter rendement en een energiebesparing tot gevolg.

1.7. Fiskale aspecten

Om het verbruik te oriënteren en om te vermijden dat de beschikbare energie zou verspild worden, blijft de fiscaliteit zonder twijfel een efficiënt instrument. Er zal contact opgenomen worden met het Ministerie van Financiën om te onderzoeken in hoeverre de huidige belasting (verkeersbelasting en verworven rechten) wellicht nauwer kan verbonden worden aan het reëel verbruik van de voertuigen, hoe een bevoorrechte behandeling van voertuigen die LPG verbruiken mogelijk kan zijn en in welke verhouding het opportuun zou zijn fiscale verminderingen toe te staan aan personen die kunnen bewijzen dat zij regelmatig het openbaar vervoer gebruiken.

1.8. « Car-pooling » — « Taxi-stop »

Tant en Belgique que dans d'autres pays, diverses initiatives privées ont été prises en vue de promouvoir les systèmes de « car-pooling » ou de « taxi-stop ».

Compte tenu de la législation de 1946, le Département étudie pour l'instant s'il convient ou non d'en favoriser le développement en Belgique; à cette occasion on ne perdra pas de vue les problèmes de congestion et de saturation.

2. *Transports en commun*

Les consommations unitaires des différents modes de transport montrent à l'évidence que tout ce qui favorise l'utilisation des transports en commun est de nature à conduire à une utilisation plus rationnelle de l'énergie.

Ne serait-ce que pour des raisons énergétiques, l'accent qui a été mis depuis plusieurs années sur la promotion des formes communes de transport se trouverait justifié.

Dans le cadre de cette politique générale, plusieurs aspects ou initiatives sont à mettre en exergue.

2.1. *Facilités de circulation à accorder aux transports en commun*

L'augmentation de la vitesse commerciale des véhicules des transports en commun est un objectif à atteindre tant du point de vue des dépenses d'exploitation des sociétés de transport et de la qualité du service qu'elles rendent que du point de vue de la consommation énergétique. Aussi, des contacts seront noués avec le Ministère des Travaux publics afin que le projet de loi préparé par le Département des Communications visant à permettre au Ministère des Communications de prendre des initiatives en la matière puisse être soumis au législateur le plus rapidement possible.

2.2. *Contrats de consommation*

Parmi les dépenses d'exploitation des sociétés de transport en commun, le poste « énergie » représente une part de plus en plus importante.

Le Département va étudier avec toutes ces sociétés la possibilité de passer des contrats d'engagement afin de réduire d'un pourcentage global leur consommation sans pour autant nuire à la qualité des services prestés.

Des contacts seront pris dans le même but avec la fédération nationale des transporteurs routiers et la fédération belge des exploitants d'autocars et d'autobus.

2.3. *Secteur ferroviaire*

Le Département poursuivra activement la politique ferroviaire qu'il mène depuis plusieurs années.

Certains éléments de cette politique ont sans conteste un impact très sensible sur la consommation d'énergie et

1.8. Car-pooling — Taxi-stop

Zowel in België als in de andere landen werden verschillende privé-initiatieven genomen om de systemen « car-pooling » of « taxi-stop » te bevorderen.

Rekening gehouden met de reglementering van 1946, bestudeert het Departement nu of het al dan niet gepast is de ontwikkeling hiervan in België te begunstigen; bij deze gelegenheid zullen de kongestie- en saturatieproblemen niet uit het oog worden verloren.

2. *Gemeenschappelijk vervoer*

Het verbruik per eenheid door de verschillende vervoerswijzen toont alleszins aan dat al wat het gebruik van het gemeenschappelijk vervoer bevordert van aard is om tot een rationeel gebruik van de energie te komen.

Alleen al om redenen van energie is de nadruk, die sinds verscheidene jaren gelegd wordt op de promotie van de vormen van gemeenschappelijk vervoer, gerechtvaardigd.

In het raam van deze algemene politiek moeten verschillende aspecten of initiatieven op de voorgrond treden.

2.1. *Verkeersfaciliteiten voor het gemeenschappelijk vervoer*

De verhoging van de commerciële snelheid van de voertuigen van het gemeenschappelijk vervoer is een objectief dat moet beoogd worden zowel vanuit het standpunt van de exploitatieuitgaven van de vervoermaatschappijen en de kwaliteit van de diensten die zij presteren, als vanuit het oogpunt van energieverbruik. Tevens zullen kontakten gelegd worden met het Ministerie van Openbare Werken opdat het ontwerp van wet, voorbereid door het Departement van Verkeerswezen met als bedoeling het Ministerie van Verkeerswezen in staat te stellen initiatieven ter zake te nemen, zo vlug mogelijk zou kunnen voorgelegd worden aan de wetgever.

2.2. *Verbruikskontrakten*

Van de exploitatieuitgaven van de Maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer, slorpt de post « energie » een steeds groter aandeel op.

Het Departement gaat met al de Maatschappijen de mogelijkheid bestuderen vastleggingskontrakten aan te gaan om hun verbruik met een globaal percentage te verminderen zonder daarom te raken aan de kwaliteit van de gepresteerde diensten.

Met dezelfde bedoeling zal contact genomen worden met de Nationale Federatie voor Baanvervoerders en met de Belgische Federatie van autobus- en autocarexploitanten.

2.3. *Spoorwegsektor*

Het Departement zet actief de spoorwegpolitiek voort die sinds verscheidene jaren gevoerd wordt.

Sommige elementen van deze politiek hebben zonder twiifel een zeer gevoelige invloed op het energieverbruik en op

sur les possibilités de diversifier les sources d'énergie primaire; parmi eux, il convient de relever :

— la politique de suppression des passages à niveau qui, notamment en zone urbaine et suburbaine, permet entre autres d'accroître la fluidité du trafic routier et de diminuer la consommation énergétique des véhicules;

— la SNCB multiplie les initiatives visant à créer des parkings auprès des gares afin de promouvoir l'utilisation des trains, notamment par les navetteurs qui représentent les deux tiers de la clientèle de la SNCB;

— le plan quinquennal 1981-1985 de la SNCB prévoit l'affectation d'une somme de 13,8 milliards de francs pour la poursuite de l'électrification du réseau; tout sera mis en œuvre pour que ce plan soit exécuté à 100 p.c.;

— la SNCB recherchera des possibilités afin d'adapter mieux encore l'offre de transport à la demande en faisant varier la composition de ses trains ou de ses rames d'automotrices; elle mettra également tout en œuvre afin de rationaliser ses services en transférant éventuellement une partie de ceux-ci à la SNCV.

Des recherches analogues de rationalisation seront menées au sein de la SNCV et des six sociétés de transport intercommunaux;

— les formules « train-vélo » seront promues.

2.4. Transports en commun urbains et régionaux

Dans le cadre de la politique générale visant à promouvoir les transports en commun, il y a lieu de relever que la SNCV a commandé des autobus articulés de grande capacité et que la STIB étudie pour l'instant la possibilité d'acheter de tels véhicules.

Indéniablement, il s'agit là d'achats qui permettent de réduire la consommation de carburant par voyageur transporté. Sur base des expériences en cours, il sera examiné dans quelle mesure il conviendra de multiplier de tels achats.

2.5. Infrastructures

Le plan quinquennal 1981-1985 de la Belgique est en voie d'élaboration. Des contacts seront pris avec le Bureau du Plan et le Ministère des Travaux publics pour que la part des investissements réservés à la promotion des transports en commun soit accrue et pour qu'un effort plus grand soit consenti en faveur de ces derniers.

3. Autres secteurs du transport

3.1. Navigation intérieure

Dans le secteur de la navigation intérieure, le système des primes de déchirage et la possibilité récente qui a permis d'apporter aux entrepreneurs une aide financière pour des modernisations ou de nouveaux achats ont pour effet de rajeunir la flotte et d'augmenter la capacité moyenne de transport par bateau.

Il en résulte une utilisation plus rationnelle de l'énergie.

de possibilités de primaire energiebronnen af te wisselen; vermelden wij o.m. :

— de politiek van afschaffing van overwegen die, meer bepaald in de stad en de voorsteden, o.m. toelaat tot een vlotter wegverkeer te komen en het energieverbruik van de voertuigen te verminderen;

— de NMBS neemt steeds meer initiatieven om parkings aan te leggen bij de stations om het gebruik van de treinen te bevorderen, meer bepaald door de pendelaars die tweede vertegenwoordigen van de clientèle van de NMBS;

— het vijfjarenplan 1981-1985 van de NMBS voorziet in een som van 13,8 miljard frank voor het voortzetten van de elektrificering van het net; alles zal in het werk gesteld worden om het plan voor 100 pct. uit te voeren;

— de NMBS zal mogelijkheden onderzoeken om beter het aanbod aan de vraag aan te passen door de samenstelling te wijzigen van haar treinen of motorstellen; zij zal tevens alles in het werk stellen om de diensten te rationaliseren door eventueel een gedeelte over te hevelen naar de NMVB.

Gelijkaardige rationaliseringsmaatregelen zullen getroffen worden in de schoot van de NMVB en van de zes maatschappijen voor intercommunaal vervoer :

— de formules « trein-fiets » worden voortgezet.

2.4. Stedelijk en regionaal gemeenschappelijk vervoer

In het raam van een algemene politiek om het gemeenschappelijk vervoer te bevorderen moeten wij vermelden dat de NMVB gelede autobussen met grote capaciteit heeft besteld en dat de MIVB voor 't ogenblik bestudeert dergelijke voertuigen aan te kopen.

Ongetwijfeld gaat het hier om aankopen die toelaten het brandstofverbruik per vervoerde reiziger te verminderen. Op basis van aan de gang zijnde experimenten zal onderzocht worden in hoeverre dergelijke aankopen nog kunnen vermeerderd worden.

2.5. Infrastrukturen

Het vijfjarenplan 1981-1985 van België wordt uitgewerkt. Kontakten zullen genomen worden met het Planbureau en het Ministerie van Openbare Werken opdat het aandeel van investeringen bestemd voor de bevordering van het gemeenschappelijk vervoer zou verhoogd worden en opdat hiervoor nog een grotere inspanning zou worden geleverd.

3. Andere vervoersektoren

3.1. Binnenvaart

In de sektor van de Binnenvaart, hebben het systeem van de slooppremies en de recente mogelijkheid voor de ondernemers financiële hulp te verkrijgen voor modernisering of nieuwe aankopen, een verjonging van de vloot en een verhoging van de gemiddelde vervoer capaciteit per schip tot gevolg.

Hieruit resulteert een meer rationeel gebruik van de energie.

Dans la mesure du possible, le Département favorise également l'acquisition de matériel de poussage.

3.2. Secteur aérien

La Sabena a orienté progressivement son exploitation vers l'utilisation d'avions « gros porteurs et moyens porteurs » (Boeing 737, DC-10 en commande et Airbus en commande) qui sont nettement plus économiques au point de vue de la consommation de carburant et moins bruyants.

3.3. Secteur maritime

Les bateaux de la RTM ont été convertis pour permettre l'utilisation du fuel « moyen » au lieu de fuel « léger », afin de favoriser une consommation plus rationnelle de l'énergie.

3.4. Secteur du transport routier de marchandises

Le Département étudie pour l'heure une révision de la loi du 1^{er} août 1960 relative au transport rémunéré de choses par route afin d'augmenter l'efficacité du certificat de transport et de donner par là l'occasion aux transporteurs d'augmenter le taux d'occupation de leurs véhicules et de rationaliser leur exploitation, notamment en matière d'énergie.

4. Action générale dans le domaine de l'utilisation rationnelle de l'énergie dans les transports

Toutes les actions dont il a déjà été question concernent des économies ou des utilisations rationnelles de l'énergie internes à un mode de transport.

Il est cependant un domaine dans lequel il est possible d'envisager des transferts de trafic : c'est celui du transport de voyageurs. Ce transfert peut être obtenu par une forte politique de promotion en faveur des transports en commun.

Compte tenu des résultats positifs obtenus jusqu'à présent grâce à cette politique, nos efforts seront poursuivis.

En collaboration avec les autres départements ministériels et tous les services intéressés, aucun effort ne sera négligé pour mettre en œuvre une politique générale d'économies d'énergie.

A cet effet, j'ai décidé de constituer une commission « Energie » au sein de mon Département; elle regroupe des représentants de tous les secteurs.

Dans un premier stade, cette cellule aura pour mission d'évaluer la situation et d'établir des rapports périodiques.

II. Politique internationale des transports

A. Communautés européennes

Après la relance de la politique européenne des transports réalisée dans une large mesure sous la présidence belge à la fin de 1977, la vitesse de croisière fut à nouveau de mise en 1979

Comme en 1978, la politique commune des transports fut, cette année aussi, caractérisée par un déplacement des pré-

In de mate van het mogelijke zal het Departement ook de aankoop van duwmaterieel bevorderen.

3.2. Luchtvaartsektor

De Sabena heeft geleidelijk aan zijn exploitatie gericht naar het gebruik van vliegtuigen met « grote en gemiddelde capaciteit » (Boeing 737, DC-10 in bestelling, en Airbus in bestelling) die merkelijk zuiniger zijn op het vlak van brandstofverbruik en minder lawaaierig.

3.3. Maritieme sektor

De schepen van de RMT werden omgebouwd om gebruik mogelijk te maken van halfzware fuel in plaats van lichte fuel voor een meer rationeel energieverbruik.

3.4. Sektor van het goederenvervoer over de weg

Het Departement bestudeert op dit ogenblik een herziening van de wet van 1 augustus 1960 betreffende het bezoldigd goederenvervoer over de weg om de doeltreffendheid van het vervoercertificaat te verhogen en zo aan de vervoerders de gelegenheid te geven de bezettingsgraad van hun voertuigen te verhogen en hun exploitatie te rationaliseren, meer bepaald inzake energie.

4. Algemene aktie op het vlak van het rationeel energieverbruik in de vervoersektor

Al de akties waarvan reeds sprake betroffen bezuiniging of rationeel verbruik van de energie binnen één vervoermodus.

Er bestaat echter een domein waarop trafiekoverdrachten kunnen overwogen worden : namelijk dit van het reizigersvervoer. Deze overdracht kan bekomen worden door een sterke promotiepolitiek ten gunste van het openbaar vervoer.

Rekening houdend met de positieve resultaten van deze politiek die tot nog toe werden bereikt, zullen onze inspanningen verder gezet worden.

In samenwerking met de andere ministeriële Departementen en de belangstellende diensten, zal geen enkele inspanning verwaarloosd worden om een algemene politiek voor energiebesparing uit te werken.

Met dit doel heb ik dan ook beslist een commissie « energie » op te richten bij mijn Departement; zij groepeer vertegenwoordigers uit alle sektoren.

In een eerste stadium zal deze cel tot taak hebben de toestand te evalueren en periodieke rapporten op te stellen.

II. Internationaal vervoerbeleid

A. Europese Gemeenschappen

Na de relance van het Europees vervoerbeleid, in grote mate bewerkstelligd onder het Belgisch Voorzitterschap van de Raad einde 1977, werd in 1979 de kruissnelheid weer bereikt.

Zoals voor 1978, wordt het gemeenschappelijk vervoerbeleid in 1979 gekenmerkt door een accentverschuiving. Zo

occupations. Si en 1978 le secteur maritime fut placé à l'avant-plan, c'est le secteur aérien qui, en 1979, fut mis en évidence.

Lors du Conseil du mois de décembre, les premières décisions concrètes ont été prises dans le secteur aérien.

Pour ce qui concerne le transport intérieur, un compromis inespéré a pu être obtenu lors du Conseil de décembre. Ceci a permis d'enregistrer de nouveaux progrès dans la politique en matière de transport de marchandises par route.

En ce qui concerne le secteur maritime, un accord relatif au code de conduite maritime fut finalement atteint in extremis fin avril après le décevant Conseil de février et ce après quatre ans d'intenses discussions.

Sur la base d'un compromis difficilement élaboré au cours du Conseil de février, le Conseil a marqué son accord sur un règlement relatif à la ratification de la Convention des Nations Unies concernant le Code de conduite des Conférences maritimes.

Le compromis obtenu s'efforce de réconcilier dans le cadre de la CEE les intérêts des grands et des petits pays maritimes.

Le Code de conduite des Conférences maritimes, adopté en 1974 sous les auspices de la CNUCED, fixe des règles et des principes pour la conduite des Conférences maritimes, notamment en ce qui concerne l'admission aux conférences, la répartition des cargaisons entre les membres des Conférences, les rapports entre compagnies maritimes et chargeurs, les taux de fret et les procédures de règlement des différends.

Tenant compte de la situation actuelle dans laquelle les Conférences sont l'objet d'un traitement arbitraire de la part des armateurs des grands pays maritimes et du principe 40-40-20 du Code, la Belgique fut, avec l'Allemagne et la France, la première nation à signer le Code.

Les grands pays maritimes, à savoir le Royaume-Uni et le Danemark, se sont opposés opiniâtrément à la ratification du Code. En outre, les pays en voie de développement ont exercé de fortes pressions en faveur de la mise en vigueur du Code en tant que nouveau cadre multilatéral pour les transports maritimes de ligne. Ils tireraient plutôt avantage de ces dispositions concernant les taux de fret et, tout particulièrement, du principe selon lequel des parts égales du trafic doivent être attribuées aux flottes des pays situés aux deux extrémités d'une ligne maritime, une part significative étant réservée aux transporteurs des pays tiers, c'est-à-dire les « cross-traders ».

Ce dernier principe a été considéré comme contraire au Traité instituant les Communautés européennes et en particulier aux règles de concurrence; également sur le plan du droit d'établissement, des problèmes sont apparus.

La ratification telle quelle du Code fut dès lors impossible pour la Belgique, la France et l'Allemagne. Le Conseil reconnut toutefois en 1976 que la Communauté devait définir aussitôt que possible une position commune au sujet du Code.

in 1978 het maritiem beleid op de voorgrond werd geplaatst, moet voor wat 1979 betreft, het op gang brengen van het gemeenschappelijk luchtvaartbeleid worden onderstreept.

Op de decemberraad werden dan ook de eerste concrete beslissingen op het vlak van de luchtvaart getroffen.

Wat het inlands vervoer betreft, kon op de decemberraad, onverhoopt een compromis worden bereikt, waardoor nieuwe vooruitgang kon worden geboekt in het communautair beleid voor het goederenvervoer over de weg.

Wat de maritieme sector betreft kon, na een teleurstellende Raad in februari, eind april in extremis — en dit na 4 jaar intense discussies — een akkoord worden bereikt inzake de maritieme gedragscode.

De Raad is op basis van een moeizaam, tijdens de februari-raad tot stand gebracht compromis, het eens geworden over een verordening over de toetreding tot de Conventie van de Verenigde Naties inzake een gedragscode voor lijnvaartconferenties.

Het bereikte compromis tracht in EEG-verband de belangen van de grote maritieme landen te verzoenen met deze van de kleinere maritieme landen.

De onder de auspiciën van de UNCTAD in 1974 aangenomen gedragscode voor lijnvaartconferenties legt regels en principes vast omtrent het gedrag van lijnvaartconferenties, meer bepaald wat betreft het conference-lidmaatschap, de vrachtverdeling tussen conferenceleden, de betrekkingen tussen scheepvaartlijnen en bevrachters, bevrachtingstarieven en procedures voor het regelen van geschillen.

Rekening houdend met de huidige situatie, waarbij de Conferenties het voorwerp zijn van willekeur vanwege de rederijen van de grote maritieme landen en met het 40-40-20 principe van de code, was België, samen met Duitsland en Frankrijk, er als eerste bij om de Code te ondertekenen.

De grote maritieme landen, met name het Verenigd Koninkrijk en Denemarken verzetten zich evenwel halsstarrig tegen een ratificatie van de Code. Bovendien werd van meet af aan door de ontwikkelingslanden grote druk uitgeoefend om de code aanvaard te krijgen als nieuw multilateraal kader voor de lijnvaart. Zij zouden immers voordeel kunnen hebben uit de bepalingen omtrent de bevrachtingstarieven en met name uit het principe van een gelijke verdeling van vracht over de schepen van de landen waartussen een bepaald traject is uitgezet en waarbij een aanzienlijk vrachtdeel voor derde landen de zogenaamde cross-trader beschikbaar blijft.

Dit laatste principe werd echter in strijd geacht met het EG-Verdrag, meer bepaald, niet conform de concurrentieregels, ook op het vlak van de vrijheid van vestiging werden op EEG-vlak problemen ontdekt.

Het zonder meer ratificeren van de Code werd dan ook onmogelijk voor België, Frankrijk en Duitsland. De Raad erkende evenwel in 1976 dat de Gemeenschap zo mogelijk een gemeenschappelijk standpunt over de Code diende in te nemen.

Après de nombreuses discussions et en vue d'éviter une rude confrontation avec les pays en voie de développement lors de la Conférence de la CNUCED V qui allait débiter à Manille en mai 1979, un compromis fut atteint.

La Belgique ainsi que les autres Etats membres ne pouvaient se permettre d'être désignés par les pays en voie de développement lors de cette Conférence comme responsables de l'échec de la ratification du Code.

La ratification par les Etats membres était en effet une *conditio sine qua non* pour les 34 pays en voie de développement qui avaient ratifié le Code étant donné qu'ils ne représentent pas, tous ensemble, un tonnage suffisant pour satisfaire aux conditions d'entrée en vigueur dudit Code.

Le compromis qui a été élaboré consiste en la ratification du Code par tous les Etats membres de la CEE avec cependant une disposition spéciale en vue de préserver une approche commerciale de la répartition des cargaisons au sein des Conférences entre compagnies maritimes de l'OCDE et dans le trafic de ligne entre les pays de l'OCDE. Ainsi, on a notamment renoncé à appliquer le principe 40-40-20 dans les trafics entre membres de l'OCDE et dans les trafics entre la Communauté et les pays tiers (n'appartenant pas à l'OCDE); les 40 p.c. acquis seront répartis entre les armements participants de la Communauté.

Il n'aurait toutefois pas été réaliste d'espérer que les grands pays maritimes renonceraient brusquement à de nombreux trafics comme « cross-traders » en faveur d'autres Etats membres et d'autres partenaires OCDE.

De même, il était impensable pour la Belgique d'accepter une solution moins favorable pour nos armateurs que ce n'est le cas actuellement.

Pour cela, un certain nombre de garanties ont été incorporées dans le règlement communautaire, notamment celles concernant une répartition équitable pour laquelle l'unanimité est requise.

Lors de cette répartition, il sera en outre tenu compte des critères favorables à la Belgique comme le cargo-génération et le volume de l'activité portuaire.

Lors d'une éventuelle infraction, il pourrait être fait appel à un arrêt préjudiciel de la Cour de Justice européenne.

La mise en application du Code offre dès lors une solution multilatérale au problème de l'organisation des Conférences maritimes au niveau mondial. Elle tend aussi à dissuader les Etats de prendre des mesures unilatérales ou bilatérales, ce qui ne sert généralement pas les intérêts des transports maritimes et du commerce de la Communauté.

Dans le secteur aérien, la Commission des Communautés européennes a voulu donner une nouvelle impulsion à la politique aérienne par la publication d'un mémorandum assez complet.

Le programme des priorités tel qu'il fut arrêté l'année précédente y a été intégré, notamment en ce qui concerne l'amélioration des liaisons aériennes interrégionales transfrontières.

Na talrijke discussies en met het beeld voor ogen, van een harde confrontatie met de ontwikkelingslanden op de UNCTAD-V-Conferentie die in mei 1979 van start ging in Manilla, werd een compromis bereikt.

België, en ook de andere Lid-Statens, konden zich immers niet veroorloven om op deze Conferentie door de ontwikkelingslanden als verantwoordelijk te worden aangewezen voor het mislukken van de ratificatie van de Code.

De ratificatie door de EEG-landen was immers een *conditio sine qua non* voor de 34 ontwikkelingslanden, die wel de Code geratificeerd hebben, aangezien zij gezamenlijk niet het vereiste tonnage bezitten (25 pct. van het wereldlijnscheepvaarttonnage) voor de van krachtwording van de Code.

Het tot stand gebrachte compromis behelst een ratificatie van de Code door alle EG-Lid-Statens, echter met een speciale regeling om een commerciële benadering van de lijnscheepvaart tussen de OESO-scheepvaartlijnen te handhaven. Zo zal onder meer de 40-40-20 regel niet worden toegepast in het intra OESO-verkeer, en in de trafieken tussen de Gemeenschap en de andere (niet OESO) landen zullen de verworven 40 pct. herverdeeld worden onder de deelnemende rederijen van de Gemeenschap.

Het ware immers niet realistisch geweest te verwachten dat de grote maritieme landen plotseling zouden afzien van belangrijke trafieken als cross-traders ten voordele van de andere EG-Lid-Statens en OESO-partners.

Het ware bovendien even ondenkbaar voor België, een minder gunstige oplossing voor de Belgische reders te aangaan dan de huidige toestand.

Daarom werden in de Raadsverordening een aantal waarborgen opgenomen nl. een billijke herverdeling waarbij de unanimité wordt vereist.

Bij deze herverdeling zal bovendien rekening worden gehouden met voor België gunstige criteria zoals de cargo-generatie en het volume van de havenactiviteit.

Bij een eventuele overtreding zal beroep kunnen worden gedaan op een prejudiciële uitspraak van het Europees Hof van Justitie.

Het van kracht worden van de Code biedt dan ook een multilaterale oplossing voor de organisatie van de conferentievaart over de gehele wereld. Deze regeling beperkt de invoering van unilaterale en bilaterale maatregelen van individuele landen, die gewoonlijk niet in het belang van de scheepvaart en de handel van de Gemeenschap zijn.

In de luchtvaartsector heeft de EG-Commissie, door het uitbrengen van een vrij volledig memorandum een nieuwe impuls willen geven aan een gemeenschappelijk luchtvaartbeleid.

Het vorig jaar vastgestelde prioriteitenprogramma is erin verwerkt, onder meer de verbetering van de grensoverschrijdende inter-gewestelijke luchtverbindingen.

Après un échange de vues sur ce mémorandum, le Conseil a pris le 6 décembre les premières décisions concrètes.

Elles constituent en fait le commencement effectif d'une politique communautaire dans le secteur aérien.

Comme pour le secteur maritime, il sera introduit pour le secteur aérien une procédure de consultation. Les problèmes qui sont traités dans un cadre plus large (par exemple au niveau de l'OACI) et les accords aériens bilatéraux feront à l'avenir l'objet, sous certaines conditions, d'une consultation communautaire.

En toute dernière instance, un compromis concernant les limitations en matière de bruit des avions a pu être réalisé. Suite à cette décision favorable quant à l'environnement, tous les avions non conformes, enregistrés dans un des pays membres de la Communauté, seront retirés de la circulation pour le 31 décembre 1988 au plus tard et ce sur base des normes OACI.

Une modification de la décision du Conseil de décembre 1978 concernant l'adoption d'un Protocole additionnel à l'Acte de Mannheim révisé a mis le Protocole en concordance avec certains desiderata de la Suisse. Rien ne s'oppose plus ainsi à la modification de l'Acte de Mannheim. Cette révision sera effective après la ratification du Protocole par les Etats membres concernés et la Suisse.

Le Conseil a également pris une décision relative à une action commune des Etats membres pour les négociations en vue de modifier les conventions ferroviaires CIM et CIV qui ont été préparées à Berne en septembre 1979.

La Communauté s'affirme ainsi de plus en plus et l'action commune de ses Etats membres améliore son image.

On a pu craindre jusqu'au Conseil de décembre un statu quo en matière de transports par route et par fer.

Le Conseil de février 1979 n'a d'autre part pas permis d'adopter définitivement la directive relative aux taxes des véhicules utilitaires et aucune solution n'a été trouvée pour le permis de conduire européen. En ce qui concerne ce dernier point, aucun progrès n'a été réalisé depuis lors.

A l'aide d'un compromis global portant sur tous les problèmes soumis, on a percé l'immobilisme apparent dans le secteur du transport de marchandises par route.

Le Conseil a, d'une part, accepté une augmentation de 20 p.c. du contingent communautaire pour les transports de marchandises et s'est, d'autre part, prononcé en vue d'un fractionnement d'un nombre d'autorisations valables pour un an en un nombre d'autorisations valables pour un mois. Ce fractionnement peut rencontrer la demande périodique d'autorisations et éliminer des pointes saisonnières.

Le Conseil a, d'autre part, réussi à trouver une solution au problème de l'adaptation des contingents bilatéraux pour les transports de marchandises. Grâce à cela, on a éliminé

Na een grondige gedachtenwisseling over dit memorandum, heeft de Raad op 6 december de eerste concrete beslissingen op dit vlak getroffen.

Zij betekenen de effectieve start van het gemeenschappelijk luchtvaartbeleid.

Zoals voor de maritieme sector, werd ook voor de luchtvaart een consultatieprocedure ingevoerd. De problemen welke op een breder vlak (b.v. ICAO) worden behandeld alsook de bilaterale luchtvaartakkoorden zullen in de toekomst, onder bepaalde voorwaarden, het voorwerp uitmaken van een communautaire consultatie.

In extremis kwam een compromis tot stand betreffende de beperking van de geluidshinder van de vliegtuigen. Door deze milieuvriendelijke beslissing zullen, op basis van normen opgesteld door de ICAO, uiterlijk op 31 december 1988, alle niet conforme lawaaierige vliegtuigen, die geregistreerd werden in één van de Lid-Statens, in de Gemeenschap worden geweerd.

Een wijziging van het besluit van de Raad van december 1978, betreffende de goedkeuring van een aanvullend protocol bij de herziene Rijnvaartakte, heeft dit protocol in overeenstemming gebracht met bepaalde wensen van Zwitserland. Niets staat de wijziging van de Acte van Mannheim nog in de weg. Deze wijziging zal effectief zijn na de ratificatie van het protocol door de betrokken Lid-Statens en Zwitserland.

De Raad heeft eveneens een besluit getroffen in verband met een gezamenlijk optreden van de Lid-Statens tijdens de onderhandelingen tot wijziging van de CIM en CIV spoorwegconventies, welke in september 1979 te Bern voorbereid werden.

Dit affirmeren van de Gemeenschap en het gezamenlijk optreden van haar Lid-Statens komt beslist ten goede aan het imago van de Gemeenschap.

Tot voor de Decemberraad kon voor een status quo in het Europees spoor- en wegvervoerbeleid worden gevreesd.

De Raad van februari 1979 had immers niet geleid tot een definitieve aanneming van de richtlijn met betrekking tot de taksen op de bedrijfsvoertuigen en er werd geen oplossing gevonden voor het Europees rijbewijs. Wat dit laatste betreft werd tot hiertoe geen vooruitgang geboekt.

Met een globaal compromis voor al de voorgelegde problemen werd het schijnbaar immobilisme in de sector goederenvervoer over de weg, doorbroken.

De Raad heeft enerzijds een verhoging van het communautair contingent voor het goederenvervoer met 20 pct. goedgekeurd en zich anderzijds akkoord verklaard over een opsplitsing van een aantal communautaire vergunningen, geldig voor 1 jaar, in een aantal vergunningen geldig voor een maand. Door deze opsplitsing kunnen periodieke vragen naar vergunningen en seizoenpieken worden opgevangen.

De Raad is er bovendien in gelukt een oplossing te vinden voor het probleem van de aanpassing van de bilaterale contingents voor het goederenvervoer. Hiermede werd één van

un des deux obstacles à l'adoption définitive de la directive relative aux taxes.

Dans le cadre d'un règlement, une procédure a été établie pour l'adaptation régulière des contingents bilatéraux et certains critères pour cette adoption y ont été définis. Tenant compte de la libéralisation effective du transport de marchandises pour compte propre sur la plupart des relations dans la Communauté, le Conseil a réalisé la libéralisation du transport pour compte propre dans le cadre d'une première directive de libéralisation.

Le deuxième rapport biennal de la Commission relatif à la situation financière et économique des entreprises de chemin de fer souligne la situation critique des chemins de fer.

La tendance décroissante de leur part sur le marché des transports persiste et les dépenses restent au-dessous du seuil des revenus. Cela a pour conséquence un rythme de croissance alarmant des compensations des Etats membres.

Le Conseil de décembre a insisté pour élaborer les principes contenus dans la décision du 20 mai 1975 visant à l'assainissement des chemins de fer.

Dans le secteur du transport ferroviaire, le Conseil a entériné une modification limitée de l'accord CEEA de 1955 instaurant des tarifs directs ferroviaires, par laquelle cet accord trouvera également son application au Royaume-Uni.

Enfin, il faut signaler qu'en juin un règlement relatif à une modification technique du règlement se rapportant à la comptabilité uniforme des dépenses d'infrastructures de transport par route, par fer et par navigation intérieure a été arrêté.

En ce qui concerne l'avenir, les dépenses d'infrastructures, l'aide à l'infrastructure, bref toute la politique en matière d'infrastructures de la Communauté sera certainement mise en évidence en 1980 étant donné que la Commission présentera fin novembre un mémorandum sur le rôle de la Communauté dans le développement de l'infrastructure de transport et que l'on peut attendre pour la fin 1979 les rapports demandés par le Conseil sur les goulets d'étranglement et les différentes modalités possibles pour l'octroi d'aides. Tous ces documents constitueront une base de discussion valable pour les travaux futurs en ce domaine.

B. Benelux

La sixième concertation portuaire Benelux a été organisée à Anvers, le 11 décembre 1979.

Bien que l'introduction de comptes uniformes d'exploitation extra-comptables se soit avérée une question qu'il est difficile de faire progresser, on a cependant convenu que les administrations portuaires et les services publics mettent à disposition les moyens nécessaires à l'exécution de cette introduction dans le délai convenu, soit pour 1981.

de twee hinderpalen voor de definitieve aanvaarding van de richtlijn met betrekking tot de taksen op de bedrijfsvoertuigen opgeruimd.

In een Verordening wordt een procedure vastgesteld voor de regelmatige aanpassing van de bilaterale contingenten en bepaalde criteria gedefinieerd voor deze aanpassing. Rekening houdend met de feitelijke liberalisatie van het goederenvervoer voor eigen rekening op de meeste relaties in de Gemeenschap, heeft de Raad in december de vrijmaking van het eigen vervoer verwezenlijkt, in het kader van de eerste liberalisatierichtlijn.

Het tweede tweejaarlijkse rapport van de Commissie betreffende de financiële en economische situatie van de spoorwegondernemingen onderstreept de critische situatie van de spoorwegen.

De dalende trend van hun aandeel op de vervoermarkt blijft aanhouden en de uitgaven blijven onder het peil van de ontvangsten. Dit alles heeft een alarmerend aangroeiritmte van de compensaties van de Lid-Staten voor gevolg.

De Raad van december heeft aangedrongen op de uitwerking van de principes vervat in de beschikking van 20 mei 1975 tot sanering van de spoorwegen.

In de sector van het spoorvervoer heeft de Raad een beperkte wijziging van het EGKS-akkoord van 1955, tot invoering van directe spoorwegtarieven bekrachtigd, waardoor dit akkoord eveneens zijn toepassing zal kennen in het Verenigd Koninkrijk.

Tot slot dient vermeld te worden dat in juni een Verordening werd vastgesteld houdende een technische wijziging van de Verordening betreffende de invoering van een boekhouding van de uitgaven van de wegen voor het vervoer per spoor, over de weg en de binnenwateren.

Wat de toekomst betreft, zullen infrastructuuruitgaven, steun aan de infrastructuur, kortom heel het infrastructuurbeleid van de Gemeenschap in 1980 beslist op de voorgrond worden geplaatst, aangezien de Commissie eind november een memorandum over de rol van de Gemeenschap in de ontwikkeling van de vervoersinfrastructuur heeft voorgelegd en tegen het einde van 1979, de door de Raad gevraagde rapporten over de knelpunten van de verkeersinfrastructuur en de verschillende mogelijke modaliteiten voor het verlenen van steun, mogen verwacht worden. Al deze documenten zullen een valabele discussiebasis vormen, voor de toekomstige werkzaamheden op dit vlak.

B. Benelux

Op 11 december 1979 werd te Antwerpen het zesde Benelux-Zeehavenoverleg georganiseerd.

Hoewel de invoering van uniforme extra-boekhoudkundige exploitatierekeningen een zaak is die moeizaam evolueert, is men nochtans overeengekomen dat de havenbesturen en de openbare diensten alle nodige middelen ter beschikking stellen voor de uitvoering van deze introductie binnen de overeengekomen termijn, nl. voor 1981.

En ce qui concerne le financement des voies d'accès maritimes, le problème sera réexaminé à la demande des Pays-Bas.

Comme nouveaux sujets qui seront traités à l'avenir, on s'orientera vers une étude du développement des ports Benelux au cours de la période 1980-2000, on s'intéressera à l'exécution des conventions internationales relatives à la pollution de la mer par les bateaux et on examinera certains aspects des relations de concurrence entre les ports de l'Europe de l'Ouest.

Outre le fait que les Sociétés de chemin de fer des trois pays ont renouvelé, en l'améliorant, l'abonnement « Tourrail-Benelux », un tarif commun Benelux pour les transports de marchandises par wagons complets a été mis en place. De plus, des contacts entre la SNCB et la douane belge ont permis de simplifier les formalités à la frontière.

Au sujet des relations ferroviaires entre la Belgique et les Pays-Bas, il est à noter qu'une liaison entre Ostende et Roosendaal sera instaurée à partir de juin 1980 et que des études sont en cours pour les liaisons Liège-Maastricht et Neerpelt-Weert. Il est aussi discuté de l'amélioration du matériel roulant sur la ligne Bruxelles-Amsterdam.

Au sujet des transports par route, et plus spécialement concernant une plus grande libéralisation des transports rémunérés de marchandises avec les pays dont le trafic est peu important, la conclusion d'accords bilatéraux s'avère difficile du fait que des compensations ont été demandées par ces pays et que ces demandes ne peuvent être acceptées par les pays Benelux.

Toujours dans le domaine routier, on examine les possibilités d'arriver à des mesures communes de contrôle aux frontières extérieures de l'Union.

C. Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT)

Les activités de la CEMT se sont déployées au cours de ces derniers mois conformément au programme 1978-1979.

Au cours de la période considérée, le Conseil des Ministres s'est réuni les 30 et 31 mai 1979 à Belgrade. Il tiendra une nouvelle session en novembre 1979.

Lors de la session de mai, les Ministres ont eu l'occasion, dans le cadre d'un débat général, de se pencher sur les problèmes liés au transport de marchandises en transit.

A ce sujet, une Résolution a été adoptée qui recommande aux pays membres de traiter les problèmes de transit dans un esprit de compréhension des difficultés et des intérêts des pays concernés, d'explorer et de mieux utiliser les possibilités

Wat betreft de financiering van de maritieme toegangswegen, zal het probleem opnieuw bestudeerd worden op verzoek van Nederland.

Onder de nieuwe onderwerpen die in de toekomst zullen behandeld worden, zal men zich richten naar een studie over de ontwikkeling van de Benelux-havens tijdens de periode 1980-2000, zal men aandacht geven aan de uitvoering van de internationale conventies met betrekking tot de verontreiniging van de zee door schepen en zal men bepaalde aspecten onderzoeken van de concurrentiële betrekkingen tussen de havens van West-Europa.

Naast het feit dat spoorwegmaatschappijen van de drie landen het — verbeterd — « Tourrail Benelux » abonnement hebben hernieuwd, werd een gemeenschappelijk Benelux-tarief voor goederenvervoer met volledige wagenladingen ingevoerd. Meer nog, contacten tussen de NMBS en de Belgische douane maakten het mogelijk de formaliteiten aan de grens te vereenvoudigen.

Met betrekking tot de spoorverbindingen tussen België en Nederland, moet aangestipt worden dat een verbinding tussen Oostende en Roosendaal zal ingelegd worden vanaf juni 1980 en dat studies aan de gang zijn voor de verbindingen Luik-Maastricht en Neerpelt-Weert. Er wordt tevens discussie gevoerd omtrent de verbetering van het rollend materieel op de lijn Brussel-Amsterdam.

Inzake het wegvervoer, en meer bepaald inzake een grotere liberalisering van het bezoldigd goederenvervoer met landen waarvan de trafiek weinig belangrijk is, leiden de bilaterale akkoorden moeilijk tot besluitvorming door het feit dat door deze landen compensaties werden gevraagd en dat deze verzoeken niet kunnen aanvaard worden door de Benelux-landen.

Nog op het vlak van het wegvervoer, onderzocht men de mogelijkheden om tot gemeenschappelijke controlemaatregelen te komen aan de buitengrenzen van de Unie.

C. Europese Conferentie der Ministers van Transport (ECMT)

De activiteiten van de ECMT hebben zich tijdens deze laatste maanden ontwikkeld zoals uitgestippeld in het programma 1978-1979.

Tijdens de beschouwde periode kwam de Ministerraad bijeen op 30 en 31 mei 1979 te Belgrado. Een nieuwe zitting had plaats in november 1979.

Tijdens de zitting van de maand mei hadden de Ministers de gelegenheid om, in het kader van een algemeen debat, de problemen te bespreken die verbonden zijn aan het transitogoederenvervoer.

Ter zake werd een Resolutie aangenomen die aan de landen-Lid-Staten aanbeveelt de transitoproblemen te behandelen in een geest van begrip voor de moeilijkheden en de belangen van de betrokken landen, de mogelijkheden van het spoor-

des chemins de fer et de développer au maximum les transports combinés.

Le Conseil a, d'autre part, dans le domaine de la circulation et de la signalisation routières, approuvé le rapport portant sur la signalisation par voies de circulation, l'uniformisation des disques de stationnement et la signalisation lumineuse des voies à sens alternés.

En ce qui concerne la sécurité routière, il faut citer une Résolution relative aux mesures à prendre pour améliorer la circulation routière de nuit.

Ces mesures visent d'une part, à réduire les impacts des facteurs externes et d'autre part, à atténuer les impacts des facteurs liés au comportement humain.

Les Ministres se sont également penchés sur le problème des subventions des transports publics urbains envisagé dans le contexte des politiques relatives à l'environnement urbain. Ils ont également eu une première discussion sur les problèmes énergétiques et sont convenus d'avoir un débat plus approfondi lors de la session de novembre sur la base d'un rapport qui a été préparé entre-temps.

Au cours de la session de novembre, le Conseil a examiné notamment, outre le rapport concernant l'énergie dans les transports, les changements qui seront appliqués en matière d'heure légale, les transports semi-collectifs et non conventionnels, un rapport statistique sur l'évolution des accidents de la route, un rapport relatif à l'emploi des feux de croisement dans les agglomérations pendant la nuit et des règles particulières de signalisation qui concernent certains tunnels.

Dans le cadre de ses activités en matière de Recherche économique, la CEMT a organisé en 1978 à Istanbul son VIII^e Symposium dont le thème était : « Les transports face aux changements structurels ».

Quant aux activités futures, la CEMT se penchera entre autres sur les problèmes des investissements d'infrastructure et les grands axes de communication, les transports combinés, les transports et l'énergie, les relations entre les transports et l'industrie.

Pour terminer, il convient encore de signaler que la CEMT s'est vu octroyer un statut consultatif auprès de la CEE/Onu Genève. Ce statut permettra de renforcer les liens CEE/Onu et constitue une reconnaissance des efforts de la CEMT en vue de promouvoir sa coopération avec les autres organisations internationales.

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

Le Comité des Transports intérieurs ne s'est pas réuni depuis l'établissement, en avril 1979, de l'exposé relatif au budget du Ministère des Communications pour l'année budgétaire 1979.

Certains problèmes ont cependant fait l'objet de débats au sein de divers organes du CTI.

vérouer te onderzoeken en beter aan te wenden en het gecombineerd vervoer maximaal te ontwikkelen.

Anderzijds, op het vlak van het wegverkeer en de wegsignalisatie, heeft de Raad het rapport goedgekeurd over de signalisatie door middel van rijstroken, de uniformisering van de parkeerschijf en de verlichte signalisatie van wegen met afwisselend verkeer.

Wat betreft de wegveiligheid vermelden wij een Resolutie met betrekking tot de maatregelen die moeten genomen worden om het nachtelijk verkeer te verbeteren.

Deze maatregelen beogen enerzijds, de impact van externe factoren te verminderen en anderzijds, de invloed van factoren verbonden aan het menselijk gedrag af te zwakken.

De Ministers hebben eveneens het probleem besproken van de toelagen voor het stedelijk openbaar vervoer gezien in de kontekst van het beleid met betrekking tot het stedelijk milieu. Er was een eerste discussie over de energie-problemen en er werd overeengekomen een grondiger bespreking te houden tijdens de zitting van november op basis van het rapport dat ondertussen werd voorbereid.

Tijdens de zitting van november heeft de Raad o.m., naast het rapport betreffende de energie in het vervoer, de wijzigingen die van kracht zullen worden inzake het wettelijk zomertijd, het gemeenschappelijk en niet-konventioneel vervoer, een statistisch rapport over de evolutie van de wegongevallen, een rapport aangaande het gebruik van kruislichten in de agglomeraties 's nachts en bijzondere signalisatieregels betreffende sommige tunnels besproken.

In het kader van zijn activiteiten inzake Economisch Onderzoek, heeft de ECMT in 1978 zijn VIII^e symposium georganiseerd in Istanboel met als thema « Het vervoer in het licht van de structurele wijzigingen ».

Wat de toekomstige activiteiten betreft, zal de ECMT zich o.m. bezighouden met de problemen van infrastructuurinvesteringen en de grote verkeersassen, het gecombineerd vervoer, het vervoer en de energie, de betrekkingen tussen het vervoer en de industrie.

Om te besluiten vermelden wij nog dat de ECMT het statuut van raadgever heeft bekomen bij de EEG/Uno Genève. Dit statuut laat toe de banden EEG/Uno te versterken en houdt een erkenning in van de inspanningen van de ECMT met het oog op het bevorderen van de samenwerking met de andere internationale organisaties.

D. Comité voor Inlands vervoer van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (CIV)

Het Comité voor Inlands vervoer heeft niet meer vergaderd sinds het opmaken, in april 1979, van de uiteenzetting betreffende de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1979.

Sommige problemen hebben nochtans het voorwerp uitgemaakt van discussies in de schoot van diverse organen van de CIV.

C'est ainsi notamment que le Groupe de travail des transports routiers a tenu une réunion spéciale visant à mettre en œuvre la procédure de modification de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), modification qui s'impose pour mettre cet accord en concordance avec la réglementation arrêtée au plan de la Communauté économique européenne. Cette réglementation communautaire prévoit, entre autres, un repos hebdomadaire plus long et la possibilité d'interrompre celui-ci, ainsi que la suppression de la limite de 450 km avec un seul chauffeur, par l'introduction du tachygraphe. Selon les prévisions actuelles, la modification de l'AETR pourrait intervenir vers la fin de l'année 1980.

Par ailleurs, le Groupe d'experts des transports combinés, qui a succédé au Groupe de rapporteurs sur les transports par conteneurs avec un mandat englobant tout le domaine du transport combiné, a étudié certains problèmes actuels, en particulier, l'opportunité éventuelle d'une Convention internationale sur les normes des conteneurs utilisés dans le trafic international, question pendante devant la Commission des transports maritimes de la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED), la promotion du transport combiné rail/route, la préparation de la Conférence des Nations Unies chargée de l'élaboration d'une convention sur le transport international multimodal de marchandises (12-30 novembre 1979), ainsi que l'interprétation et la mise en œuvre harmonisée de la Convention sur la Sécurité des conteneurs (CSC) entrée en vigueur le 6 septembre 1977. Le Conseil des Communautés européennes a recommandé le 15 mai 1979 à ceux des Etats membres qui ne l'avaient pas encore fait, de ratifier cette dernière convention ou d'y adhérer avant le 1^{er} juillet 1980. Un projet de loi relatif à l'adhésion de la Belgique à la CSC sera soumis prochainement au Parlement.

En vue de la préparation des travaux futurs du CTI, son Secrétariat rassemble actuellement les informations en provenance des gouvernements sur une série de questions telles que la politique générale des transports, la sécurité, les atteintes à l'environnement, l'utilisation rationnelle des capacités de transport existantes et de l'énergie, la répartition modale, la promotion des transports publics, l'écoulement du trafic, les progrès techniques, la rentabilité et la productivité des opérations de transport, les priorités et la programmation des investissements d'infrastructure de transport.

E. Organisation de coopération et de développement économique (OCDE)

Parmi les activités de cette Organisation, le Département est comme par le passé avant tout intéressé par les travaux qu'elle mène dans les domaines de la recherche routière et des transports urbains.

Dans le cadre de la recherche routière, il faut citer les études qui sont engagées actuellement sur l'évaluation des

Zo hield de Werkgroep voor het wegvervoer een bijzondere vergadering om de procedure op gang te brengen voor de wijziging van het Europees Akkoord met betrekking tot de arbeid van de bemanningen van voertuigen die internationaal wegvervoer verrichten (AETR), een wijziging die noodzakelijk is om dit akkoord in overeenstemming te brengen met de reglementering uitgevaardigd op het vlak van de Europese Economische Gemeenschap. Deze communautaire reglementering voorziet, o.m. in een langere wekelijkse rustperiode en in de mogelijkheid deze te onderbreken evenals de opschorting van de 450-km-limiet met één chauffeur, door de invoering van de tachygraaf. Volgens de huidige vooruitzichten zou de wijziging van de AETR kunnen ingevoerd worden naar het einde van 1980 toe.

Anderzijds, heeft de Groep van deskundigen voor gecombineerd vervoer, die de Groep van verslaggevers over het containervervoer heeft opgevolgd met een mandaat dat gans het domein van het gecombineerd vervoer omvat, sommige actuele problemen besproken, in bijzonder, de eventuele opportuniteit van een internationale Conventie over de normen van containers gebruikt in internationaal verkeer, een probleem dat reeds besproken werd in de Commissie voor Maritiem Vervoer van de Conferentie van de Verenigde Naties voor Handel en Ontwikkeling (UNCTAD), de bevordering van het gecombineerd vervoer spoor/weg, de voorbereiding van de Conferentie van de Verenigde Naties belast met de uitwerking van een Conventie over het internationaal multimodaal goederenvervoer (12-30 november 1979), evenals de interpretatie en de geharmoniseerde inwerkingtreding van de Conventie over de veiligheid van containers (CVC) van kracht geworden op 6 september 1977. De Raad van de Europese Gemeenschappen heeft op 15 mei 1979 aan de Lid-Staten die dit nog niet hadden gedaan aanbevolen deze laatste conventie te bekrachtigen of hierbij aan te sluiten voor 1 juli 1980. Een wetsontwerp betreffende de aansluiting van België tot de CVC zal binnenkort aan het Parlement voorgelegd worden.

Met het oog op de toekomstige werkzaamheden van de CIV verzamelt het Secretariaat momenteel de informatie afkomstig van de regeringen aan de hand van een reeks vragen zoals het algemeen vervoerbeleid, de veiligheid, de aanslagen op het milieu, het rationeel gebruik van de bestaande vervoer capaciteiten en van de energie, de modale verdeling, bevordering van het openbaar vervoer, het verloop van het verkeer, de technische vooruitgang, de rendabiliteit en de produktiviteit van de vervoeroperaties, de prioriteiten en de programmering van de infrastructuurinvesteringen voor het vervoer.

E. Organisatie voor economische samenwerking en ontwikkeling (OESO)

Wat betreft de activiteiten van deze organisatie, hier is het Departement, zoals in het verleden, vooral geïnteresseerd in haar werkzaamheden op het vlak van het wegonderzoek en het stedelijk vervoer.

In het raam van het wegonderzoek citeren wij de studies die momenteel aangevat werden over de evaluatie van de

stratégies de stationnement urbain et sur la régulation de la circulation en condition de saturation.

Dans le domaine des transports urbains, l'Organisation a, d'une part, tenu un Séminaire sur les « Transports urbains et l'environnement » au cours duquel les représentants du Département ont présenté une étude de cas sur Bruxelles et d'autre part, dans le cadre des suites à donner à la proposition de Monsieur Cyrus Vance, elle a créé un groupe ad hoc qui fonctionnera à compter du 1^{er} janvier 1980 et dont la mission sera d'examiner les problèmes qui se posent aux villes. Il sera examiné en temps opportun, et compte tenu de l'intérêt de chaque thème d'étude, si le Département doit participer activement ou non à ce groupe.

III. Politique nationale des transports

A. Société nationale des chemins de fer belges

I. Le trafic ferroviaire

1. Le trafic en 1978

En 1978, le trafic ferroviaire total (voyageurs et marchandises par wagons complets) s'établit à 14 254,6 millions d'unités contre 14 151,5 millions en 1977, soit un accroissement de 103,1 millions d'unités ou 0,7 p.c. par rapport à l'année précédente.

Le trafic des voyageurs enregistre 7 136,4 millions de voyageurs-km ce qui représente une diminution de 210,1 millions de voyageurs-km par rapport à 1977, soit — 2,9 p.c.

Les recettes totales (compensations de l'Etat non comprises) ont augmenté de 256 millions par rapport à 1977.

Le trafic marchandises par wagons complets en service commercial exprimé en tonnes-km accuse une augmentation de 9,8 p.c. par rapport à 1977 (7 118,6 millions de tonnes-km contre 6 484,7 millions en 1977).

Le tonnage transporté en 1978 marque un accroissement de 8,3 p.c. par rapport à 1977 (63,2 millions de tonnes contre 58,3 millions).

Les recettes du trafic des marchandises par wagons complets (non compris les compensations de l'Etat) enregistrent une hausse de 5,7 p.c. et la recette moyenne par tonne-km une diminution de 3,7 p.c.

Cette réduction de la recette unitaire, malgré une double adaptation tarifaire (mise en vigueur le 21 juillet 1977 et le 21 juillet 1978), provient essentiellement de l'accroissement du transport de produits en vrac qui procure un prix unitaire peu élevé, de l'augmentation du tonnage par envoi et de l'allongement du parcours moyen.

Le trafic des envois de détail poursuit la tendance à la baisse des années précédentes. Les envois transportés ont représenté 401,6 milliers de tonnes en 1978 contre 447,6 milliers en 1977 ce qui représente une diminution de 10,3 p.c.

Les recettes ont augmenté de 122 millions ou 4,2 p.c., malgré la réduction du trafic, sous l'effet des majorations tarifaires mises en vigueur le 21 juillet 1978.

strategieën voor het parkeren in de stad en over de regeling van het verkeer bij saturatie.

Op het vlak van het stedelijk vervoer heeft de organisatie enerzijds een seminarie gehouden over « het stedelijk vervoer en het milieu » gedurende hetwelk vertegenwoordigers van mijn Departement een case-studie hebben voorgebracht over Brussel en anderzijds heeft zij in het kader van het voorstel van de heer Cyrus Vance, een groep ad hoc samengesteld die vanaf 1 januari 1980 zal in werking treden en wiens taak het is de problemen te bestuderen waarmee de steden te kampen hebben. Te gelegener tijd en rekening gehouden met het belang van elk studietema, zal onderzocht worden of het Departement al dan niet actief moet deelnemen aan deze groep.

III. Nationaal vervoerbeleid

A. Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen

I. Het spoorwegverkeer

1. Het verkeer in 1978

In 1978, beliep het totale spoorwegverkeer (reizigers en goederen bij wagenlading) 14 254,6 miljoen eenheden tegen 14 151,5 miljoen in 1977, wat een stijging betekent met 103,1 miljoen eenheden of 0,7 pct. ten opzichte van het voorgaande jaar.

Het reizigersvervoer bedroeg 7 136,4 miljoen reizigers-km in 1978 wat, in vergelijking met 1977 een vermindering betekent met 210,1 miljoen eenheden of — 2,9 pct.

De totale ontvangsten (compensaties van de Staat niet inbegrepen) vermeerderden met 256 miljoen ten opzichte van 1977.

Voor het goederenverkeer bij wagenlading in commerciële dienst, uitgedrukt in ton-km, werd een verhoging met 9,8 pct. geboekt (7 118,6 miljoen ton-km tegenover 6 484,7 miljoen in 1977).

De vervoerde tonnage vermeerderde in 1978 met 8,3 pct. in vergelijking met 1977 (63,2 miljoen ton tegen 58,3 miljoen ton in 1977).

De ontvangsten van het goederenverkeer bij wagenlading (compensaties van de Staat niet inbegrepen) stegen met 5,7 pct. en de gemiddelde ontvangst per ton-km is gedaald met 3,7 pct.

Deze vermindering van de ontvangst per eenheid, niettegenstaande een dubbele tariefaanpassing (in voege getreden op 21 juli 1977 en op 21 juli 1978), is hoofdzakelijk te wijten aan de stijging van het vervoer van massagoederen die geen hoge eenheidsprijs per ton betalen, de stijging van de tonnage per zending en de verlenging van de gemiddelde afstand van zulk verkeer.

De stukgoedzendingen volgen de dalende tendens van de vorige jaren. De vervoerde zendingen beliepen in totaal 401,6 duizend ton in 1978 tegen 447,6 duizend in 1977, wat een vermindering met 10,3 pct. betekent.

De ontvangsten zijn gestegen met 122 miljoen of 4,2 pct., dank zij de tariefverhogingen die op 21 juli 1978 in voege zijn getreden.

2. Evolution du trafic au cours des 9 premiers mois de 1979

2.1. Voyageurs

Le nombre total de voyageurs-km transportés au cours des 9 premiers mois enregistre une diminution de 2,1 p.c. par rapport à la période correspondante de 1978.

Les produits tarifaires du trafic voyageurs enregistrent une hausse de 3 p.c. par rapport à la période correspondante de 1978.

On note les évolutions suivantes du nombre de voyageurs-km :

- Billets à tarif normal : + 3,1 p.c.;
- Billets à tarif réduit : + 5,8 p.c.;
- Abonnements scolaires : - 0,5 p.c.;
- Abonnements sociaux 1 et 3 mois : - 0,9 p.c.;
- Abonnements sociaux à la semaine : - 11,6 p.c.;
- Abonnements ordinaires : s.q.

2.2. Marchandises

Le tonnage des envois de détail transportés en service commercial enregistre une diminution de 0,1 p.c. par rapport à 1978.

Quant aux recettes, elles s'accroissent de 1,8 p.c.

Le transport de marchandises par wagons complets (exprimé en tonnes-km) en service commercial accuse au cours des 9 premiers mois de 1979 une augmentation de 22,1 p.c. par rapport à la période correspondante de 1978. Cette augmentation se répartit sur les différents trafics comme indiqué ci-après :

- Trafic intérieur : + 5,1 p.c.;
- Importations terrestres : + 25,0 p.c.;
- Importations maritimes : + 11,9 p.c.;
- Exportations terrestres : + 21,6 p.c.;
- Exportations maritimes : + 19,7 p.c.

Cette relance se manifeste dans tous les grands secteurs du transport.

Quant aux recettes du transport par wagons complets, elles enregistrent une hausse de 19,5 p.c. par rapport à 1978.

3. Mesures tarifaires

Les tarifs du transport des marchandises par wagons complets ont été augmentés de 5 p.c. à partir du 21 octobre 1979.

En ce qui concerne les adaptations tarifaires futures, il y a lieu de noter l'augmentation à partir du 16 janvier 1980, de 12 p.c. en moyenne pour les charges complètes et pour les voyageurs et de 7,5 p.c. en moyenne pour les envois de détail.

2. Evolutie van het verkeer tijdens de eerste 9 maanden van 1979

2.1. Reizigers

Het totale aantal vervoerde reizigers-km tijdens de eerste negen maanden van 1979 vertoont een daling van 2,1 pct. ten opzichte van dezelfde periode van 1978.

De tariefopbrengsten van het reizigersverkeer zijn met 3 pct. gestegen ten opzichte van dezelfde periode in 1978.

De volgende evoluties van het aantal reizigers-km werden waargenomen :

- Biljetten tegen normaal tarief : + 3,1 pct.;
- Biljetten tegen verminderd tarief : + 5,8 pct.;
- Schoolabonnementen : - 0,5 pct.;
- Sociale abonnementen van 1 en 3 maanden : - 0,9 pct.;
- Wekelijkse sociale abonnementen : - 11,6 pct.;
- Gewone abonnementen : s.q.

2.2. Goederen

De tonnage van de vervoerde stukgoedzendingen in commerciële dienst is met 0,1 pct. gedaald ten opzichte van 1978.

De ontvangsten zijn met 1,8 pct. gestegen.

Het vervoer van goederen bij wagenlading (in ton-km uitgedrukt) in commerciële dienst vertoont tijdens de eerste 9 maanden van 1979 een stijging met 22,1 pct. ten opzichte van dezelfde periode in 1978. Deze stijging is naargelang de trafieken als volgt verdeeld :

- Binnenverkeer : + 5,1 pct.;
- Invoer over land : + 25,0 pct.;
- Invoer over zee : + 11,9 pct.;
- Uitvoer over land : + 21,6 pct.;
- Uitvoer over zee : + 19,7 pct.

Deze groei wordt in alle grote vervoerssectoren waargenomen.

De ontvangsten van het vervoer bij wagenladingen stegen met 19,5 pct. ten opzichte van dezelfde periode van 1978.

3. Tarifmaatregelen

De tarieven voor het goederenvervoer bij wagenlading werden met 5 pct. verhoogd vanaf 21 oktober 1979.

Voor de nabije toekomst werd een stijging voorgesteld, vanaf 16 januari 1980, van 12 pct. gemiddeld voor de volle ladingen en voor de reizigers, en van 7,5 pct. gemiddeld voor de stukgoedzendingen.

Il est estimé que ces adaptations tarifaires engendreront une recette supplémentaire de plus de 1,8 milliard de francs dont :

- Voyageurs : 842 millions;
- Wagons complets : 810 millions;
- Envois de détail : 201 millions.

II. Aperçu des investissements prévus au plan décennal

L'exécution du plan décennal de modernisation de la SNCB, en rapport avec le IV^e plan 1976-1980 se poursuit activement. Des investissements d'un montant de 32 982 millions de francs pour l'infrastructure ont été prévus pour la période 1976-1980 à charge du budget de l'Etat; les crédits sont attribués à la SNCB par la voie des dépenses de capital du budget des Communications. Au budget de 1980, un montant de 12 700,5 millions de francs est inscrit.

Au cours de l'exercice 1979, une capacité d'emprunt de 1 637 millions a également été accordée à la Société pour le financement de travaux de premier établissement.

Lors de l'établissement du programme des travaux, il a été largement tenu compte des avis exprimés par les Conseils Economiques Régionaux. Ainsi, 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. Electrification

1. L'électrification de la ligne Gand-Courtrai-Lille en prolongement de la ligne Anvers-Gand sous caténaire depuis 1974, sera poursuivie en 1980.

Ces travaux de modernisation entraîneront la suppression de plusieurs passages à niveau, notamment à De Pinte, Deinze, Waregem et Harelbeke.

La mise en service en traction électrique du tronçon Gand-Courtrai est prévue pour début 1980 et celle du tronçon Courtrai-Mouscron pour 1981.

Il est en outre prévu de porter la vitesse maximale de la ligne à 160 km/h dès la fin des travaux de modernisation.

Un crédit de 710 millions de francs a été inscrit au budget 1980 pour assurer la continuation de l'ensemble de ces travaux.

2. Depuis mai 1976, l'électrification de la ligne Liège-Guillemins-Liège-Palais-Herstal-Liers-Ans, qui constitue une pénétration souterraine urbaine, permet d'assurer la desserte du centre de Liège, en liaison avec les banlieues nord et sud de l'agglomération. L'aménagement définitif de la gare de Liège-Palais sera achevé en 1980.

Verwacht wordt dat deze tariefaanpassingen méér dan 1,8 miljard frank bijkomende ontvangsten zullen geven, waarvan :

- Reizigers : 842 miljoen;
- Wagenladingen : 810 miljoen;
- Stukgoedzendingen : 201 miljoen.

II. Overzicht van de investeringen opgenomen in het tien-jarenplan.

De uitvoering van het tienjarenplan voor de modernisering van de NMBS, aangepast overeenkomstig het IV^e Investeringsplan 1976-1980, wordt voortgezet. Investeringsplan voor infrastructuur ten belope van 32 982 miljoen F werden ten laste van het budget van de Staat voor de periode 1976-1980 voorzien en aan de NMBS toegekend via de kapitaalsuitgaven van het budget van Verkeerswezen. Op de begroting 1980, is een totaal bedrag van 12 700,5 miljoen frank ingeschreven.

Tijdens het dienstjaar 1979, werd tevens een leningscapaciteit van 1 637 miljoen aan de Maatschappij toegekend voor de financiering van werken van eerste aanleg.

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

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

A. Elektrificatie

1. De elektrificatie van de lijn Gent-Kortrijk-Rijsel in verlenging van de sinds 1974 geëlektrificeerde lijn Antwerpen-Gent, zal in 1980 voortgezet worden.

Deze moderniseringswerken maken de afschaffing mogelijk van meerdere overwegen in De Pinte, Deinze, Waregem en Harelbeke.

De indienststelling met elektrische tractie van het baanvak Gent-Kortrijk is voor het begin 1980 gepland; deze van het baanvak Kortrijk-Moeskroen voor 1981.

Bij deze moderniseringswerken zal de mogelijke maximale snelheid van de lijn op 160 km/h worden gebracht.

Een krediet van 710 miljoen frank is in de begroting 1980 ingeschreven om de voortzetting van de werken te verzekeren.

2. Door de elektrificatie van de lijn Luik-Guillemins-Luik-Palais-Herstal-Liers-Ans, is sedert mei 1976 de bediening van het Luikse stadscentrum mogelijk vanuit de noordelijke en zuidelijke voorsteden van de agglomeratie. Het station Liège-Palais zal in 1980 volledig afgewerkt worden.

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

Ainsi, l'électrification du tronçon Luttre-Manage-Braine-le-Comte a été achevée en 1979, et le tronçon Manage-La Louvière-Mons sera mis en service, en traction électrique, en 1980.

Un montant de 1 467 millions est inscrit au budget de 1980 en vue de la modernisation et de l'électrification de la relation La Louvière-Piéton-Marchienne-au-Pont, dont la mise en service est prévue pour 1982. En outre, 110 millions de francs ont été inscrits en vue de porter la vitesse de la ligne Charleroi-Mons jusqu'à 140 et 160 km/h.

4. En dehors des travaux importants aux lignes dorsales, le plan décennal 1970-1979-1980 fait en outre apparaître les efforts consentis en vue de la modernisation de l'infrastructure dans d'autres régions du pays. La liaison Hasselt-Genk a déjà été mise en service en traction électrique en mai 1979.

Citons également, en ce qui concerne le Limbourg, les travaux relatifs à la mise à double voie du tronçon Hasselt-Alken qui débiteront en 1980, et qui sont destinés à augmenter la régularité du service des trains en liaison avec Bruxelles, dans l'intérêt du grand nombre de navetteurs.

5. L'électrification de la dorsale flamande se poursuit notamment sur l'axe Anvers-Hasselt (Visé-Montzen-Aachen-West).

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

De même, les travaux d'électrification de la dorsale wallonne Charleroi-Piéton-La Louvière-Mons-Tournai-Mouscron, ont été poursuivis normalement.

En 1980, un crédit de 2 237 millions de francs est prévu au budget.

A l'occasion de ces travaux de modernisation, la vitesse maximale sera portée à 160 km/h sur le tronçon Charleroi-Mouscron.

6. Au budget de 1980, figurent également des crédits pour l'électrification des lignes Bruxelles-Ath-Tournai (1 400), Eupen-Welkenraedt-Montzen (50), Bressoux-Visé (55), Glons-Visé-Aachen-West (324), Bruxelles-Termonde (130), Denderleeuw-Zottegem (628), Schellebelle-Malines (455).

Un montant de 145 millions de francs est également prévu pour l'électrification de la ligne 140 Ottignies-Charleroi et la mise à double voie du tronçon Fleurus-Court-St-Etienne de cette liaison.

7. Le trafic des trains voyageurs a été interrompu pour une période de 3 ans sur la ligne 57 Termonde-Lokeren, à l'occasion de la construction du pont fixe routier sur l'Escaut. Ceci a permis de moderniser cette ligne ferroviaire en surélevant la voie à Termonde et à Lokeren. Des travaux supprimant des passages à niveau à l'entrée de Lokeren et le raccordement

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

De elektrificatie van het vak Luttre-Manage's Gravenbrakel is in 1979 beëindigd. De elektrische tractie op de lijn Manage-La Louvière-Mons zal in 1980 in dienst gesteld worden.

En bedrag van 1 467 miljoen werd op het budget ingeschreven voor de modernisering en de elektrificatie van de verbinding La Louvière-Piéton-Marchienne-au-Pont, waarvan de indienstneming voor 1982 is gepland. Tevens werden 110 miljoen frank voorzien om de snelheid van de lijn Charleroi-Bergen tot 140 en 160 km/h te verhogen.

4. Benevens belangrijke werken op de dwarslijnen vermeldt het tienjarenplan 1970-1979-1980 tal van moderniseringswerken in andere streken van het land. De elektrische verbinding Hasselt-Genk werd reeds in mei 1979 in dienst gesteld.

Ook zullen, wat Limburg betreft, de werken voor de aanleg van een tweede spoor tussen Hasselt en Alken in 1980 aangevat worden ten einde de regelmatigheid van de treindiensten naar en van Brussel in het belang van de vele pendelaars te verbeteren.

5. De elektrificatie van de Vlaamse dwarslijn wordt verdergezet op het gedeelte Antwerpen-Hasselt (Wezet-Montzen-Aachen-West).

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

Ook de elektrificatiewerken aan de Waalse dwarslijn Charleroi-Piéton-La Louvière-Bergen-Doornik-Moeskroen werden in 1979 volgens het geplande ritme voortgezet.

In 1980 is voor de verdere afwerking een krediet ten belope van 2 237 miljoen frank voorzien.

Tevens zal de snelheid op het baanvak Charleroi-Moeskroen op 160 km/h gebracht worden.

6. Het budget van 1980 omvat verder nog kredieten voor de elektrificatie van de lijnen Brussel-Aat-Doornik (1 400), Eupen-Welkenraedt-Montzen (50), Bressoux-Wezet (55), Glons-Wezet-Aachen-West (324), Brussel-Dendermonde (130), Denderleeuw-Zottegem (628) en Schellebelle-Mechelen (455).

Een bedrag van 145 miljoen frank werd ook voorzien voor de elektrificatie van de lijn 140 Ottignies-Charleroi en de aanleg van een tweede spoor op het baanvak Fleurus-Court-St-Etienne.

7. Het verkeer van de reizigerstreinen werd gedurende 3 jaar op de lijn 57 Dendermonde-Lokeren onderbroken n.a.v. de indienststelling van een vaste brug over de Schelde. Dit heeft de modernisering van de lijn mogelijk gemaakt. De werken tot afschaffing van de overwegen bij het binnenrijden van Lokeren en de aansluiting van deze lijn met lijn 59

de la ligne 57 à la ligne 59 (Anvers-Gand) en gare de Lokeren sont achevés. Côté Termonde, l'exécution du projet a débuté en 1978 et se prolongera jusqu'en 1980. La circulation des trains a déjà été rétablie entre Lokeren et Zele depuis mai 1979.

B. Amélioration de la desserte des grandes agglomérations

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

La SNCB s'est attelée à cette tâche en construisant une voie supplémentaire entre Schaerbeek et Kortenberg dont la section Diegem-Zaventem est en service depuis 1975, permettant ainsi une amélioration du service voyageurs entre la capitale et Zaventem. Le prolongement de la troisième voie entre Schaerbeek et Diegem et entre Zaventem et Kortenberg est actuellement en cours.

Le prolongement de la troisième voie entre Bruxelles-Quartier Léopold et Watermael jusqu'à Genval est entamé depuis 1977 entre Groenendaal et Genval et il sera intensivement poursuivi en 1980.

2. Le trafic important à Bruxelles-Schuman a incité la SNCB à doter cette gare de deux voies supplémentaires. Leur mise en service est prévue en 1980. En plus, une troisième voie sera construite entre cette gare et la gare de Bruxelles-Quartier Léopold.

En vue d'assurer la promotion des transports en commun dans la partie Est de l'agglomération bruxelloise, la SNCB a établi un service voyageurs sur la section Vilvorde-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 est en construction à la halte Delta, près de l'Université de Bruxelles. La mise en service est prévue en 1980.

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

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 l'agglomération. Les travaux d'aménagement de la gare commune de Bruxelles-Ouest ont été intensivement poursuivis, avec l'objectif de la mettre en service en 1980. D'autres points de correspondance seront réalisés en 1982.

3. Afin d'assurer, dans des conditions raisonnables, l'important trafic de pointe dans la gare de Bruxelles-Central, il a été décidé d'aménager des accès supplémentaires aux quais de la gare. Les travaux relatifs à ces aménagements seront adjugés en 1980 et exécutés en 1981/1982.

4. Aux besoins initiaux de l'agglomération carolorégienne (prolongement de la ligne Bruxelles-Charleroi jusque Châteli-

(Antwerpen-Gent) zijn beëindigd. Te Dendermonde is met de uitvoering van de werken in 1978 begonnen; ze zullen in 1980 voortgezet worden. Tussen Lokeren en Zele werd het treinverkeer sinds mei 1979 hersteld.

B. Verbetering van de bediening der grote agglomeraties

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

Tussen Schaarbeek en Kortenberg zal een bijkomend spoor worden aangelegd. Het vak Diegem-Zaventem is reeds sedert juni 1975 in dienst, zodat het reizigersverkeer tussen de hoofdstad en Zaventem kon verbeterd worden. Er zijn thans de werken aan de gang om het derde spoor ook tussen Schaarbeek en Diegem en tussen Zaventem en Kortenberg aan te leggen.

Met het oog op de verlenging tot Genval van het derde spoor tussen Brussel-Leopoldswijk en Watermaal werden in 1977 werken begonnen tussen Groenendaal en Genval; zij zullen in 1980 intensief worden voortgezet.

2. Het belangrijk aantal reizigers in het station Brussel-Schuman maakten het noodzakelijk dit station met twee bijkomende sporen uit te rusten. De indienstneming is voor 1980 voorzien. Ook zal een derde spoor worden gelegd tussen dit station en het station Brussel-Leopoldswijk.

Ter verbetering van het gemeenschappelijk vervoer in het oostelijk gedeelte van de Brusselse agglomeratie, heeft de NMBS een reizigersdienst op het baanvak Vilvorde-Etterbeek van lijn 26 georganiseerd en er 5 nieuwe stopplaatsen ingericht. Men werkt thans aan een bijkomend aansluitingspunt tussen het spoorwegnet en het stedelijk vervoer in het station Delta nabij de Universiteit van Brussel. De indienstneming is in 1980 gepland.

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

In het raam van de uitbreiding van het metronet naar het westen van Brussel toe, heeft de NMBS, in samenwerking met de Dienst tot Bevordering van het Stedelijk Vervoer, een programma opgemaakt voor het bouwen van aansluitingsstations tussen spoor- en metronet. De werken in het gemeenschappelijk station Brussel-West worden thans intensief voortgezet met het oog op de indienststelling ervan in 1980. Andere aansluitingspunten zullen in 1982 in dienst worden genomen.

3. Om het uitermate belangrijk piekverkeer in behoorlijke omstandigheden te laten verlopen werd beslist bijkomende toegangen tot de perrons van Brussel-Centraal te bouwen. Deze werken zullen in 1980 aanbesteed en in 1981/1982 uitgevoerd worden.

4. Benevens de oorspronkelijk vastgestelde werken voor de agglomeratie Charleroi (zoals de verlenging van het traject

neau, raccord de la ligne 140 à Charleroi-Sud) sont venus s'ajouter, à court terme, ceux de l'adaptation de la structure ferroviaire à la restructuration de l'industrie sidérurgique.

Cette situation a imposé la construction d'une troisième et d'une quatrième voie entre Charleroi et Châtelineau, la troisième voie étant déjà partiellement en service. Un montant de 235 millions est prévu au budget permettant de continuer la réalisation de ce projet, en vue de la mise en service de la quatrième voie en 1981.

5. Pour ce qui concerne la région anversoise, l'électrification de la ligne Anvers-Kiel-Boom est en cours depuis 1976 et sa mise en service est prévue pour mai 1980. Le prolongement de cette liaison vers Malines via Willebroek est à l'étude et sera exécuté en 1983.

Sera également terminée en 1980, l'électrification de la ligne Anvers-Aarschot-Louvain, complétant ainsi la desserte électrique suburbaine d'Anvers.

La mise en service, en traction électrique, de la ligne Lierre-Herentals est prévue pour 1981.

C. Les passages à niveau

1. La réalisation du contournement Sud de la ville d'Ath par la ligne 94 (Bruxelles-Lille) permettra la suppression d'une trentaine de passages à niveau entre cette localité et Marcq. La construction de ce tronçon entraînera aussi une amélioration 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 » permettra la suppression des PN 15, 16, 19 et 21 à La Louvière.

Les travaux sont en cours; ils seront terminés en 1980.

3. Des sommes importantes ont été engagées en 1979 pour supprimer les passages à niveau de Berloz PN 13, Quévy PN 102, Obaix-Buzet PN 22, Mont-Saint-Guibert PN 31, Lustin PN 106, Sclaigneaux PN 84^{ter}, Neufvilles PN 71, Péruwelz PN 30 et 31, Jurbise PN 2 et 9, Grâce-Hollogne PN 28, Lillois PN 12, Sint-Joris-ten-Distel PN 43 et 44, Oudenburg PN 85, 86 et 87, Jabbeke PN 81, Ninove PN 69, Zulte PN 52 et 53, Beervelde PN 62, Heist-op-den-Berg PN 36, Neerwinden PN 51, Holsbeek PN 129^{ter}, Boom PN 28, Bellem PN 29, Zulte PN 56, Waregem PN 63, 64 et 64^{bis}.

Le budget de 1980 prévoit la suppression des passages à niveau à Mortsel PN 4 et 4^{bis}, Lierre PN 22, Rotselaar PN 120, 121, 123 à 125^{bis}, Aarschot PN 29, 49, 106, 107^{bis}, 108, 109 et 113, Lummen PN 77, Hasselt PN 55, 56, 57, 58 et 58^{bis}, Aarschot PN 97 à 102, Bilzen PN 44 et 44^{bis}, Grammont PN 91, Heurne PN 57, Drongen PN 10, Aalter

der treinen Brussel-Charleroi tot Châtelineau, en de aansluiting van de lijn 140 te Charleroi-Zuid), is het noodzakelijk gebleken, op korte termijn, de spoorwegstructuur aan te passen overeenkomstig de doorgevoerde herstructurering van de ijzer- en staalnijverheid.

Daartoe is de aanleg van een derde en een vierde spoor tussen Charleroi en Châtelineau nodig. Het derde spoor werd reeds gedeeltelijk in dienst gesteld. De begroting van 1980 vermeldt een bedrag van 235 miljoen frank om de realisatie van genoemd project te kunnen voortzetten met het oog op het ingebruiknemen van het vierde spoor in 1981.

5. In het Antwerpse werd de elektrificatie van de lijn Antwerpen-Kiel-Boom in 1976 begonnen; de indienststelling ervan zal wellicht in mei 1980 kunnen geschieden. Het doortrekken van de elektrificatie tot Mechelen via Willebroek wordt thans bestudeerd en zal in 1983 worden uitgevoerd.

De elektrificatie van de lijn Antwerpen-Aarschot-Leuven, waardoor de voorstedelijke bediening van Antwerpen met elektrische treinen wordt aangevuld, zal ook in 1980 voltooid zijn.

De indienststelling met elektrische tractie op de lijn Lier-Herentals is voor 1981 voorzien.

C. De overwegen

1. De plannen voor de aanleg van het nieuwe tracé van de lijn 94 (Brussel-Rijsel) aan de zuidkant van de stad Aat dat de afschaffing van een dertigtal overwegen tussen deze stad en Marke mogelijk maakt, zullen verder worden uitgewerkt. Deze werken moeten tevens een verbetering van de rijtijden tussen de hoofdstad en Aat, Lessen, Leuze en Doornik tot gevolg hebben. Het project zal verwezenlijkt worden t.g.v. de elektrificatie van de lijn Brussel-Doornik.

2. In het raam van de elektrificatie van de lijn 118 (La Louvière-Bergen) zal de verbetering van het tracé der sporen in de driehoek « La Paix » de afschaffing van de OW's 15, 16, 19 en 21 te La Louvière toelaten.

De werken zijn volop aan de gang en zullen in 1980 voltooid zijn.

3. In 1979 werden belangrijke kredieten vastgelegd voor het afschaffen van de overwegen te Berloz OW 13, Quévy OW 102, Obaix-Buzet OW 22, Mont-Saint-Guibert OW 31, Lustin OW 106, Sclaigneaux OW 84^{ter}, Neufvilles OW 71, Péruwelz OW's 30 en 31, Jurbise OW's 2 en 9, Grâce-Hollogne OW 28, Lillois OW 12, Sint-Joris-ten-Distel OW's 43 en 44, Oudenburg OW's 85, 86 en 87, Jabbeke OW 81, Ninove OW 69, Zulte OW's 52 en 53, Beervelde OW 62, Heist-op-den-Berg OW 36, Neerwinden OW 51, Holsbeek OW 129^{ter}, Boom OW 28, Bellem OW 29, Zulte OW 56, Waregem OW's 63, 64 en 64^{bis}.

In de begroting voor 1980 is de afschaffing van volgende overwegen opgenomen: Mortsel OW's 4 en 4^{bis}, Lier OW 22, Rotselaar OW's 120, 121, 123 tot 125^{bis}, Aarschot OW's 29, 49, 106, 107^{bis}, 108, 109 en 113, Lummen OW 77, Hasselt OW's 55, 56, 57, 58 en 58^{bis}, Aarschot OW's 97 tot 102, Bilzen OW's 44 en 44^{bis}, Geraardsbergen OW 91,

PN 31 et 33, Beernem PN 47 et 48, Beveren-Waas PN 13, 14 et 15, Destelbergen PN 72 et 73, Waregem PN 61, Zulte PN 49bis et 51, Beveren Leie PN 71, De Pinte PN 10, 12 et 105, Desselgem PN 65 et 66, Boom PN 29A, Haren PN 1, Argenteau PN 22, Pousset PN 23, Waremmes PN 22, Seraing PN 11, 12 et 13, Roanne-Coo PN 3, Farciennes PN 125 (2e phase), Hotton PN 46, Dave PN 103, Gembloux PN 46, Ciney PN 84, Hatrival PN 161, Liers PN 23, Blaton PN 20, Pommerœul PN 13, Braine-le-Comte PN 63, Marche-lez-Ecaussinnes PN 66, Nimy PN 32 et 33, Houdemont PN 145 et 147.

Des crédits pour un montant total de 1 915 millions de francs 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 dotés d'une signalisation plus perfectionnée (feux clignotants, installation sonore et éventuellement semi-barrières automatiques).

Pendant l'année 1979, plus de 100 passages à niveaux ont été équipés de cette manière.

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

D. Autres travaux d'infrastructure

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

A Anvers, les travaux relatifs à la pose du nouveau faisceau Achterkaaibundel, ainsi que les travaux relatifs à l'établissement d'une troisième voie sur la ligne 27A, entre les gares d'Anvers-Nord et Anvers DS, ont été entamés en 1979 et seront poursuivis en 1980.

Les aménagements sont destinés à assurer une plus grande fluidité du trafic à l'intérieur de la zone portuaire. D'autres travaux sont projetés, notamment l'équipement ferroviaire pour la desserte de la nouvelle darse.

Un montant de 170 millions de francs est inscrit au budget de 1980 en faveur de ces travaux.

Dans le port de Gand, les travaux d'aménagement ont été intensément poursuivis en 1979.

Des crédits pour un montant total de 65 millions de francs seront engagés en 1980 pour assurer la continuation des travaux en cours.

2. En fonction de la restructuration de la sidérurgie et conformément 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 290 millions de francs est prévue au budget de 1980.

3. La modernisation des gares d'autobus se poursuit, à savoir à : Eeklo, Enghien, Huy-Nord, Ciney, Zottegem, Ath,

Heurne OW 57, Drongen OW 10, Aalter OW's 31 et 33, Beernem OW's 47 et 48, Beveren-Waas OW's 13, 14 et 15, Destelbergen OW's 72 et 73, Waregem OW 61, Zulte OW's 49bis et 51, Beveren-Leie OW 71, De Pinte OW's 10, 12 et 105, Desselgem OW's 65 et 66, Boom OW 29A, Haren OW 1, Argenteau OW 22, Pousset OW 23, Borgworm OW 22, Seraing OW's 11, 12 et 13, Roanne-Coo OW 3, Farciennes OW 125 (2e phase), Hotton OW 46, Dave OW 103, Gembloux OW 46, Ciney OW 84, Hatrival OW 161, Liers OW 23, Blaton OW 20, Pommerœul OW 13, s Gravenbrakel OW 63, Marche-lez-Ecaussinnes OW 66, Nimy OW's 32 et 33, Houdemont OW's 145 et 147.

In totaal werden 1 915 miljoen frank kredieten voorzien voor de uitvoering van deze werken.

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

Tijdens het jaar 1979, werden méér dan 100 OW's aldus beter uitgerust.

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

D. Andere infrastructuurwerken

1. De aanpassing van de spoorweginfrastructuur overeenkomstig de uitbreiding en de ontwikkeling van de havens wordt verdergezet.

De werken betreffende de aanleg van de nieuwe Achterkaaibundel en van een derde spoor op de lijn 27A, tussen de stations Antwerpen-Noord en Antwerpen-DS, werden in 1979 aangevat en zullen in 1980 voortgezet worden.

De werken hebben tot doel vlotter verkeer in het havengebied te verzekeren. Ook de aanleg van de spoorweguitrusting voor de bediening van het nieuwe havendok wordt in het vooruitzicht gesteld.

Op het budget van 1980 werd voor deze werken een bedrag van 170 miljoen opgenomen.

In de haven van Gent werden in 1979 de geplande werken intensief voortgezet.

Kredieten voor een totaal bedrag van 65 miljoen frank zullen in 1980 uitgetrokken worden teneinde de verdere uitvoering ervan te verzekeren.

2. In het raam van de herstructurering van de staalnijverheid en op vraag van de regionale instanties, werd besloten de lijnen 125 A (Kinkempois-Flémalle) en 260 (Charleroi-Ouest - Monceau) te elektrificeren.

Een krediet van 290 miljoen frank werd op het budget van 1980 voorzien.

3. De modernisering van autobusstations wordt voortgezet, met name te : Eeklo, Edingen, Huy-Noord, Ciney, Zottegem, Ath,

Boom, Florennes, Lokeren, Manage, Ninove, Renaix, Tubize, Wavre.

Des couloirs sous voies seront prolongés de façon à rendre les bâtiments et quais accessibles des deux côtés des installations de gare, notamment à Louvain, Termonde et Denderleeuw.

Faisant suite à la décision du Ministre des Communications, un effort spécial sera fait en vue de l'aménagement de parkings de dissuasion aux alentours des gares importantes. Des garages pour bicyclettes seront aussi construits à l'occasion de la modernisation des gares.

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 publics.

Cette politique est essentiellement guidée par l'objectif d'apporter aux déplacements des personnes et des biens plus de régularité et une grande sécurité.

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

Dans cet ordre d'idées, plusieurs nouveaux bâtiments pour voyageurs ont été achevés en 1979, notamment à Genk, Roulers, Huy, Boom, Zolder, Erembodegem, ou sont actuellement en construction, notamment à De Pinte, Deinze, Waregem, Tilly, Courcelles-Motte, Visé, Eeklo, Bomal, Lustin, Niel et Yvoir.

Le programme de 1980 prévoit également de nouveaux bâtiments à :

Linkebeek, Lillois, Zottegem, La Hulpe, Waterloo, Spa, Burst, Ezemaal, Herentals, Genval, Frasnes-lez-Buissenal, Vielsalm, Morlanwelz, Liers, Antoing, Eupen, Piéton, La Louvière-Sud, Gembloux, Dampremy, Hemiksem, Tubize, Lessines et Testelt.

L'équipement de certaines gares sera amélioré par l'installation d'escalators, notamment à Waregem (2), Bruxelles Delta (1), Braine-le-Comte (1), Charleroi-Sud (1) et Namur (1).

E. Matériel roulant

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

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

1974 : 5 850 millions de francs;
1975 : 6 300 millions de francs;
1976 : 7 300 millions de francs;
1977 : 8 030 millions de francs;
1978 : 8 000 millions de francs;
1979 : 8 320 millions de francs.

tegem, Aat, Boom, Florennes, Lokeren, Manage, Ninove, Ronse, Tubize, Waver.

In de stations Leuven, Dendermonde en Denderleeuw zullen de onderdoorgangen verlengd worden ten einde de dienstgebouwen en perrons langs de twee zijden van het station bereikbaar te maken.

Overeenkomstig de beslissing van de minister van Verkeerswezen zullen bijzondere inspanningen worden gedaan met het oog op het aanleggen van pendelparkings rond belangrijke stations. Ook zullen bij modernisering van stationsgebouwen opnieuw fietsenstallingen worden gebouwd.

4. De hierboven vermelde infrastructuurwerken maken deel uit van de algemene politiek die de Regering voert ten voordele van 's lands economie en de bevordering van het openbaar vervoer.

Deze politiek is hoofdzakelijk gesteund op de betrachtting regelmatigheid en zekerheid te geven aan de verplaatsingen van personen en het transport van goederen.

De NMBS, van haar kant, zal zich vooral inzetten met het oog op de nodige aanpassingen en modernisering ter ontwikkeling van zowel het reizigers- als goederenvervoer.

In dat verband werden in 1979 meerdere nieuwe gebouwen voor reizigers afgewerkt, namelijk te Genk, Roeselare, Huy, Boom, Zolder, Erembodegem. Andere zijn nog in aanbouw zoals te De Pinte, Deinze, Waregem, Tilly, Courcelles-Motte, Wezet, Eeklo, Bomal, Lustin, Niel en Yvoir.

Het programma voor 1980 voorziet nieuwe gebouwen te :

Linkebeek, Lillois, Zottegem, Terhulpen, Waterloo, Spa, Burst, Ezemaal, Herentals, Genval, Frasnes-lez-Buissenal, Vielsalm, Morlanwelz, Liers, Antoing, Eupen, Piéton, La Louvière-Zuid, Gembloux, Dampremy, Hemiksem, Tubize, Lessines en Testelt.

De uitrusting van sommige stations zal verbeterd worden door het plaatsen van roltrappen, namelijk te Waregem (2), Brussel Delta (1), 's Gravenbrakel (1), Charleroi-Zuid (1) en Namen (1).

E. Rollend materieel

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

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

1974 : 5 850 miljoen frank;
1975 : 6 300 miljoen frank;
1976 : 7 300 miljoen frank;
1977 : 8 030 miljoen frank;
1978 : 8 000 miljoen frank;
1979 : 8 320 miljoen frank.

En ce qui concerne 1980, une dotation de 8 960 millions de francs est prévue en faveur du Fonds de Renouveau.

Afin de compléter les possibilités d'investissement, une capacité d'emprunt de 700 millions de francs a été attribuée en vertu de la loi de réformes économiques et budgétaires du 5 août 1978; dans le projet de loi relatif aux propositions budgétaires 1979-1980, l'attribution d'une nouvelle capacité d'emprunt de 1 000 millions est proposée.

Par ailleurs, il s'avère indispensable de poursuivre la politique de modernisation du matériel de traction et du matériel voyageurs et marchandises.

Les montants investis depuis la guerre ont été insuffisants pour assurer le renouvellement indispensable de ce matériel, ce qui a causé un retard certain.

Par la loi du 9 mars 1976, une capacité d'emprunt a dès lors été octroyée à la SNCB, dont 7 090 millions de francs sont destinés au renouvellement du matériel roulant, afin de rattraper partiellement le retard enregistré.

D'autre part, le Plan d'Infrastructure Prioritaire (PIP) approuvé par le Gouvernement, a octroyé pour les exercices 1979 et 1980 un montant supplémentaire de 2 550 millions pour l'acquisition de matériel roulant.

Ces moyens financiers ont permis de passer en 1979 les commandes suivantes :

- 180 voitures supplémentaires pour le service intérieur (voitures M 4); les premières livraisons de la première tranche de ce type de voiture ont débuté fin 1979;
- 30 locomotives électriques de 5 000 ch.;
- 250 paires de bogies pour automotrices électriques et voitures intérieures.

2. L'âge moyen de l'effectif de wagons « marchandises » était de 17 ans 1 mois au 1^{er} janvier 1979.

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

L'effort de modernisation sera poursuivi.

3. Les prévisions de commande pour 1980 s'établissent comme suit :

- 125 voitures supplémentaires pour service intérieur, ce qui porterait à 580 le nombre total de nouvelles voitures M 4 commandées;
- 35 automotrices doubles de la nouvelle génération;
- 700 wagons de différents types;
- Les bogies nécessaires pour ces 3 catégories de matériel.

III. Le secteur ferroviaire et le marché du travail

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

Voor 1980 werd de dotatie vastgesteld op 8 960 miljoen frank.

Ter aanvulling van deze investeringsmogelijkheden werd bovendien een leningscapaciteit van 700 miljoen frank toegekend krachtens de wet van 5 augustus 1978 houdende economische en budgettaire hervormingen, terwijl in het wetsontwerp betreffende de budgettaire voorstellen 1979-1980 een nieuwe capaciteit van 1 000 miljoen wordt voorgesteld.

Het blijkt noodzakelijk de gevoerde moderniseringspolitiek voor het traktie-, reizigers- en goederenmaterieel voort te zetten.

De sinds de oorlog toegekende dotaties zijn onvoldoende gebleken om de noodzakelijke vernieuwingen te doen, zodat een zekere achterstand is ontstaan.

Bij wet van 9 maart 1976, werd een leningscapaciteit toegekend, waarvan 7 090 miljoen bestemd voor de hernieuwing van het rollend materieel, ten einde deze achterstand gedeeltelijk in te lopen.

Tevens verleende het Prioritair Infrastructuurplan, dat door de Regering werd goedgekeurd, voor de boekjaren 1979 en 1980 een bijkomend bedrag van 2 550 miljoen voor de aanschaffing van rollend materieel.

Al deze financiële middelen hebben in 1979 de volgende bestellingen mogelijk gemaakt :

- 180 bijkomende rijtuigen voor de binnenlandse dienst (type M 4); de eerste leveringen van dit rijtuig werden einde 1979 gedaan;
- 30 elektrische locomotieven van 5 000 pk;
- 250 paren boggies voor elektrische motorstellen en binnenlandse rijtuigen.

2. De gemiddelde ouderdom van het goederenwagenvoort te zetten.

In het park zitten meer en meer speciale wagons die door de cliëntel ten eerste gewaardeerd worden.

De moderniseringsinspanningen worden voortgezet.

3. De bestellingsvooruitzichten voor 1980 zijn de volgende :

- 125 bijkomende rijtuigen voor de binnenlandse dienst; dit zal het aantal bestelde nieuwe rijtuigen van het type M 4 op 580 brengen;
- 35 tweewagenmotorstellen van de nieuwe generatie;
- 700 wagons van verscheidene typen;
- De nodige boggies voor de 3 categorieën materieel.

III. De spoorwegsektor en de arbeidsmarkt.

De NMBS gebruikt de meest vooruitstrevende technieken voor de modernisering van haar installaties en de moderne arbeidsmethoden voor haar exploitatie en administratie.

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

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

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

Au cours de l'exercice 1978, la Société a payé au secteur privé, pour l'ensemble de ses fournitures et de ses prestations, quelque 18,7 milliards de francs.

IV. Principes de la politique de gestion suivie par la SNCB

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;

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

— Progresser en matière d'équipement technique et sur le plan 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.

L'inflation des coûts, bien que freinée dans le courant de 1978 et 1979, constitue toujours un phénomène préoccupant pour les entreprises vouées, comme le chemin de fer, à des activités de prestation de services.

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

Au point de vue énergétique, cet avantage présente un double aspect : l'exploitation ferroviaire présente non seulement une grande économie en valeur absolue, mais aussi un large degré d'indépendance de la traction électrique vis-à-vis des diverses sources primaires d'énergie.

La crise énergétique que nous vivons renforce dès lors les raisons de progresser rapidement dans l'électrification des lignes ferroviaires.

La politique commerciale à moyen et long termes vise essentiellement à servir au mieux les intérêts économiques et

Aldus worden ruime tewerkstellingsmogelijkheden aan gespecialiseerd en hoog gekwalificeerd personeel geboden.

Voor de uitvoering van niet-specifieke spoorwegwerken en voor de levering van haar materialen doet de NMBS vaak een beroep op privé ondernemingen, vooral Belgische, die aldus een groot aantal arbeidskrachten tewerkstellen.

Bij deze leveringen en werken zijn meer bepaald firma's voor de bouw van rollend materieel, de bouwsector en de constructeurs van electrotechnische toestellen betrokken.

Tijdens het jaar 1978, heeft de Maatschappij aan de privé sektor voor het geheel van leveringen en prestaties, zowat 18,7 miljard frank betaald.

IV. Beleidslijnen gevolgd door de NMBS

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

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

— Energie besparen en een actieve rol spelen bij het bestrijden van milieuhinder, inzonderheid door de elektrificatie van nieuwe lijnen en de verbetering van de bediening der agglomeraties;

— Inzake technische uitrusting en in commercieel opzicht verbeteringen invoeren, ten einde de veiligheid, het comfort, de snelheid en de regelmatigheid inzake reizigers- en goederenverkeer te verhogen;

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

— De Europese integratie van de spoorwegen in de hand werken.

De kosteninflatie, hoewel ze in de loop van 1978 en 1979 sterk vertraagde, is nog steeds een zorgwekkend beleidsgegeven voor al de ondernemingen die, zoals de spoorweg, in de dienstensektor optreden en derhalve zeer arbeidsintensief zijn.

Inzake energiebezuiniging en vrijwaring van het milieu zijn de omstandigheden voor de NMBS thans veel gunstiger dan in het verleden. De spoorweg biedt een vrijwel milieuvriendelijke techniek, die weinig ruimte en energie nodig heeft.

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

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

Het commercieel beleid op middellange en lange termijn is er in hoofdzaak op gericht de economische en sociale

sociaux de la nation, en exploitant judicieusement tous les aspects positifs de la technique ferroviaire.

Dans le domaine du transport des voyageurs, la SNCB développera l'infrastructure électrifiée et modernisera son parc d'automotrices et de voitures, avec l'objectif d'augmenter les vitesses et le confort des trains, la qualité et la fréquence des dessertes interurbaines et suburbaines. Une coordination toujours plus grande sera recherchée avec les autres transports en commun, cela tant sur le plan des horaires que des installations communes.

Dans le domaine du transport des marchandises, la SNCB occupe, dans un marché concurrentiel, une position qui résulte d'une orientation bien déterminée de sa politique commerciale.

Depuis 1956, la fermeture de nombreux charbonnages et une reconversion de l'industrie vers d'autres sources d'énergie ont fait perdre à la SNCB un trafic de 10,5 millions de t/an. La SNCB a dès lors diversifié sa clientèle en s'orientant notamment vers les trafics internationaux et portuaires. La modernisation importante du parc, l'acquisition de wagons de grande capacité et à déchargement automatique ont permis de développer rapidement le trafic par trains complets homogènes entre installations industrielles raccordées et dotées d'installations de manutention adéquates.

L'industrie trouve dans ce type de transport des qualités de rapidité et de régularité, une rationalisation dans les méthodes de manutention et le moyen de limiter l'investissement dans la gestion des stocks. Cette politique de la SNCB s'est développée en collaboration avec les sociétés privées de location de wagons dans les domaines exigeant des matériels très spécialisés.

V. Le programme d'action de la SNCB

Les propositions de la SNCB visant l'optimalisation de son exploitation ont été soumises pour avis aux Conseils économiques régionaux.

Conformément à l'engagement que j'ai pris lors de la discussion du budget 1979 de mon département, ce dossier a également été communiqué aux Commissions parlementaires des Communications.

En exécution de la proposition que j'avais faite, deux réunions d'information ont déjà eu lieu avec les membres de la Commission du Sénat, au cours desquelles la direction a pu expliciter ses propositions.

A l'occasion de ces entrevues, la SNCB vous a informé sur les bases et les motivations qui l'ont incitée à établir ce plan d'optimalisation, et des données concrètes ont été communiquées en ce qui concerne les propositions spécifiques pour les trois différents secteurs de son activité.

Qu'il me soit permis dans ces circonstances de ne pas répéter ces motivations qui ont donné lieu à ce programme d'action.

belangen van het land zo goed mogelijk te dienen door een oordeelkundige aanwending van de positieve aspecten van de spoorwegtechniek.

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

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

Sinds 1956, heeft de NMBS ingevolge de sluiting van steenkolenmijnen en de overschakeling in de nijverheid naar andere energiebronnen 10,5 miljoen ton/jaar aan verkeer verloren. Zij heeft derhalve haar cliënteel gediversifieerd, inzonderheid door zich te richten tot het internationaal verkeer en het havenverkeer. Door de aanzienlijke modernisering van haar park, de aankoop van grootvolumewagens en zelflossers, is ze erin geslaagd het verkeer met gesloten treinen tussen aangesloten nijverheden die met geschikte behandelingsinstallaties zijn uitgerust, snel uit te breiden.

Dat vervoer biedt de nijverheid snelheid en regelmatigheid, is een middel om de behandelingsmethoden te rationaliseren en om de voor het beheer der voorraden nodige investeringen te beperken. De NMBS heeft deze gang van zaken verder ontwikkeld door de samenwerking met particuliere vennootschappen die wagons verhuren voor goederen die een zeer gespecialiseerd materieel vergen.

V. Het aktieprogramma van de NMBS

De voorstellen van de NMBS tot het optimaliseren van haar exploitatie zijn, zoals werd beloofd, voor advies voorgelegd geworden aan de Gewestelijke Economische Raden.

Overeenkomstig de belofte die ik heb gedaan ter gelegenheid van de bespreking van de begroting 1979 van mijn departement, werd dit dossier eveneens voorgelegd aan de leden van de Parlementscommissies bevoegd voor het Verkeerswezen.

Conform met mijn voorstel hebben reeds twee informele vergaderingen plaatsgevonden met de leden van de Senaatscommissie tijdens dewelke de Directie haar voorstellen nader heeft toegelicht.

Bij genoemde besprekingen werden door de Directie toelichtingen verschaft omtrent de bases en de motieven welke er haar toe hebben aangezet dit optimalisatieplan uit te werken, en werden o.m. concrete gegevens verstrekt over de specifieke inhoud van de voorstellen voor de drie vervoersektoren.

Het weze mij derhalve in de gegeven omstandigheden toegestaan niet opnieuw de motieven te herhalen welke tot dit aktieprogramma aanleiding hebben gegeven.

Toutefois, il me semble indispensable de souligner que la part de la SNCB dans le volume global du transport de voyageurs et de marchandises a progressivement diminué ces dernières années malgré un accroissement important des paiements compensatoires par le biais du budget des Communications.

L'accroissement considérable de ces interventions financières de l'Etat s'avère, d'année en année, de plus en plus inquiétant et la Direction de la SNCB a estimé que peut-être l'on a atteint la limite de ce qui est supportable pour la communauté, voire que l'on a déjà dépassé ce seuil.

Partant de l'analyse qu'elle a faite, la Direction de la SNCB arrive à la conclusion qu'elle gère un réseau coûteux qui n'est actuellement plus adapté à un marché de transport en évolution rapide. Comme seule l'autorité publique peut décider de l'ampleur ou du coût qu'un service public peut provoquer pour la communauté, la Direction a cru de son devoir d'éclairer les responsables et de présenter des solutions adéquates.

Après l'étude des trois hypothèses possibles, la SNCB a clairement porté son choix sur celle qu'elle a appelée l'optimisation de son réseau. La société estime que la réalisation de son programme permettra d'augmenter de 9 p.c. le trafic voyageurs et d'accroître de quelque 5 p.c. le trafic des charges complètes; les paiements des compensations diminueraient d'environ 16 p.c.

Sur base des prévisions budgétaires de l'année 1980, l'économie ainsi possible peut dès lors être supputée à quelque 8 milliards de francs.

La nouvelle structure donnerait lieu à une amélioration sérieuse du service fourni à plus de 96 p.c. de la clientèle actuelle et à une clientèle nouvelle.

Les 4 p.c. restants sont principalement des navetteurs, dont une partie appréciable ne sera pas touchée puisqu'un service spécifique de navette sera établi au départ des trains de navette qui existent déjà aujourd'hui.

En définitive, l'on ne devra examiner que pour environ 1 à 2 p.c. du nombre actuel de voyageurs comment le service public peut être assuré au prix social le plus bas, et ce en concertation étroite entre la SNCB et la SNCV.

N'oublions pas à ce sujet que la SNCB, par jour ouvrable, met quelque 3 500 trains en service qui s'arrêtent environ 40 000 fois dont 4 000 fois sans qu'un seul voyageur ne monte ou ne descende du train. Par jour environ 750 trains roulent avec une occupation inférieure à 15 personnes.

La Direction estime dès lors que trop de trains sont trop peu utilisés et qu'il y a lieu de les remplacer par des bus surtout pour les petites localités où ce dernier moyen de transport répond généralement mieux aux besoins de la population étant donné la situation généralement éloignée de la gare par rapport au centre de la commune.

Concreet wil ik er niettemin op wijzen dat het aandeel van de NMBS in het globaal reizigers- en goederenvervoer de jongste jaren sterk achteruit is gegaan, ondanks de uitermate belangrijke aangroei van de compensatiebetalingen welke lastens de begroting van het departement van Verkeerswezen werden gedaan.

De belangrijke aangroei van deze Staatstussenkomsten is van jaar tot jaar meer en meer verontrustend en de Directie van de NMBS heeft geoordeeld dat men wellicht de grens heeft bereikt van wat draagbaar is voor de gemeenschap, of dat deze grens misschien reeds overschreden is.

Uitgaande van haar analyse is de spoorwegmaatschappij tot het besluit gekomen dat zij een duur net beheert, dat niet meer aangepast is aan de snel evoluerende vervoermarkt. Omdat enkel de openbare overheid kan beslissen over de draagwijdte en over de kosten welke een openbare dienst mag veroorzaken, heeft de Directie van de NMBS geoordeeld dat het derhalve haar taak was de verantwoordelijken voor te lichten en passende initiatieven voor te leggen.

Na de studie van drie mogelijke hypotesen heeft de NMBS duidelijk gekozen voor wat zij de optimalisering van haar net heeft genoemd. De Maatschappij meent dat bij de verwezenlijking van haar aktieprogramma de reizigerstrafiek met 9 pct. zal aangroeien, het goederenvervoer met ongeveer 5 pct. zal kunnen vermeerderen en dat bovendien de compensatiebetalingen van de Staat met zowat 16 pct. kunnen verminderd worden.

Op basis van de budgettaire voorzieningen voor 1980 mag de mogelijke besparing aldus op ongeveer 8 miljard frank worden geraamd.

De nieuwe structuur zou tevens een merkelijke verbetering inhouden van de dienstverlening aan meer dan 96 pct. van de huidige klanten en aan nieuwe klanten.

De overige 4 pct. zijn voor het grootste gedeelte pendelaars, waarvan een aanzienlijk gedeelte zal kunnen opgevangen worden via de specifieke pendeldienst die zal worden uitgebouwd op basis van de exploitatievorm die vandaag de dag reeds bestaat.

Er mag gesteld worden dat uiteindelijk slechts voor 1 à 2 pct. van het huidige reizigersaantal, in overleg tussen de NMBS en de NMVB, zal moeten onderzocht worden op welke wijze de openbare dienstverlening het best kan worden verzekerd tegen de laagst mogelijke sociale kost.

Vergeten wij overigens niet dat de NMBS per werkdag zowat 3 500 treinen laat rijden die in totaal ongeveer 40 000 maal stoppen, waarvan 4 000 maal zonder dat 1 enkele reiziger op- of afstapt, en dat per dag zowat 1/5 van de ingezette treinen een bezetting hebben welke lager is dan 15 reizigers.

De Directie oordeelt dat teveel treinen te weinig worden gebruikt en dat zij door bussen zouden moeten vervangen worden, vooral voor de kleine gemeenten waar dit laatste transportmiddel meestal beter overeenstemt met de werkelijke behoeften van de bevolking, rekening gehouden met het feit dat het station veelal van het dorpscentrum is verwijderd.

La SNCB est d'avis que la mise en service de trains utilisés par quelques voyageurs où l'arrêt d'un train, qui n'est pas utilisé ou qui ne serait que pour une seule personne, constitue un gaspillage énergétique; l'énergie nécessaire pour un seul arrêt de train équivaut à environ 8 km de parcours.

Le programme d'action de la Direction de la SNCB n'est certes pas parfait; il est encore moins définitif. Il est néanmoins estimé qu'une adaptation de l'offre du transport ferroviaire est indispensable et que cette adaptation doit aller dans le sens indiqué dans ce plan d'optimisation.

Ce plan est un plan d'orientation, dont la mise en application doit se faire progressivement et avec une grande souplesse. Son adaptation suppose une collaboration étroite entre les différentes sociétés de transport en commun afin de mieux répondre aux besoins réels de la population.

B. Transports urbains et régionaux

I. Situation et orientation de la politique

La contribution de l'Etat à l'équilibre du compte d'exploitation des six sociétés de transport en commun urbain et de la société nationale des chemins de fer vicinaux a été fixée, pour 1980, à 14 580 millions, soit une augmentation de 7,15 p.c. par rapport au crédit ajusté de l'année 1979 (13 607 millions).

L'évolution du financement par l'Etat de l'exploitation du transport urbain, d'une part, (STI) et du transport régional (SNCV) d'autre part se présente ainsi :

	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
STI en millions de F. — MIV's in miljoenen F	3 405,3	4 498,8	5 630,3	6 436,4	7 034,9	7 492	8 065,3
Evolution en pour cent. — Procentueel verloop	100	132,11	165,34	189,01	206,59	220,01	236,85
Coefficient de couverture recettes/dépenses. — Dekkingscoëfficiënt inkomsten/uitgaven	38,91	31,46	29,91	29,80	29,04	29,35	30,05
SNCV en millions de F. — NMVB in miljoenen F	1 833,0	2 526,0	3 078,6	4 338,0	5 368,4	6 115	6 693
Evolution en pour cent. — Procentueel verloop	100	137,81	167,95	236,66	292,88	333,61	365,14
Coefficient de couverture recettes/dépenses. — Dekkingscoëfficiënt inkomsten/uitgaven	55,95	49,87	46,82	42,85	43,57	41,84	41,94

Malgré cette progression raisonnable dans la situation difficile que nous connaissons, le montant retenu par le Gouvernement et inscrit au projet de budget, exigera de la part de toutes les sociétés un effort accru dans la recherche d'une meilleure productivité et un souci constant de l'économie.

En effet, les sociétés de transport public subissent l'effet sur leurs dépenses :

— de la réduction du temps de travail à 38 h/semaine;

De NMBS is van oordeel dat het laten rijden van treinen die slechts door een beperkt aantal personen worden gebruikt, of het laten stoppen ervan om niemand of slechts 1 enkele persoon te laten in- of uitstappen, een energiever-spilling betekent; 1 maal stoppen vergt net zoveel energie als 8 km rijden.

Het Aktieprogramma van de Directie van de NMBS is geenszins volmaakt. Het is evenmin definitief. Niettemin wordt geoordeeld dat een grondige aanpassing van de dienstverlening inzake spoorwegvervoer noodzakelijk is en dat deze aanpassing in de zin moet gaan zoals in het optimalisatieplan is aangegeven.

Dit plan is een oriëntatieplan dat geleidelijk en met grote soepelheid moet uitgevoerd worden. Het aanvaarden ervan onderstelt een nauwere samenwerking tussen de diverse openbare vervoermaatschappijen, teneinde beter aan de werkelijke behoeften van de plaatselijke bevolkingsgroepen te voldoen.

B. Stedelijk- en streekvervoer

I. Financiële toestand en oriëntering van het beleid.

De bijdrage van de Staat tot herstel van het evenwicht van de exploitatierekening van de zes stedelijke vervoermaatschappijen en van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen werd voor 1980 vastgesteld op 14 580 miljoen, hetzij een verhoging met 7,15 pct. ten opzichte van het aangepast krediet van het jaar 1979 (13 607 miljoen).

Opgedeeld in stedelijk vervoer (MIV's) en streekvervoer (NMVB) ziet de evolutie van de exploitatiefinanciering door de Staat er als volgt uit :

Niettegenstaande deze verhoging als redelijk mag bestempeld worden in de huidige moeilijke toestand die wij doormaken, zal het door de Regering in aanmerking genomen en in het ontwerp van begroting ingeschreven bedrag, vanwege al de maatschappijen een grotere inspanning eisen voor het zoeken naar een betere produktiviteit en een constante bezorgdheid voor het verwezenlijken van besparingen.

De vervoermaatschappijen zijn inderdaad geconfronteerd met de weerslag op hun uitgaven van :

— de vermindering van de arbeidsduur tot 38 u per week;

— de la hausse très sensible du prix du carburant;

— de la politique menée ces dernières années en matière d'amélioration du matériel roulant, et qui se traduit, en termes de dépenses, par des charges financières très élevées.

C'est pour ces raisons qu'il a été jugé utile d'inviter également les usagers des transports publics à fournir leur part d'effort dans le financement des moyens que la collectivité met à leur disposition, par le biais d'une hausse des tarifs de 12 p.c. dès la mi-janvier, et qui devrait rapporter 700 millions supplémentaires environ.

Cette situation délicate sur le plan financier ne remet toutefois pas en cause notre politique de promotion des transports en commun. Un meilleur ajustement de l'offre à la demande devrait permettre de faire face en 1980 aux problèmes posés par les restrictions budgétaires. Il ne conviendrait pas en effet de relâcher notre effort en faveur des transports publics, à l'heure même où les résultats de la politique menée ces dernières années apparaissent, et à l'heure aussi où l'incertitude en matière d'approvisionnement en pétrole nous invite instamment à reconsidérer l'organisation sociale de nos transports en fonction d'une utilisation plus rationnelle de l'énergie.

Bien que les résultats de l'exercice 1979 ne soient pas encore connus définitivement, il apparaît déjà que, dans tous les réseaux de transports urbains, un retour, lent mais réel, vers les transports publics se manifeste. Ce phénomène est dû autant à l'amélioration progressive des conditions de transports qu'à la crise de l'énergie, propre à inciter les citoyens à économiser le carburant.

En ce qui concerne l'amélioration des services, il faut citer, pour l'année écoulée, la réalisation d'un programme minimal d'extensions de lignes et d'adaptation des fréquences là où le besoin s'en faisait sentir, et la mise en service de nouveaux véhicules (224 autobus livrés en 1979).

Au cours de l'année 1980, les programmes d'investissements à réaliser sur fonds propres par les STI et la SNCV prévoient la commande de 363 autobus (STIB : 63, STIL : 120, dont 30 articulés; STIC : 5; SNCV : 175), ainsi que de 15 voitures motrices articulées destinées aux lignes de la Côte de la SNCV et du métro léger de Charleroi. Ces commandes, qui seront passées à notre industrie nationale, représentent environ 1 753 millions de francs.

En ce qui concerne le matériel sur rail de Bruxelles, il reste encore à en fixer le modèle, compte tenu des besoins et des capacités d'investissements qui seront disponibles.

Outre les achats de matériel roulant, de nombreux travaux d'équipement, d'aménagement et de construction de dépôts et ateliers seront engagés, compte tenu des nécessités de chaque réseau.

En vue de freiner plus sensiblement l'évolution de la charge, sur le budget de l'Etat, des transports en commun secondaires, le seul moyen efficace est d'augmenter la vitesse commerciale des véhicules en surface qui sont souvent confrontés aux mauvaises conditions de trafic dans les villes.

— de la hausse très sensible du prix du carburant;

— de la politique menée ces dernières années en matière d'amélioration du matériel roulant, et qui se traduit, en termes de dépenses, par des charges financières très élevées.

C'est pour ces raisons qu'il a été jugé utile d'inviter également les usagers des transports publics à fournir leur part d'effort dans le financement des moyens que la collectivité met à leur disposition, par le biais d'une hausse des tarifs de 12 p.c. dès la mi-janvier, et qui devrait rapporter 700 millions supplémentaires environ.

Cette situation délicate sur le plan financier ne remet toutefois pas en cause notre politique de promotion des transports en commun. Un meilleur ajustement de l'offre à la demande devrait permettre de faire face en 1980 aux problèmes posés par les restrictions budgétaires. Il ne conviendrait pas en effet de relâcher notre effort en faveur des transports publics, à l'heure même où les résultats de la politique menée ces dernières années apparaissent, et à l'heure aussi où l'incertitude en matière d'approvisionnement en pétrole nous invite instamment à reconsidérer l'organisation sociale de nos transports en fonction d'une utilisation plus rationnelle de l'énergie.

Bien que les résultats de l'exercice 1979 ne soient pas encore connus définitivement, il apparaît déjà que, dans tous les réseaux de transports urbains, un retour, lent mais réel, vers les transports publics se manifeste. Ce phénomène est dû autant à l'amélioration progressive des conditions de transports qu'à la crise de l'énergie, propre à inciter les citoyens à économiser le carburant.

En ce qui concerne l'amélioration des services, il faut citer, pour l'année écoulée, la réalisation d'un programme minimal d'extensions de lignes et d'adaptation des fréquences là où le besoin s'en faisait sentir, et la mise en service de nouveaux véhicules (224 autobus livrés en 1979).

Au cours de l'année 1980, les programmes d'investissements à réaliser sur fonds propres par les STI et la SNCV prévoient la commande de 363 autobus (STIB : 63, STIL : 120, dont 30 articulés; STIC : 5; SNCV : 175), ainsi que de 15 voitures motrices articulées destinées aux lignes de la Côte de la SNCV et du métro léger de Charleroi. Ces commandes, qui seront passées à notre industrie nationale, représentent environ 1 753 millions de francs.

En ce qui concerne le matériel sur rail de Bruxelles, il reste encore à en fixer le modèle, compte tenu des besoins et des capacités d'investissements qui seront disponibles.

Outre les achats de matériel roulant, de nombreux travaux d'équipement, d'aménagement et de construction de dépôts et ateliers seront engagés, compte tenu des nécessités de chaque réseau.

En vue de freiner plus sensiblement l'évolution de la charge, sur le budget de l'Etat, des transports en commun secondaires, le seul moyen efficace est d'augmenter la vitesse commerciale des véhicules en surface qui sont souvent confrontés aux mauvaises conditions de trafic dans les villes.

— de gevoelige verhoging van de prijs van de brandstof;

— de tijdens de laatste jaren gevoerde politiek ter verbetering van het rijdend materieel, die, wat de uitgaven betreft, aanleiding geeft tot zeer zware financiële lasten.

Om die redenen werd het nuttig geacht vanwege de gebruikers van het openbaar vervoer hun bijdrage te vragen in de financiering van de middelen die de gemeenschap hun ter beschikking stelt, onder vorm van een tariefverhoging met 12 pct. die half januari zou worden doorgevoerd en ongeveer 700 miljoen bijkomend zou opleveren.

Deze delikate financiële toestand brengt nochtans onze politiek tot bevordering van het gemeenschappelijk vervoer, niet in het gedrang. Een betere aanpassing van het aanbod aan de vraag zal het mogelijk maken in 1980 het hoofd te bieden aan de problemen veroorzaakt door de budgettaire beperkingen. Het zou inderdaad niet opgaan onze inspanning ten gunste van het openbaar vervoer te verminderen op een ogenblik dat de resultaten van de tijdens de laatste jaren gevoerde politiek zichtbaar worden en dat bovendien de onzekerheid inzake petroleumbevoorrading er ons toe noopt de sociale organisatie van ons vervoernet te herdenken in functie van een rationeler gebruik van de energie.

Hoewel de resultaten van het dienstjaar 1979 nog niet definitief gekend zijn, kan toch, in al de stedelijke vervoernetten, een langzame maar reële terugkeer naar het openbaar vervoer waargenomen worden. Dit fenomeen spruit voort, zowel uit de geleidelijke verbetering van de vervoerwaarden als uit de energiecrisis die van aard is de bevolking aan te zetten tot brandstofbesparing.

Wat de verbetering van de diensten betreft, dient voor het voorbije jaar vermeld: de realisatie van een minimaal programma van lijnuitbreidingen en van frekwentieaanpassingen, daar waar de noodzaak ervan zich opdrong, alsmede het in dienst stellen van nieuwe voertuigen (224 autobussen geleverd in 1979).

Tijdens het jaar 1980, voorzien de investeringsprogramma's op eigen fondsen te verwezenlijken door de MIV's en de NMVB, in de bestelling van 363 autobussen (MIVB : 63; STIL : 120, waarvan 30 gelede; STIC : 5; NMVB : 175) evenals van 15 gelede motorwagens bestemd voor de lijnen van de Kust van de NMVB en van het stadsnet van Charleroi. Deze bestellingen, die zullen geplaatst worden bij onze nationale industrie, vertegenwoordigen ongeveer 1 753 miljoen.

Wat het trammaterieel te Brussel betreft, moet het model nog worden vastgesteld, rekening houdend met de behoeften en met de beschikbare investeringscapaciteiten.

Buiten de aankoop van rijdend materieel, zullen talrijke werken inzake uitrusting, aanpassing en bouw van stel- en werkplaatsen worden vastgelegd, rekening houdend met de behoeften van elk net.

Het enige doeltreffend middel om de evolutie van de last op de Staatsbegroting van het secundair gemeenschappelijk vervoer in grote mate af te remmen, is de verhoging van de commerciële snelheid van de voertuigen aan de oppervlakte, die te vaak geconfronteerd worden met de slechte verkeersvoorwaarden in de steden.

Selon le vœu du Comité coordonnateur des transports publics, il a été créé à cet effet des groupes de travail composés d'experts des transports. (Travaux publics, communes, sociétés de transports et Communications) dans toutes les agglomérations du pays. Ils ont pour tâche de soumettre aux instances responsables du transport et des routes des propositions concrètes en vue d'augmenter la vitesse commerciale des véhicules des transports publics : commande des feux à distance, voies prioritaires, couloirs réservés, stationnement, etc.

En ce qui concerne la tarification des transports publics secondaires, il s'avère indispensable de rechercher un système qui, tout en permettant une simplification des tarifs, tienne davantage compte de la distance parcourue par le voyageur, depuis son point de départ jusqu'à celui de destination.

L'on constate en effet que les voyageurs qui se rendent au-delà du périmètre de l'agglomération, à l'intérieur duquel le tarif unique est en vigueur, doivent s'acquitter d'un prix de transport souvent beaucoup plus élevé que ceux qui circulent à l'intérieur du périmètre, pour des distances parfois beaucoup plus longues.

La tarification zonale devrait constituer ce compromis entre la nécessité de conserver un système simple, tant pour accélérer la montée des voyageurs que pour alléger la tâche du personnel de conduite, et la pondération du prix en fonction de la distance réelle. Ce système consiste à fixer des prix en fonction du nombre de zones par lesquelles passe la ligne empruntée. Cela suppose une délimitation préalable de zones de dimensions sensiblement égales (4 à 5 km de diamètre), et une information claire et précise au voyageur de sorte qu'il puisse lui-même calculer facilement le prix de son transport.

A ce sujet, le Comité coordonnateur a également émis un avis positif. Des études, déjà fort avancées, sont en cours à Gand et Charleroi, où un début d'application pourra intervenir dans les mois à venir.

Le Comité coordonnateur a, par ailleurs, chargé une commission, d'élaborer un système de subventionnement qui, tout en permettant de respecter les limites budgétaires que l'Etat sera toujours amené à fixer, tienne davantage compte de critères objectifs, tant pour ce qui concerne la quantité des services offerts que son coût unitaire.

II. Aperçu des activités de promotion des transports urbains dans les grandes agglomérations

1. Objectifs généraux

Aux objectifs généraux qui ont été à la base de l'action menée depuis plusieurs années en vue de promouvoir l'utilisation des transports en commun, s'ajoute aujourd'hui le problème énergétique. La nécessité de réduire la consommation d'énergie par des mesures appropriées est reconnue par tous.

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

Daartoe werden, overeenkomstig de wens van het Coördinatiecomité van het openbaar vervoer, werkgroepen opgericht, samengesteld uit verkeersdeskundigen (Openbare Werken, Gemeenten, vervoermaatschappijen en Verkeerswezen) in al de agglomeraties van het land. Zij hebben als opdracht aan de verantwoordelijke overheden van het verkeer en de wegen, concrete voorstellen te formuleren ter verhoging van de commerciële snelheid van de voertuigen van het openbaar vervoer : afstandsbediening van de verkeerslichten, voorrangswegen, voorbehouden rijstroken, stationering, enz.

Wat de tarificatie van het secundair openbaar vervoer betreft, is het noodzakelijk naar een systeem te zoeken hetwelk, mede met een vereenvoudiging van de tarieven, meer rekening houdt met de door de reiziger doorlopen afstand vanaf zijn vertrek- tot zijn bestemmingspunt.

Men stelt inderdaad vast dat de reizigers die de perimeter van de agglomeratie, waarbinnen een eenheidstarief van toepassing is, overschrijden, dikwijls een heel wat hogere vervoerprijs moeten betalen dan diegenen die binnen de perimeter reizen over soms langere afstanden.

De zonale tarifiering zou een compromis moeten uitmaken tussen de noodzakelijkheid een eenvoudig systeem te behouden, zowel om het instappen van de reizigers te versnellen als om de taak van het personeel te verlichten, en een evenwichtige prijs in functie van de werkelijke afstand. Dit systeem bestaat er in de prijzen vast te stellen in functie van het aantal zones waarover de gebruikte lijn loopt. Dit veronderstelt een voorafgaandelijke afbakening van zones met ongeveer dezelfde afmetingen (4 tot 5 km diameter) en een duidelijke en preciese informatie aan de reiziger, derwijze dat hij zelf zonder moeite zijn vervoerprijs kan berekenen.

Het Coördinatiecomité heeft ter zake insgelijks een positief advies uitgebracht. Er zijn reeds vergevorderde studies aan de gang te Gent en Charleroi, waar in de komende maanden met de toepassing kan begonnen worden.

Het Coördinatiecomité heeft anderzijds een comité belast met de uitwerking van een subsidiesysteem dat niet alleen mogelijk maakt de begrotingsgrenzen te respecteren die de Staat steeds zal moeten blijven vaststellen, maar dat meer rekening houdt met objectieve criteria, zowel wat de kwantiteit van de aangeboden diensten betreft als de eenheidsprijs.

II. Overzicht van de activiteiten tot bevordering van het stedelijk vervoer in de grote agglomeraties

1. Algemene doelstellingen

Bij de motivatie die sedert verschillende jaren aan de basis heeft gelegen van de actie ter bevordering van het gemeenschappelijk vervoer heeft zich thans het energieprobleem gevoegd. De noodzaak het energieverbruik met alle mogelijke middelen af te remmen is voor iedereen duidelijk.

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

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 publics urbains, qui consiste essentiellement à présenter au public une alternative valable à l'utilisation en ville de véhicules individuels.

Cette politique est concrétisée par 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 :

— La séparation du trafic des transports en commun et individuels;

— La restructuration des réseaux et l'adaptation des moyens de transport à la demande;

— La coordination des divers moyens de transport avec de bonnes possibilités de correspondance;

— La modernisation du matériel roulant;

— La rationalisation des installations fixes (dépôts et ateliers) et la modernisation des équipements et des méthodes d'exploitation.

2. Aperçu des activités en 1980

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.

La section Sainte-Catherine-Beekkant sera mise en service fin 1980, avec les trois stations Comte de Flandre, Etangs Noirs et Beekkant, toutes trois situées à Molenbeek.

Vers l'est, la ligne sera prolongée, dans une première phase, jusqu'au Campus universitaire de l'UCL, à Woluwe-

Bovendien, in geval van elektrische tractie, wordt een 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 openbaar vervoer, dat er wezenlijk op gericht is het publiek een geldig alternatief te bezorgen voor het gebruik van de individuele 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 hun 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 verplaatsing in de beste voorwaarden te doen 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 realisatie van deze objectieven impliceert :

— Scheiding tussen openbaar en individueel vervoer;

— Herstructurering van de netten en de aanpassing van de vervoermiddelen aan de vraag;

— Coördinatie van de verschillende vervoermiddelen met goede overstapmogelijkheden;

— Modernisering van het rijdend materieel;

— Rationalisatie van de vaste installaties (remises en werk-ateliers) en de modernisering van de uitrustingen en de exploitatiemethoden.

2. Overzicht van de activiteiten in 1980

1. Brussel

Na de indienststelling van de eerste metrolijn Sint-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.

Het vak Sint-Katherina-Beekkant zal in dienst gesteld worden einde 1980, samen met de drie stations, Graaf van Vlaanderen, Zwarte Vijvers en Beekkant, gesitueerd te Molenbeek.

In oostelijke richting zal de lijn in een eerste fase tot aan de Universitaire Campus van de UCL in Sint-Lambrechts-

Saint-Lambert, et par la suite jusqu'à la Place Dumon à Stockel.

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

Vers l'ouest, on prévoit également une bifurcation : une branche « Nord-Ouest » vers la Place E. Bockstaël et le Heysel à Laeken, et une branche « Sud-Ouest » vers la Place Verdi à Anderlecht.

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

Le budget 1980 prévoit les équipements et parachèvements liés à la mise en service des tronçons Tomberg-Alma, Beekkant-Saint-Guidon (Anderlecht) et Hermann-Debroux, 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 1980 pour l'extension du réseau « prémétro », qui a actuellement une longueur de 9 km.

La plupart des travaux de génie civil qui seront lancés ou entamés en 1980 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 Saint-Gilles.

En effet, il est prévu d'entamer en 1980 les travaux de la Place Louise (station de correspondance et tunnel jusqu'à l'Hôtel des Monnaies), des stations Hôtel des Monnaies et de la Porte de Hal; dans l'autre direction, des tunnels Saintelette et Léopold II.

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.

On prévoit également en 1980 les premiers travaux de génie civil de l'axe Nord-Sud sur le territoire de Saint-Gilles à la Place Van Meenen.

Ce programme optimal suppose néanmoins une libération entière des crédits pour l'année prochaine.

2. Antwerpen

Le réseau de prémétro en cours de construction se compose de deux axes principaux et de plusieurs embranchements latéraux.

Le premier axe, de la Groenplaats à la Gare Centrale, section mise en service en 1975 avec une *première branche*, de la Gare Centrale - Pelikaanstraat à une double trémie Mercatorstraat - Belgiëlei, qui sera raccordée au site propre Belgiëlei - Van Rijswijcklaan - Olympiadelaan.

Cette première branche sera mise en service au printemps de 1980. *La deuxième branche*, de Keyserlei - Astridplein - Van Wesenbekerstraat - 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.

Woluwe worden doorgetrokken, later tot het Dumonplein te Stokkel.

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

In de westelijke richting wordt eveneens een uitsplitsing in twee takken voorzien : een « noord-westelijke » naar het E. Bockstaëlplein en de Heizel in Laken, en een « zuid-westelijke » naar het Verdiplein in Anderlecht.

Het metronet zal dan een aslengte van 26 km hebben.

De begroting 1980 voorziet de uitrustingen en de architecturale afwerking voor de vakken Tomberg-Alma, Beekkant-Sint-Guido en Herrmann-Debroux, waarvan de ruwbouwwerken tijdens vorige dienstjaren werden toegewezen en in uitvoering zijn.

Anderzijds zal in 1980 een bijzondere inspanning worden geleverd voor de uitbreiding van het premetronet dat op dit ogenblik 9 km lang is.

De meeste ruwbouwwerken die in 1980 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.

Inderdaad, in 1980 wordt de aanvang voorzien van de werken aan het Louizaplein (kruisstation en tunnel tot aan het Munthof), het station Munthof en de Hallepoort en, in de andere richting, van de tunnels Saintelette en Leopold II.

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

Voor 1980 worden ook de eerste werken van de Noord-Zuidas op het grondgebied van de gemeente St.-Gillis, ter hoogte van het Van Meenenplein, in het vooruitzicht gesteld.

Dit optimale programma veronderstelt evenwel dat de kredieten voor het komend jaar volledig zouden worden vrijgegeven.

2. Antwerpen

Het premetro-net in uitvoering bestaat uit twee hoofdassen met verschillende zijdelingse vertakkingen.

De eerste as, vanaf de Groenplaats tot aan het Centraal Station, vak in dienst gesteld in 1975, met een *eerste vertakking* vanaf het Centraal Station-Pelikaanstraat met een dubbele open helling Mercatorstraat - Belgiëlei, zal aansluiten op een vrije trambaan in de Belgiëlei - Van Rijswijcklaan - Olympiadelaan.

Deze eerste vertakking zal in de lente van 1980 in dienst gesteld worden. *De tweede vertakking* loopt vanaf de Keyserlei via het Astridplein, de Van Wesenbekerstraat en de Elisabethstraat naar de Schijnpoort en zal daar aansluiten op een vrije trambaan in de Schijnpoortweg en de Bredabaan en de Ten Eeckhovelei.

Le deuxième axe, partant de la trémie Frankrijklei-Zuid va d'une part vers Turnhoutsepoort et Herentalsepoort et d'autre part, vers Schijnpoort, par un embranchement qui empruntera la Kerkstraat.

Une grande partie de cet axe est déjà en construction.

Le programme des travaux de 1980 comporte la construction de la Station St-Elisabeth et du tunnel Elisabeth - Kleine Zavel.

D'autre part, les études des tronçons en direction de Schijnpoort se terminent, permettant un lancement des travaux suivant les possibilités financières en vue d'éviter tout arrêt dans la poursuite des travaux et d'arriver à une mise en service rapide des infrastructures.

Enfin, l'examen du dossier relatif à une liaison avec la Rive Gauche touche à sa fin, notamment en ce qui concerne la localisation de cette liaison et la procédure à suivre pour l'attribution du marché.

Compte tenu de l'importance des travaux — les premières estimations sont de l'ordre de 6 milliards de francs — il était indispensable de soumettre à un examen approfondi toutes les données de ce problème et toutes les variantes proposées.

Une décision en la matière pourra être prise vraisemblablement au début de 1980.

3. Charleroi

Le réseau de semi-méto 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 déplacements les plus importants.

Un premier tronçon de la Ceinture Ouest avec les stations Sud et Villette, a été mis en service en 1976. Deux nouvelles stations sont prévues pour le début de 1980, Ouest sur la Ceinture Ouest et Piges avec le raccordement à la ligne de Jumet.

Dans le courant des années 1981, 1982 et 1983 seront mis progressivement en service, les stations Beaux-Arts et Nord sur la Ceinture Ouest ainsi que des prolongements sur les antennes de Lodelinsart, Gilly, Châtelet et Marchienne-au-Pont - Fontaine-l'Évêque.

Pour réaliser ce programme, il est prévu en 1980 l'adjudication des travaux du Pont de la Tréfilerie sur l'antenne de Fontaine-l'Évêque ainsi qu'une partie du tronçon rue Decoux - rue Chantiers à Marchienne-au-Pont.

Sur l'antenne de Gilly, il est prévu l'adjudication du tronçon Gazomètre - Quatre Bras (1,1 km et 1 station) et sur l'antenne vers Jumet le tronçon Marteau - Bon Air.

De tweede 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.

Het programma van de werken voorziet voor 1980 de aanleg van het station St-Elisabeth en de koker Elisabeth - Kleine Zavel.

Anderzijds worden de studies van de vakken in de richting van Schijnpoort afgewerkt om de aanbesteding van deze werken mogelijk te maken, in functie van de financiële mogelijkheden ten einde iedere onderbreking in de vooruitgang der werken te vermijden en te komen tot een snelle ingebruikname van de infrastructuurwerken.

Het onderzoek van het dossier met betrekking op de verbinding met de linkeroever loopt eveneens ten einde, inzonderheid wat de lokalisatie van deze verbinding en de te volgen procedure voor het toekennen van de overeenkomst betreft.

Rekening houdend met de belangrijkheid van de werken — de eerste ramingen bedragen 6 miljard — was het onontbeerlijk al de gegevens van dit probleem grondig te onderzoeken, samen met de voorgestelde varianten.

Dienaangaande zal waarschijnlijk begin 1980 een beslissing kunnen genomen worden.

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.

Een eerste vak van de Westelijke Ring met de stations Sud en Villette werd in dienst gesteld in 1976. Twee nieuwe stations zijn voorzien voor begin 1980, « Ouest » op de Westelijke Ring en « Piges » met de aansluiting naar de lijn van Jumet.

In de loop van de jaren 1981, 1982, 1983, zullen geleidelijk de stations « Beaux-Arts » en « Nord » op de Westelijke Ring, alsook verlengstukken op de antennes van Lodelinsart, Gilly, Châtelet en Marchienne-au-Pont-Fontaine-l'Évêque in dienst gesteld worden.

Voor de realisatie van dit programma wordt in 1980 de aanbesteding voorzien van de werken aan de Pont de la Tréfilerie, op de antenne naar Fontaine-l'Évêque, evenals van het vak gelegen tussen de rue Decoux en de rue Chantiers in Marchienne-au-Pont.

Op de antenne naar Gilly is het vak Gazomètre - Quatre Bras (1,1 km met 1 station) gepland en op de antenne naar Jumet het vak Marteau - Bon Air.

Le programme de 1980 prévoit également la poursuite des travaux d'équipements et de parachèvement architectural des stations Beaux-Arts, Nord, Neuville, Chet, Pensée, Centenaire, Morgnies, Leernes, Paradis et Fontaine.

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 Saint-Lambert, dont la première étape de génie civil se termine.

Les travaux se poursuivront en 1980, par la réalisation d'un accès nord de cette gare, de la trémie de la rue de Bruxelles vers Fontainebleau.

Parallèlement, les études relatives à la deuxième étape de la gare routière seront poursuivies en vue de réaliser l'intégration complète de cette gare au futur réseau des transports en commun de la Ville de Liège.

Le budget de 1980 prévoit en outre les équipements spécialisés du dépôt de Robermont.

5. Gand

A Gand aussi, un nouveau plan de circulation est en élaboration.

En attendant, quelques projets d'améliorations localisées ont été conçus.

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

C. Transports par route et sécurité routière

1. Transports de personnes

1. Taxis

La fédération professionnelle avait demandé une modification de la législation du 27 décembre 1974 de façon à y introduire une possibilité de recours lorsque la suite réservée par les pouvoirs locaux aux augmentations tarifaires maxima autorisées par le département des Affaires économiques est jugée insuffisante. Cet appel serait signifié par la fédération professionnelle à l'autorité de tutelle concernée, comme cela se produit en cas de transfert, suspension et retrait de licences.

Cette requête fait actuellement l'objet d'un examen à la Commission consultative des taxis.

2. Autobus spéciaux et autocars

Des mesures concrètes ont été prises en exécution de l'arrêté royal du 5 septembre 1978 portant sur la capacité professionnelle. Divers cycles de leçons ont été organisés par l'Institut du Transport Routier suivis de très bons résultats aux examens. Les transporteurs entrés dans la profession avant le 1^{er} janvier 1975 pouvaient bénéficier de mesures transitoires.

In 1980 is ook het vervolg van de uitrustingswerken en de architecturale afwerking voorzien van de stations Beaux-Arts, Nord, Neuville, Chet, Pensée, Centenaire, Morgnies, Leernes, Paradis en Fontaine.

4. Luik

Het basisbestanddeel en de infrastructuurwerken die te Luik gerealiseerd worden voor de bevordering van het gemeenschappelijk vervoer is het ondergronds autobusstation van de place Saint-Lambert waarvan de eerste etappe wordt beëindigd.

De werken worden in 1980 voortgezet met de aanleg voor een noordelijke toegang en de open helling in de rue de Bruxelles naar Fontainebleau.

Anderzijds zullen de studies van de tweede etappe van het station worden voortgezet teneinde een volledige integratie van het station in het toekomstige vervoernet te bekomen.

De begroting 1980 voorziet tenslotte de gespecialiseerde uitrusting van het depot van Robermont.

5. Gent

Ook in Gent wordt aan een nieuw verkeerscirculatieplan gewerkt.

Onderwijl zijn een aantal concrete plannen ontworpen voor lokale verbeteringen aan het bestaande net.

Zo zal tramlijn 1 verlengd worden tot in Wondelgem.

C. Wegvervoer en verkeersveiligheid

1. Vervoer van personen

1. Taxi's

Door de beroepsfederatie werd gevraagd de huidige wetgeving van 27 december 1974 te wijzigen, in die zin dat in een beroepsmogelijkheid kan voorzien worden indien geoordeeld wordt dat de lokale besturen niet voldoende ingaan op de verhogingen van de maximumtarieven die het departement van Economische Zaken toestaat. Dit beroep zou aangekend worden door de beroepsorganisatie bij de betrokken voogdij-overheid, net zoals dit momenteel voorgeschreven is voor de overdracht, opschorting of intrekking van vergunningen.

Dit verzoek wordt momenteel door de adviescommissie voor de taxi's onderzocht.

2. Bijzondere autobussen en autocars

De nodige uitvoering werd gegeven aan het koninklijk besluit van 5 september 1978 betreffende de vakbekwaamheid. Verschillende lessencycli werden daartoe georganiseerd door het Instituut voor Wegtransport, met zeer goede examenresultaten. Vervoerders die tot het beroep reeds vóór 1 januari 1975 waren toetreden, konden van de overgangsmaatregelen genieten.

En exécution de la loi du 27 décembre 1977, un arrêté royal est également en préparation en vue d'améliorer la stabilité et la qualité du transport.

Spécifiquement pour les services spéciaux d'autobus, des tarifs obligatoires seront imposés dans les contrats d'affrètement entre les sociétés de transports et les fermiers. La structure et le niveau de ces tarifs seront établis par une commission mixte où l'organisation professionnelle est représentée.

Dans le domaine du transport par autocar, l'application de systèmes à étoiles est suivie de près afin de pouvoir le lier, à l'avenir, au tarif de référence. De plus, le seuil de rentabilité conditionnant la mise en service d'autocars supplémentaires est relevé, avec effet au 1^{er} janvier 1980.

II. Transport de marchandises

Au point de vue de la réglementation, des entretiens ont lieu avec la fédération professionnelle sur l'éventualité d'étendre le rayon de 25 km du certificat de transport et sur l'actualisation et la réorganisation des critères de rentabilité.

L'extension de la zone du certificat de transport créée, il est vrai, certains problèmes si aucun facteur stabilisateur à déterminer n'intervient. Une forte extension pourrait conduire en effet, à une sensible augmentation de la capacité sur le marché du transport national et contenir, ipso facto, un risque d'effondrement des prix.

En outre, le souci de la rentabilité de nos entreprises de transports a provoqué l'initiative d'étudier en groupes de travail les trois facteurs déterminants pour la rentabilité, à savoir la compression des coûts, l'expansion du trafic et l'adaptation des prix. Cet examen, en collaboration avec l'organisation professionnelle vise à dégager les conclusions pratiques qui s'imposent.

Pour l'exécution de l'arrêté royal du 5 septembre 1978 sur la capacité professionnelle, on peut s'en référer à ce qui est indiqué plus haut pour le transport des personnes.

Tous les efforts possibles ont été déployés afin de rencontrer au mieux les vœux des candidats en matière d'adaptation des cours; des cours d'hiver ont été organisés chaque samedi matin ainsi que des cours accélérés le soir, le jour ou les week-ends. Les résultats des examens sont également très satisfaisants. De plus, les mesures adéquates ont été prises afin de régulariser les demandes de quelque 15 000 personnes qui réunissent les conditions de dispense de l'examen d'obtention du certificat de capacité professionnelle au transport national.

Dans le domaine du respect de la réglementation existante, les contrôles sont effectués de façon plus draconienne surtout en ce qui concerne la répression des infractions commises par les transporteurs étrangers en matière de transport illégal ou clandestin. Ce contrôle s'effectue aux frontières internes du Benelux en collaboration avec les Pays-Bas et le Grand-Duché de Luxembourg, mais il s'effectue également à

Verder is een koninklijk besluit in voorbereiding in uitvoering van de wet van 27 december 1977. Dit is erop gericht de stabiliteit en de kwaliteit van het vervoer te verbeteren.

Specifiek voor de bijzondere autobusdiensten worden verplichte tarieven opgelegd via de verpachtingsovereenkomsten tussen de vervoermaatschappijen en de pachters. De structuur en het niveau van deze tarieven zal vastgesteld worden door een gemengde commissie, waarin de beroepsorganisatie vertegenwoordigd is.

Op het stuk van het autocarvervoer wordt de toepassing van het sterrensysteem van nabij gevolgd met het oog dit later aan het referentietarief te kunnen koppelen. Bovendien wordt de rendabiliteitsdrempel, die bepalend is voor het inzetten van bijkomende autocars, met ingang van 1 januari 1980 verhoogd.

II. Vervoer van goederen

Op het gebied van de reglementering worden met de beroepsfederatie gesprekken gevoerd tot eventuele uitbreiding van de 25-km straal van het vervoerbewijs en tot actualisering en reorganisatie van de rendabiliteitscriteria.

De uitbreiding van het vervoerbewijs schept weliswaar problemen indien geen nader te bepalen stabilisator wordt ingebouwd. Een ruime uitbreiding zou inderdaad kunnen leiden tot een gevoelige verhoging van de capaciteit op de nationale vervoermarkt en derhalve het risico inhouden van een ineenstorting van de vrachtprijzen.

Eveneens met de bekommernis om de rendabiliteit van onze vervoerondernemingen voor ogen, werd het initiatief genomen de drie factoren die de rendabiliteit gunstig kunnen beïnvloeden, nl. kostendrukking, trafiekuutbreiding en prijzenaanpassing, in samenwerking met de beroepsorganisatie in werkgroepen te bestuderen om er de nodige praktische conclusies uit te distilleren.

Wat de uitvoering van het koninklijk besluit van 5 september 1978 over de vakbekwaamheid betreft, kan hetzelfde gezegd worden zoals hierboven vermeld voor het personenvervoer.

Alle mogelijke inspanningen werden gedaan om de cursussen zo goed mogelijk aan te passen aan de wensen van de kandidaten, en dit onder de vorm van wintercursussen elke zaterdagvoormiddag, als via snelcursussen 's avonds, overdag en tijdens de week-ends. De examenresultaten zijn ook zeer bevredigend. Bovendien worden alle maatregelen genomen tot regularisatie van circa 15 000 aanvragen van personen die in aanmerking komen om vrijgesteld te worden van het examen tot het verkrijgen van dit getuigschrift van vakbekwaamheid voor nationaal vervoer.

Op het vlak van de controle op de naleving van de bestaande reglementering wordt verscherpt ingegrepen, vooral met betrekking tot de buitenlandse vervoerders met het oog op de beteugeling van onwettig en klandestien vervoer. Dit gebeurt in samenwerking met Nederland en Luxemburg aan de interne Beneluxgrenzen, maar ook in het binnenland. Daarenboven wordt ook streng toegezien op het visum dat

l'intérieur du pays. En plus, l'examen du visa requis pour la délivrance d'autorisations aux transporteurs du Bloc de l'Est s'effectue avec une minutie renforcée. Les premiers contrôles effectués ont déjà donné des résultats probants.

En ce qui concerne les accords internationaux, les négociations de novembre 1979 avec l'Italie et la Hongrie ont connu un dénouement favorable. Le relèvement du contingent des autorisations de transports obtenu offre des possibilités supplémentaires aux transporteurs belges. Dans le courant du mois de mars 1980, il sera tenté d'étoffer le contingent des autorisations allemandes. Parallèlement, les discussions se poursuivent avec Malte, la Jordanie, le Maroc et la Tunisie.

Enfin, en matière de tarification du transport professionnel de marchandises par route, l'on peut avancer ce qui suit :

Pour le transport par route entre la Belgique, le Royaume Uni et l'Irlande, les propositions déposées par les organisations professionnelles de transporteurs routiers, visant à l'introduction d'un tarif de référence, ont été approuvées par les Etats membres intéressés et la Commission des CE. Ces tarifs de référence peuvent actuellement être publiés par les organisations professionnelles de transporteurs. Par conséquent, ces tarifs de référence pourront entrer en vigueur au début de 1980.

Quant au transport par route entre la Belgique et le Danemark, l'autorité danoise s'est opposée à la proposition de tarif de référence introduite. Le différend fait actuellement l'objet de discussions auprès de la Commission des CE, qui, dans un proche avenir, devra prendre une décision à ce sujet. Le tarif de référence conclu avec le Danemark pourrait de cette façon aussi entrer en vigueur début 1980.

En ce qui concerne les tarifs obligatoires, les accords bilatéraux existant entre la Belgique, d'une part, et les Pays-Bas, le Luxembourg, la République Fédérale d'Allemagne, la France et l'Italie, d'autre part, seront soumis à une révision fondamentale.

Après les adaptations linéaires des niveaux tarifaires du passé, une révision structurelle des systèmes tarifaires obligatoires va être développée dans la phase suivante. En même temps, à l'occasion de cette révision, les barèmes tarifaires seront remis en concordance complète avec les parités monétaires en vigueur aujourd'hui à l'intérieur du Système monétaire européen.

III. Sécurité routière

Les statistiques disponibles pour l'année 1979 montrent que l'ensemble du parc des véhicules automobiles et des motocyclettes au 1^{er} août 1979 a augmenté d'environ 110 000 unités par rapport à la même période en 1978 lorsque le cap de 3 500 000 unités a été dépassé. En pourcentage, cela signifie une augmentation de 3,1 p.c. pour les voitures automobiles et de 3,7 p.c. pour les motocyclettes.

Pour les neuf premiers mois de 1979, les statistiques provisoires des victimes des accidents de la circulation font

nodig is voor de afgifte van vergunningen voor de vervoerders van het Oostblok. De eerste controles die werden uitgevoerd, leverden reeds doeltreffende resultaten op.

Op het stuk van de internationale akkoorden verliepen de onderhandelingen met Italië en Hongarije in november 1979 gunstig. De bekomen verhoging van het contingent vervoervergunningen biedt voor de Belgische vervoerders bijkomende mogelijkheden. In de loop van de maand maart 1980 zal getracht worden het contingent Duitse vergunningen op te drijven. Daarnaast worden de besprekingen met Malta, Jordanië, Marokko en Tunesië verder gezet.

Wat tenslotte de tarifiering in het beroepsgoederenvervoer over de weg betreft, kan het volgende vooropgesteld worden.

Voor het wegvervoer tussen België en het Verenigd Koninkrijk en Ierland werden de door de beroepsverenigingen van wegvervoerders ingediende voorstellen tot invoering van referentietarieven goedgekeurd door de betrokken Lid-Staten en de EG-commissie. Deze referentietarieven kunnen nu door de beroepsorganisaties van vervoerders worden gepubliceerd. Aldus zouden deze referentietarieven vanaf begin 1980 in werking kunnen treden.

Wat het wegvervoer tussen België en Denemarken betreft, heeft de Deense overheid zich verzet tegen het ingediende voorstel tot referentietarief. Het geschil is nu aanhangig bij de EG-commissie, die in de nabije toekomst terzake een beslissing zal moeten nemen. Het referentietarief met Denemarken zou op die manier ook nog begin 1980 in werking kunnen treden.

Wat betreft de verplichte tarieven zullen de bestaande bilaterale akkoorden tussen België enerzijds en Nederland, Luxemburg, de Bondsrepubliek Duitsland, Frankrijk en Italië anderzijds aan een grondige herziening worden onderworpen.

Na de lineaire aanpassingen van de tariefniveaus in het verleden, zal in de volgende fase een structurele herziening van de verplichte tariefsystemen worden doorgevoerd. Tegelijkertijd zal van de gelegenheid gebruik worden gemaakt om de tariefbarema's volledig in overeenstemming te brengen met de huidige muntpariteiten binnen het Europees Monetair Systeem.

III. Verkeersveiligheid

Uit de reeds beschikbare gegevens van 1979 blijkt dat het totaal aantal auto's en motorfietsen op 1 augustus met ongeveer 110 000 eenheden is toegenomen, tegenover dezelfde periode in 1978, toen de kaap van 3 500 000 was overschreden. Dit betekent een toename van 3,1 pct. voor de personenauto's en van 3,7 pct. voor de motorfietsen.

De voorlopige statistieken van de verkeersslachtoffers over de eerste negen maanden van 1979 tonen een daling

apparaître, par rapport à la période correspondante de 1978, une diminution de 8,9 p.c. du nombre des victimes, tant sur le réseau ordinaire que sur le réseau autoroutier.

*Nombre de victimes des accidents routiers
sur tout le réseau*

	(de janvier à septembre)			Comparaison 78 p.c.
	1979	1978	1977	
Tués	1 157	1 235	1 195	— 6,3
Blessés légers	13 986	15 459	14 762	— 9,5
Blessés graves	43 207	47 390	47 226	— 8,8
	58 350	64 084	63 183	— 8,9

Si des conditions atmosphériques exceptionnelles ont perturbé gravement le trafic pendant les premières semaines de l'année, l'évolution a été assez favorable dans l'ensemble pour les mois suivants.

Si on compare les catégories d'usagers, l'on note surtout les résultats les plus favorables pour les conducteurs et passagers de voitures et des piétons avec, respectivement une diminution de 10,8 p.c., 11,7 p.c. et 10,4 p.c.

Ces résultats sont particulièrement encourageants après les campagnes de prévention organisées, en 1978, par le Conseil Supérieur de la Sécurité routière en faveur de la sécurité des piétons et du port généralisé et correct de la ceinture de sécurité.

Pour les utilisateurs d'engins motorisés à deux roues, la diminution des victimes est de 8 p.c. pour les cyclomoteuristes et de 4,7 p.c. pour les motocyclistes.

La sécurité des nouveaux conducteurs a fait l'objet d'études approfondies par le département. En 1978, 20 450 conducteurs de 18 à 24 ans ont été impliqués dans un accident grave avec lésion corporelle: ces victimes représentent 26,5 p.c. de l'ensemble des conducteurs alors que cette tranche d'âge ne représente que 15 p.c. de la population adulte. Les deux causes principales sont la vitesse non adaptée et la perte de contrôle de la direction: 40 p.c. des accidents au cours de la première année après obtention du permis de conduire.

Une brochure est en préparation pour expliquer aux jeunes qui obtiennent le permis de conduire comment parer aux dangers du trafic. Le renforcement des contrôles routiers pendant les nuits des week-ends est de nature à également améliorer la situation.

Un ensemble de mesures est préparé pour renforcer la sécurité des utilisateurs d'engins à deux roues. Une certaine harmonisation est cependant nécessaire sur le plan international dans ce domaine; il semble que certaines mesures pourront être adoptées prochainement sur le plan européen comme par exemple l'utilisation permanente des feux de croisement par les motocyclistes.

Dans le domaine du cyclotourisme, une nouvelle réglementation préparée en collaboration avec les services com-

van 8,9 pct. in vergelijking met dezelfde periode in 1978, zowel op de gewone wegen als op de autosnelwegen.

*Aantal verkeersslachtoffers
op gans het wegennet*

	(van januari tot september)			Vergelijking 78 pct.
	1979	1978	1977	
Doden	1 157	1 235	1 195	— 6,3
Licht gewonden	13 986	15 459	14 762	— 9,5
Zwaar gewonden	43 207	47 390	47 226	— 8,8
	58 350	64 084	63 183	— 8,9

Alhoewel de uitzonderlijke weersomstandigheden gedurende de eerste weken van het jaar het verkeer ontredde hebben, was de evolutie over het geheel van de volgende maanden tamelijk gunstig.

Als men vergelijkt per categorie van weggebruikers zijn de resultaten het gunstigst voor de bestuurders en inzittenden van personenauto's en de voetgangers, met een respectievelijke daling van 10,8 pct., 11,7 pct. en 10,4 pct.

Deze resultaten zijn zeer bevredigend na de veiligheids-campagnes die in 1978 door de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid werden gevoerd en die gericht waren op de veiligheid van de voetgangers en op het korrekt dragen van de veiligheidsgordel.

Voor de gebruikers van tweewielige motorvoertuigen draagt de vermindering van het aantal slachtoffers 8 pct. voor de bromfietzers en 4,7 pct. voor de motorfietzers.

De veiligheid van de nieuwe bestuurders werd door mijn departement grondig bestudeerd. In 1978 waren er 20 450 bestuurders van 18 tot 24 jaar betrokken bij ernstige ongevallen met lichamelijk letsel: deze slachtoffers vertegenwoordigen 26,5 pct. van het geheel der bestuurders, terwijl deze ouderdomsklasse slechts 15 pct. van de volwassen bevolking uitmaakt. De twee voornaamste oorzaken zijn de niet aangepaste snelheid en het verlies van de controle over het stuur: 40 pct. van het aantal ongevallen binnen het eerste jaar na het bekomen van het rijbewijs.

Er wordt een brochure voorbereid waarin de jongeren die een rijbewijs bekomen, wordt uitgelegd hoe zij de gevaren van het verkeer dienen op te vangen. De verscherping van de wegwaktoles gedurende de week-end-nachten kan eveneens bijdragen tot een verbetering van deze toestand.

Een geheel van maatregelen ter verbetering van de veiligheid van de gebruikers van tweewielers, is op dit ogenblik ter studie. Een zekere harmonisering op internationaal vlak is hier evenwel noodzakelijk: het blijkt dat bepaalde maatregelen binnenkort op Europees vlak zullen kunnen aangenomen worden, zoals b.v. het bestendig gebruik van de dimlichten door de motorfietzers.

Inzake wielertoerisme zal een nieuwe reglementering, die uitgewerkt werd in samenwerking met de bevoegde diensten

pétents d'autres départements pourra entrer en vigueur pour la prochaine saison estivale.

Sur le plan de la signalisation routière, l'adaptation de la signalisation lumineuse, des signaux routiers et des marques sur le sol aux nouvelles normes a nécessité pour de nombreux gestionnaires une révision générale de toute la signalisation.

Dans de nombreux cas, les autorités communales ont rencontré des difficultés budgétaires et pratiques qui les ont empêchées de terminer les travaux nécessaires pour le 1^{er} janvier 1980.

Le département s'est vu dès lors contraint de prévoir une prolongation des délais d'adaptation de la signalisation jusqu'au 1^{er} janvier 1981. Ce délai supplémentaire ne pourra cependant plus être prolongé une nouvelle fois.

Le service d'inspection de la signalisation du département poursuit sa mission d'aide aux instances communales et provinciales pour la mise à jour et l'amélioration de la signalisation routière conformément aux règlements et directives publiés dernièrement.

Transport de marchandises dangereuses

La Commission interdépartementale, chargée de l'examen de tous les aspects de cette question complexe, a poursuivi ses travaux.

Une étude sur les causes et la fréquence des accidents à ces transports dans les pays européens a été confiée à la Belgique par la Commission des Communautés européennes.

Sur le plan intérieur, des mesures réglementaires seront prises à bref délai pour interdire l'accès à certains tronçons (par exemple, le tunnel Kennedy à Anvers) aux véhicules transportant des marchandises dangereuses déterminées. Un nouveau signal a été étudié. De plus, ces véhicules devront emprunter les autoroutes, sauf nécessité justifiée.

Les infractions commises par des conducteurs étrangers

Ainsi que je l'avais annoncé, des mesures ont été préparées en vue d'assurer un meilleur respect des règles de circulation, en particulier des limitations de vitesses, par les conducteurs étrangers.

Le projet de loi sera déposé incessamment. Ces propositions visent, comme dans plusieurs pays, à imposer au contrevenant étranger, le paiement sur place d'une amende, à défaut de quoi le véhicule pourrait être retenu. Ce système garantira les droits de la défense.

Permis de conduire

Les études se sont poursuivies afin d'améliorer toujours davantage le système mis en place depuis 1977, dans le souci de répondre aux objectifs essentiels de la réforme : entre autres, la souplesse dans l'organisation de l'apprentissage des candidats, l'objectivité dans les décisions des centres d'exams, la réduction des délais d'attente.

van andere departementen voor het komende zomerseizoen in werking kunnen treden.

De aanpassing van verkeerslichten, verkeersborden en wegmarkeringen aan de nieuwe normen, heeft talrijke wegbeheerders genoodzaakt gans de verkeerssignalisatie te herzien.

In talrijke gevallen hebben budgettaire en praktische moeilijkheden de gemeentelijke overheden belet de nodige werken voor 1 januari 1980 te voltooien.

Het departement werd dan ook gedwongen de overgangstermijn inzake de aanpassing van de signalisatie te verlengen tot 1 januari 1981. Deze bijkomende termijn zal echter niet verder verlengd kunnen worden.

De dienst voor het inspecteren van de verkeerstekens blijft zijn taak tot hulpverlening aan de gemeente- en provinciale overheden verder zetten, om de aanpassing en de verbetering van de verkeerssignalisatie conform te laten verlopen met de reglementen en richtlijnen die onlangs werden uitgevaardigd.

Vervoer van gevaarlijke goederen

De interdepartementale Commissie, belast met de studie van alle aspecten van deze complexe materie, zet haar werkzaamheden voort.

Een studie naar de oorzaken en de frequentie van de ongevallen van dit vervoer in de Europese landen, werd door de EEG-Commissie aan België toevertrouwd.

Op binnenlands vlak, zullen binnenkort maatregelen genomen worden om sommige weggedeelten (b.v. de Kennedy-tunnel te Antwerpen) te verbieden voor voertuigen die bepaalde gevaarlijke produkten vervoeren. Een nieuw verkeersbord werd hiervoor bestudeerd. Deze voertuigen zullen bovendien de autosnelwegen moeten gebruiken, behalve in geval van gerechtvaardigde noodzakelijkheid.

Overtredingen die begaan worden door bestuurders die in het buitenland wonen

Zoals ik reeds had aangekondigd, werden maatregelen voorbereid om een betere naleving van de verkeersregels, in het bijzonder van de snelheidsbepalingen, door buitenlandse bestuurders te verzekeren.

Het wetsontwerp zal eertlang worden ingediend. Het heeft tot doel de buitenlandse overtreder ter plaatse een geldboete te kunnen opleggen, of bij gemis aan betaling het voertuig te kunnen ophouden, zoals dit reeds in bepaalde landen het geval is. Dit systeem zal de rechten van de verdediging waarborgen.

Rijbewijs

Verdere studies werden uitgevoerd om het systeem dat sedert 1977 van toepassing is stelselmatig te verbeteren, rekening houdend met de essentiële oogmerken van de hervorming : onder meer, de soepele organisatie van de scholing van de kandidaten, de objectiviteit van de beslissingen van de examencentra en de vermindering van de wachttijden.

La commission qui réunit des délégués de toutes les parties intéressées a mis au point plusieurs mesures, parmi lesquelles on peut citer les suivantes :

— Chaque candidat reçoit une copie du protocole de l'examen pratique où sont mentionnées les raisons de son échec. Le candidat connaît ainsi les points où il doit se perfectionner;

— Une procédure supplémentaire de recours sera bientôt instituée, l'examen étant subi en présence d'examineurs du département;

— Diverses mesures visent la simplification et l'accélération des examens : l'examen réussi sur le terrain de manœuvre ne devra plus être recommencé en cas d'échec à l'examen sur la voie publique;

— Le guide à l'apprentissage sera autorisé à exercer cette fonction deux fois par an pour des enfants habitant sous le même toit.

— L'examen théorique audiovisuel sera introduit pour les cyclomotoristes;

— La mise au point du permis spécifique pour les motocyclistes se poursuit;

— Le recyclage des examinateurs est organisé;

— De nouvelles possibilités sont étudiées pour permettre un passage plus souple de la filière libre à l'auto-école et vice versa.

Les arrêtés réglementaires seront pris dans le courant de l'année prochaine.

Sécurité technique des véhicules

Un projet de loi vient d'être déposé au Sénat pour réglementer d'une manière plus précise tout ce qui concerne l'homologation des véhicules en général et le contrôle de la conformité des véhicules.

Les réglementations qui seront prises en exécution de cette loi doivent permettre de régler deux problèmes épineux :

— La transposition dans le droit belge de 48 directives des Communautés européennes relatives à l'homologation des véhicules.

— L'élaboration d'une nouvelle réglementation en matière de cyclomoteurs et de motocycles (abaissement des seuils de bruit — contrôle du bruit et des excès de vitesses).

En matière de transport de matières périssables, la Belgique vient d'adhérer à l'Accord ATP (Accord sur le transport international de denrées périssables) au moyen d'une loi qui a été adoptée le 1^{er} octobre de cette année.

L'adoption de cette loi va permettre d'organiser sous une forme définitive l'application dudit Accord en Belgique.

Ceci concerne notamment la construction d'une station spécialisée pour permettre, après des essais bien définis, d'homologuer les véhicules affectés au transport de denrées périssables. Elle doit permettre également de mettre en œuvre les procédures de contrôle qui s'avèrent indispensables.

Een commissie die alle betrokken partijen groepeer, heeft meerdere maatregelen uitgewerkt, waaruit de volgende kunnen vermeld worden :

— Elke kandidaat krijgt een afschrift van het examenprotocol, waarop de redenen van zijn mislukking worden aangeduid. De kandidaat kent aldus de punten, waarop hij zich verder moet bekwamen;

— Een bijkomende beroepsprocedure zal binnenkort ingesteld worden, waarbij een proef kan afgelegd worden in aanwezigheid van examinatoren van het departement;

— Verscheidene maatregelen ter vereenvoudiging en bespoediging van de examens : wie slaagt voor de manoeuvres op het privé-terrein, zal dit gedeelte niet meer moeten overdoen in geval van mislukking op de openbare weg;

— De begeleider met het oog op de scholing zal tweemaal per jaar als zodanig mogen optreden voor kinderen die met hem onder hetzelfde dak wonen;

— Het audiovisueel theoretisch examen zal eveneens ingevoerd worden voor de bromfietzers;

— Er wordt verder gewerkt aan het invoeren van een speciaal rijbewijs voor motorfietzers;

— Er wordt een bijscholing van de examinatoren georganiseerd;

— Er worden nieuwe mogelijkheden bestudeerd die een soepele overgang van de vrije opleiding naar de rijsschool en omgekeerd moeten toelaten.

De uitvoeringsbesluiten zullen in de loop van volgend jaar genomen worden.

Technische veiligheid van de voertuigen

In de Senaat werd onlangs een wetsontwerp neergelegd dat een duidelijker reglementering beoogt van de homologatie van de voertuigen in het algemeen en de controle van de gelijkvormigheid van de voertuigen.

De reglementen die in uitvoering van deze wet zullen uitgevaardigd worden, moeten toelaten twee netelige problemen op te lossen :

— De opneming in de Belgische wetgeving van 48 EEG-richtlijnen betreffende de homologatie van de voertuigen;

— De uitwerking van een nieuwe reglementering inzake de bromfietzen en motorfietzen (verlaging van het toelaatbaar geluidsniveau — controle van het geluid en overdreven snelheid).

Inzake het vervoer van bederfelijke goederen, is België zopas toegetreden tot de ATP-overeenkomst (overeenkomst van het internationaal vervoer van bederfelijke voedingsmiddelen), door middel van een wet die op 1 oktober van dit jaar van kracht werd.

De goedkeuring van deze wet zal toelaten de toepassing van deze overeenkomst in België definitief te organiseren.

Dit behelst inzonderheid de bouw van een gespecialiseerd controlestation om, mits bepaalde testen, voertuigen te homologeren bestemd voor het vervoer van bederfelijke voedingsmiddelen. Zij moet bovendien toelaten noodzakelijke controleprocedures uit te werken.

Contrôle technique

Ainsi que je l'avais annoncé, l'attention spéciale de mes services a porté sur :

- La réorganisation des services de l'inspection automobile;
- L'équipement des stations;
- Le contrôle des divers organismes;
- La simplification et l'accélération de la procédure.

Un premier train de réalisations a été mis en œuvre :

— Tous les appareils de contrôle d'inspection automobile ont été étalonnés et sont contrôlés régulièrement par des laboratoires agréés;

— Un nombre important de freinomètres ont été remplacés par des appareils modernes d'une fiabilité plus élevée;

— Les instruments de mesure des feux seront progressivement renouvelés d'ici fin 1981. Ce nouvel appareillage apportera une augmentation de la fiabilité de la mesure, d'une part, et un meilleur réglage des projecteurs de véhicules, d'autre part;

— En ce qui concerne les procédures de contrôle et les sanctions découlant des déficiences rencontrées, le nouveau code de bonne pratique (vade-mecum du contrôleur) a été rendu opérationnel à partir du 1^{er} novembre 1979; ce nouveau code, axé essentiellement sur la sécurité routière, diminue dans une large mesure les tracasseries administratives sans pour autant que la sécurité soit en cause;

— De nouvelles méthodes de contrôle des gaz (CO) seront introduites à partir du 1^{er} janvier prochain;

— Les méthodes de travail des stations et les effectifs sont adaptés afin d'accélérer les opérations et réduire les files d'attente.

L'ensemble de ces études sera poursuivi activement.

Actions d'éducation et de prévention routières

Dans le cadre de l'Année de l'Enfant, de nombreuses actions de sensibilisation ont été menées en faveur de la sécurité des enfants. Plusieurs études ont été menées en collaboration avec diverses organisations. Cette collaboration sera poursuivie afin de développer des actions spécifiques en faveur de la sécurité des enfants.

Le Conseil supérieur de la Sécurité routière poursuit, par la concertation la plus large, l'élaboration d'un programme de prévention qui portera, l'an prochain, sur des thèmes ayant une incidence directe sur la sécurité routière : respect des vitesses et des règles de priorité — signalisation et éclairage des véhicules — visibilité des usagers.

Enfin, en collaboration avec les universités, une section « Comportement humain et circulation routière » procédera à des études sur la psychologie routière et les critères de formation des conducteurs.

Technische controle

Zoals ik had aangekondigd, ging de speciale aandacht van mijn diensten naar :

— De reorganisatie van de auto-inspectiediensten;

— De uitrusting van de stations;

— De controle van de verschillende organismen;

— De vereenvoudiging en de bespoediging van de procedure.

Een eerste luik werd reeds verwezenlijkt :

— Alle controleapparaten van de automobielinспекtie werden geijkt en worden regelmatig door erkende laboratoria gecontroleerd;

— Een belangrijk aantal remmeters werd vervangen door moderne apparaten met grotere betrouwbaarheid;

— De meetinstrumenten voor de lichten zullen tussen nu en einde 1981 progressief vernieuwd worden. Deze nieuwe apparatuur zal enerzijds de betrouwbaarheid van de metingen verhogen en anderzijds een betere regeling van de voertuiglichten mogelijk maken;

— Voor de controleprocedures en de sancties voor vastgestelde tekortkomingen, werd een nieuwe gedragscode (vademecum van de controleurs) in voege gebracht op 1 november 1979; deze nieuwe code, die hoofdzakelijk gericht is op de verkeersveiligheid, vermindert in ruime mate de administratieve formaliteiten, zonder dat de veiligheid in het gedrang gebracht wordt;

— Nieuwe controlemethodes voor de uitlaatgassen (CO) zullen vanaf 1 januari toegepast worden;

— De werkmethodes van de stations en de effectieven zullen aangepast worden om de werking te versnellen en de wachttijden te verminderen.

Het geheel van deze studies wordt actief verder gezet.

Voorlichtings- en veiligheidskampagnes

In het kader van het Jaar van het Kind, werden talrijke sensibilisatieacties gevoerd ten gunste van de veiligheid van de kinderen. Talrijke studies werden opgezet in samenwerking met verscheidene organisaties. Deze samenwerking zal worden voortgezet ten einde specifieke acties ter bevordering van de veiligheid van de kinderen te kunnen ontwikkelen.

De Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid werkt, in ruim overleg, met alle betrokken middens een nieuw programma uit voor 1980, dat de volgende thema's omvat : naleving van de snelheidsbeperkingen en de voorrangregels — signalisatie en verlichting van de voertuigen — zichtbaarheid van de weggebruikers.

Tenslotte zal, in samenwerking met de universiteiten, door een sectie « Menselijk gedrag en verkeer », een studie gemaakt worden over de verkeerspsychologie en de criteria voor de opleiding van jonge bestuurders.

D. *Aéronautique*A. *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.

Les domaines d'intervention de cette administration sont d'ordre technique et économique.

I. — *Problèmes techniques*a) *Composition de la flotte aérienne belge*D. *Luchtvaart*A. *Bestuur der Luchtvaart*

Het Bestuur der Luchtvaart voert de luchtvaartpolitiek uit zoals zij bepaald is door de Minister van Verkeerswezen in het kader van de wetten en besluiten die, dikwijls, slechts de weerspiegeling zijn van internationale overeenkomsten.

De tussenkomsten van dit bestuur zijn te situeren op het technische en economische vlak.

I. — *Technische problemen*a) *Samenstelling van de Belgische luchtvloot*

Types d'avions. — <i>Vliegtuigtypes</i>	Immatriculation. — <i>Immatriculatie</i>		Total. — <i>Totaal</i>	
	du 15 octobre 1977 au 15 octobre 1978 — van 15 oktober 1977 tot 15 oktober 1978	du 15 octobre 1978 au 15 octobre 1979 — van 15 oktober 1978 tot 15 oktober 1979	Nombre d'appareils au 15 octobre 1979 — Aantal toestellen op 15 oktober 1979	Total général — Algemeen totaal
Avions munis de moteurs à pistons. — <i>Vliegtuigen met zuigermotoren :</i>				
— monomoteurs de moins de 5 700 kg — <i>éénmotorige van minder dan 5 700 kg</i>	58	91	769	} 847
— bimoteurs de moins de 5 700 kg — <i>tweemotorige van minder dan 5 700 kg</i>	17	14	78	
— quadrimoteurs de plus de 5 700 kg — <i>viermotorige van meer dan 5 700 kg</i>	—	—	—	
Avions munis de turbopropulseurs. — <i>Vliegtuigen uitgerust met schroef-turbines :</i>				
— bimoteurs de moins de 5 700 kg — <i>tweemotorige van minder dan 5 700 kg</i>	1	1	9	} 25
— bimoteurs de plus de 5 700 kg — <i>tweemotorige van meer dan 5 700 kg</i>	2	—	16	
— quadrimoteurs de plus de 5 700 kg — <i>viermotorige van meer dan 5 700 kg</i>	—	—	—	
Avions munis de turboréacteurs. — <i>Vliegtuigen uitgerust met straal-motoren :</i>				
— biréacteurs de moins de 5 700 kg — <i>tweemotorige van minder dan 5 700 kg</i>	—	—	1	} 44
— biréacteurs de plus de 5 700 kg — <i>tweemotorige van meer dan 5 700 kg</i>	7	5	23	
— triréacteurs de plus de 5 700 kg — <i>driemotorige van meer dan 5 700 kg</i>	—	—	3	
— quadriréacteurs de plus de 5 700 kg — <i>viermotorige van meer dan 5 700 kg</i>	3	6	17	
Hélicoptères. — <i>Helikopters</i> :	1	2	17	17
Planeurs. — <i>Zweefvliegtuigen</i>	0	29	330	330
Totaux. — <i>Totalen</i>	119	148	1 263	1 263

b) *Nuisance acoustique*

Le problème du bruit provoqué par les avions continue de retenir toute l'attention de l'administration.

La fixation par l'arrêté ministériel du 2 mai 1975 de normes acoustiques pour assainir la flotte belge a déjà produit ses effets.

b) *Geluidshinder*

Het probleem van het door de vliegtuigen veroorzaakte geluid weerhoudt nog steeds de volle aandacht van het bestuur.

De bij ministerieel besluit van 2 mei 1975 vastgestelde geluidsnormen om de Belgische vloot gezond te maken, hebben reeds tot resultaten geleid.

C'est ainsi qu'entre 1973 et 1979, à Bruxelles-National, malgré une croissance du nombre de mouvements d'avions à réaction de l'ordre de 14 p.c., les zones affectées par le bruit ont diminué de quelque 20 p.c., passant de 33 km² à 26 km².

Les efforts doivent être poursuivis. Le problème ne peut trouver cependant sa solution sur le plan national unique-ment.

Le Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale demande de ne prendre aucune mesure restrictive vis-à-vis des avions étrangers non conformes aux normes acoustiques avant 1988.

D'autre part, la Commission économique européenne a adopté une directive tendant à ne plus autoriser en vols internationaux, les décollages d'avions non conformes aux normes acoustiques.

L'arrêté ministériel précité sera donc modifié pour tenir compte des derniers travaux de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, de la Commission européenne de l'Aviation civile et de la Commission économique européenne pour la fixation de nouvelles normes acoustiques relatives tant aux avions à réaction qu'aux avions équipés de moteurs à hélice.

c) Sécurité aérienne

Aucun accident n'a été déploré dans l'aviation de transport commercial belge en 1979. La vigilance ne peut se relâcher cependant dans le domaine de la sécurité aérienne. L'accident survenu à Chicago au DC10 d'une compagnie américaine est là pour nous le rappeler. Sans préjuger des conclusions de l'enquête, les informations obtenues soulignent l'importance à attacher aux méthodes et aux programmes d'entretien et d'inspection des compagnies aériennes. C'est ainsi que les DC10 européens, dont ceux de la Sabena, ont pu reprendre leurs vols, après une courte interruption, après que nos services techniques s'étaient assurés de la valeur des méthodes employées en Europe.

d) Ecole civile d'Aviation

La demande de pilotes hautement qualifiés nécessaires à notre aviation civile ne cesse d'augmenter, d'une part, à cause de la mise à la retraite du personnel navigant entré en service dans l'immédiat après-guerre et, d'autre part, à cause du développement sans cesse croissant du transport aérien.

Dans ce contexte, le fonctionnement de l'Ecole d'aviation civile prend une importance vitale.

Les programmes de formation théorique et pratique des pilotes professionnels et de ligne ont été revus en fonction des critères actuels.

L'Ecole d'aviation civile dispose de 7 avions monomoteurs à pistons pour l'entraînement de base et de 5 petits bimoteurs à pistons pour l'entraînement avancé. Toutefois ces derniers ont plus de 20 ans d'utilisation de sorte qu'en fait seuls deux

Zo zijn, tussen 1973 en 1979, op Brussel-Nationaal, ondanks de toename van het aantal bewegingen van vliegtuigen met straalaandrijving met ongeveer 14 pct., de door het geluid getroffen zones verminderd met een 20 pct., gaande van 33 km² tot 26 km².

De inspanningen moeten voortgezet worden. Het probleem kan evenwel niet uitsluitend op nationaal vlak een oplossing vinden.

De Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie vraagt geen enkele beperkende maatregel te nemen ten overstaan van vreemde vliegtuigen die niet voldoen aan de geluidsnormen vóór 1988.

Anderzijds heeft de Europese Economische Gemeenschap een richtlijn aanvaard die ertoe strekt om bij internationale vluchten geen opstijgingen meer toe te laten van vliegtuigen die niet voldoen aan de geluidsnormen.

Het voornoemd ministerieel besluit zal dan ook gewijzigd worden om rekening te houden met de laatste werkzaamheden van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, van de Europese Commissie voor Burgerluchtvaart en van de Europese Economische Gemeenschap, voor de vaststelling van nieuwe geluidsnormen die zowel de vliegtuigen met straalaandrijving als de vliegtuigen uitgerust met schroefmotoren betreffen.

c) Luchtveiligheid

Er viel in 1979 geen enkel luchtongeval te betreuren in het Belgisch handelsluchtvervoer. De waakzaamheid mag echter niet verslappen op het domein van de luchtveiligheid. Het ongeval dat plaats had te Chicago met een DC10 van een Amerikaanse maatschappij, herinnert ons daaraan. Zonder op de conclusies van het onderzoek vooruit te lopen, onderstrepen de bekomen inlichtingen het belang dat moet gehecht worden aan de programma's van onderhoud en van inspectie van de luchtvaartmaatschappijen. Het is zo dat de Europese DC10-toestellen, waaronder deze van Sabena, na een korte onderbreking, hun vluchten hebben kunnen hernemen, nadat onze technische diensten zich verzekerd hadden van de waarde van de in Europa gebruikte methodes.

d) Burgerlijke Luchtvaartschool

De vraag naar hoog gekwalificeerde piloten, noodzakelijk voor onze burgerluchtvaart, neemt voortdurend toe, enerzijds wegens de oppensioenstelling van het personeel dat in dienst is getreden onmiddellijk na de oorlog, en anderzijds wegens de voortdurende toename van het luchtvervoer.

Gezien in dit verband, wordt de werking van de Burgerluchtvaartschool van vitaal belang.

De theoretische en praktische vormingsprogramma's voor beroeps- en lijnpiloten werden herzien in functie van de huidige criteria.

De Burgerlijke Luchtvaartschool beschikt over 7 éénmotorige vliegtuigen met zuigermotoren voor de basisopleiding en over 5 kleine tweemotorige vliegtuigen met zuigermotoren voor de gevorderde opleiding. Nochtans zijn deze laatste al

à trois bimoteurs sont disponibles tout en ne répondant plus aux critères actuels de la formation avancée des pilotes de ligne.

C'est pourquoi l'Administration de l'aéronautique a proposé l'acquisition d'urgence de 5 nouveaux appareils aptes à assurer d'une manière adéquate la formation de transition des pilotes entre les monomoteurs à pistons et les avions à réaction actuels sur lesquels les pilotes seront appelés à voler au sortir de l'Ecole.

Le Comité du Budget en sa réunion du 15 février 1979 a donné son accord pour entamer la procédure en vue de l'acquisition de ces avions.

L'acquisition d'un simulateur de vol permettant aux élèves d'acquérir déjà au sol un ensemble de réflexes nécessaires, facilitera encore cette transition.

Le développement qu'a pris l'utilisation d'hélicoptères a conduit à réglementer l'octroi des licences de pilotes d'hélicoptères par arrêté ministériel du 21 juin 1979.

Il y aurait encore lieu de réglementer l'octroi des licences de mécanicien navigant, de même d'ailleurs que de pilote de planeurs. La flotte de planeurs s'est en effet fortement développée et représente presque la moitié de la flotte des avions monomoteurs de moins de 5 700 kg.

e) Contrôle de la circulation aérienne

Ainsi qu'on le sait, une Convention internationale Eurocontrol règle le contrôle de l'espace aérien supérieur en le confiant en principe à une Agence Internationale.

Il faut dire « en principe » parce que, des sept pays membres d'Eurocontrol, seuls la Belgique, le Luxembourg et la République fédérale d'Allemagne voient leur contrôle de l'espace aérien supérieur véritablement effectué par l'Agence à partir du centre de Maastricht.

La Convention Eurocontrol arrive à expiration le 28 février 1983, et il est d'ores et déjà certain que le nouvel instrument juridique ne prévoira plus de fonctions de contrôle dans le chef de l'Agence, si ce n'est en faveur des Etats qui le demanderont expressément.

Comme il apparaît hautement improbable que la République fédérale d'Allemagne continue d'utiliser les services de Maastricht pour assurer le contrôle de son espace aérien au-delà des années 1988-1990, il deviendrait impossible à la Belgique de supporter seule les frais de ce centre. Dans cet ordre d'idées des instructions ont été données à la Régie des Voies aériennes pour que notre pays, indépendamment de la modernisation de son propre système de contrôle de l'espace aérien inférieur, soit apte à reprendre le contrôle de son espace aérien supérieur vers 1988.

Quant à l'Agence Eurocontrol, elle n'effectuera plus que des tâches de coordination des différents systèmes nationaux,

meer dan 20 jaar in dienst, zodat in feite slechts twee tot drie tweemotorige vliegtuigen beschikbaar zijn, die niet meer beantwoorden aan de huidige criteria voor de gevorderde opleiding van lijnpiloten.

Dit is de reden waarom het Bestuur der Luchtvaart de dringende aanschaffing heeft voorgesteld van 5 nieuwe toestellen om, op efficiënte wijze, de overgangsopleiding van de piloten te verzekeren tussen de eenmotorige vliegtuigen met zuigermotoren en de huidige vliegtuigen met straalaandrijving waarop de piloten zullen moeten vliegen bij het verlaten van de School.

Het Comité voor Begroting heeft in zijn vergadering van 15 februari 1979 zijn akkoord betuigd om de procedure in te zetten met het oog op de aankoop van deze vliegtuigen.

De aanschaffing van een vluchtnabootser, die de leerlijn toelaat reeds op de grond een geheel van noodzakelijke reflexen te verwerven, zal deze overgang nog vergemakkelijken.

De ontwikkeling in het gebruik van helikopters heeft ertoe geleid de toekenning van vergunningen van helikopterbestuurders te reglementeren bij ministerieel besluit van 21 juni 1979.

De toekenning van de vergunningen van boordwerktuigkundige, zoals trouwens ook van zweefvlieger, zou nog moeten gereguleerd worden. De vloot van zweefvliegtuigen heeft zich inderdaad sterk ontwikkeld en vertegenwoordigt bijna de helft van de vloot van de éénmotorige vliegtuigen van minder dan 5 700 kg.

e) Controle van het luchtverkeer

Zoals men weet regelt een Internationale Overeenkomst Eurocontrol, de controle over het hoger luchtruim door deze in principe toe te vertrouwen aan een internationaal Agentschap.

Men moet zeggen « in principe », omdat, van de zeven Lid-Staten van Eurocontrol, alleen België, Luxemburg en de Duitse Bondsrepubliek hun controle over het hoger luchtruim werkelijk uitgevoerd zien door het Agentschap vanuit het centrum van Maastricht.

De Overeenkomst Eurocontrol verstrijkt op 28 februari 1983 en reeds nu is het zeker dat het nieuwe juridische instrument geen controlefuncties meer zal voorzien in hoofde van het Agentschap, tenzij ten gunste van Staten die er uitdrukkelijk om vragen.

Aangezien het hoogst onwaarschijnlijk is dat de Bondsrepubliek Duitsland het Centrum te Maastricht verder zou gebruiken om de controle van haar luchtruim te verzekeren na de jaren 1988-1990, zou het voor België onmogelijk worden alleen de kosten te dragen voor dit centrum. In deze optiek werden aan de Regie der Luchtwezen instructies gegeven opdat ons land onafhankelijk van de modernisatie van zijn systeem van controle over het lager luchtruim, bekwaam zou zijn de controle over het hoger luchtruim terug over te nemen rond 1988.

Wat het Agentschap Eurocontrol betreft, het zal nog slechts taken uitvoeren van coördinatie van de verschillende

de planification, de recherche et d'étude pour arriver à long terme sinon à un contrôle commun de l'espace aérien européen, du moins à une politique commune en ce domaine.

Les Etats du Benelux, de même que la République fédérale d'Allemagne, ont à ce propos attiré l'attention de leurs partenaires sur l'importance grandissante que représente un système de régulation du trafic.

L'espace aérien européen est de plus en plus embouteillé; les touristes eux-mêmes peuvent s'en rendre compte au moment de l'exode estival.

Il devient donc essentiel de planifier l'usage de l'espace aérien et c'est là une autre tâche que nous proposons d'inclure dans la nouvelle Convention Eurocontrol.

A noter qu'il est convenu que les redevances de route, perçues à charge des usagers de l'espace aérien et qui sont actuellement de 90 p.c. des coûts des services rendus, continueront d'être perçues par l'Agence Eurocontrol.

f) Mesures de sûreté

L'incident du 15 avril 1979 à l'aéroport de Zaventem, qui n'a heureusement provoqué aucune victime grave, a démontré la nécessité de rester vigilant et d'améliorer encore les mesures de sûreté. En collaboration avec les Ministères de l'Intérieur et de la Défense nationale, des mesures particulières ont été prises quant à l'aménagement des bâtiments de l'aéroport et pour le renforcement de la surveillance à l'intérieur des bâtiments de l'aéroport et de ses abords.

De plus, il a été procédé à l'achat de 11 appareils de détection à rayons X des bagages qui permettront désormais d'améliorer et d'accélérer les opérations de fouille.

II. Problèmes économiques

a) Transports aériens réguliers

Ainsi qu'on le sait, légalement, la Sabena possède la concession exclusive du transport régulier de passagers et de marchandises.

Dans un pays comme le nôtre, au marché intérieur étroit et au marché extérieur quasi inexistant, il est indispensable que notre compagnie nationale concentre toutes les potentialités du trafic régulier.

A ce sujet, le Ministère des Communications, en étroite collaboration avec le Ministère des Affaires étrangères, poursuit le double but de maintenir et d'étendre les droits de trafic dont dispose la Belgique.

Ces droits de trafic font essentiellement l'objet d'accords bilatéraux que la Belgique doit conclure avec chaque pays étranger individuellement.

nationale systemen, van planificatie en van onderzoek en studie, om op lange termijn, indien niet tot een gemeenschappelijke controle van het Europese luchtruim, dan toch ten minste tot een gemeenschappelijke politiek op dit gebied te komen.

De Benelux-landen, evenals de Duitse Bondsrepubliek, hebben in dit verband de aandacht van hun partners gevestigd op het groeiende belang dat een systeem van verkeersregeling vertegenwoordigt.

Het Europese luchtruim is hoe langer hoe meer overbezet, en in het bijzonder de toeristen kunnen zich daar rekenschap van geven op het ogenblik van de zomerse exodus.

Het wordt dus essentieel het gebruik van het luchtruim te plannen, en dit is een andere taak die wij voorstellen in de nieuwe Overeenkomst Eurocontrol in te brengen.

Tussen de Lid-Statens werd evenwel overeengekomen dat de « en route »-heffingen, geheven ten laste van de gebruikers van het luchtruim en die momenteel 90 pct. van de kosten van de verstrekte diensten dekken, verder door het Agentschap Eurocontrol zullen ingevorderd worden.

f) Veiligheidsmaatregelen

Het incident van 15 april 1979 op de luchthaven van Zaventem, dat gelukkig geen enkel zwaar slachtoffer veroorzaakte, heeft de noodzaak aangetoond om waakzaam te blijven en de veiligheidsmaatregelen nog te verbeteren. In samenwerking met de Ministeries van Binnenlandse Zaken en van Landsverdediging, zijn bijzondere maatregelen genomen wat betreft de inrichting van de gebouwen op de luchthaven en voor de versterking van het toezicht binnen de gebouwen van de luchthaven en van zijn omgeving.

Bovendien werd overgegaan tot de aankoop van 11 X-stralentoestellen die zullen toelaten in het vervolg de fouillesoperaties van de bagages te verbeteren en te versnellen.

II. Economische problemen

a) Geregeld luchtvervoer

Zoals men weet bezit Sabena, wettelijk, de exclusieve concessie voor het geregeld luchtvervoer van passagiers en goederen.

In een land als het onze, met een kleine binnenlandse markt en een quasi onbestaande buitenlandse markt, is het volstrekt noodzakelijk dat onze nationale maatschappij alle verkeersmogelijkheden inzake geregeld vervoer in zich zou verenigen.

Op dit vlak streeft het Ministerie van Verkeerswezen in nauwe samenwerking met het Ministerie van Buitenlandse Zaken, het dubbel doel na de trafiekrechten waarover België beschikt te behouden en uit te breiden.

Deze trafiekrechten maken hoofdzakelijk het voorwerp uit van bilaterale overeenkomsten die België met elk vreemd land individueel moet sluiten.

C'est ainsi que d'importantes négociations avec le Japon au niveau supérieur gouvernemental ont conduit à l'obtention par la Belgique d'une deuxième liaison polaire Bruxelles-Tokyo qui a pu être mise à la disposition de la Sabena.

Des consultations aéronautiques avec l'Inde ont abouti à un assouplissement des restrictions antérieurement appliquées par ce dernier pays au trafic Sabena.

Un nouvel accord aérien a d'autre part pu être conclu avec la Jamaïque.

Enfin, des négociations sont en cours avec l'Indonésie, les Philippines, le Koweït, l'Arabie-Saoudite, le Togo, le Gabon, l'Italie et le Royaume-Uni.

On se souviendra que la Sabena a dû arrêter ses opérations vers l'Amérique latine, faute d'obtenir des droits de trafic au Brésil qui constitue la plaque tournante sur ce continent. Les efforts gouvernementaux portent dès lors sur la conclusion d'un accord aérien avec le Brésil.

b) Transports aériens non réguliers

L'arrêté royal du 31 août 1979 a mis à jour la réglementation en vigueur en matière de charters, de taxis aériens et de travail aérien en général, en adoptant notamment la réglementation économique aux données actuelles du transport aérien, notamment aux règles générales du Traité de Rome qui ont été jugées applicables à l'aviation civile.

Comme innovation importante, il convient de noter que la délivrance d'autorisations pour effectuer du transport aérien non régulier sera désormais subordonnée à une enquête portant notamment sur les garanties morales, financières et techniques que présente le demandeur et sur l'opportunité de la création de services nouveaux.

Cette disposition, qui ne fait qu'aligner notre pays sur la réglementation existante dans les pays voisins, doit empêcher notamment l'afflux en Belgique de nouveaux services aériens qui ne peuvent s'établir à l'étranger, au risque de déstabiliser notre marché en ce domaine.

**

Au niveau international, la Belgique a participé activement aux travaux de nombreuses organisations telles que :

— L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI);

— La Commission Européenne de l'Aviation Civile (CEAC);

— Le groupe JAR (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;

Belangrijke onderhandelingen met Japan op hoger regeeringsvlak hebben ertoe geleid dat België een tweede verbinding Brussel-Tokio via de Pool heeft verkregen, die ter beschikking van Sabena kon gesteld worden.

Luchtvaartconsultaties met Indië hebben een versoepeling van de beperkingen die dit laatste land voordien toepaste op het Sabena-verkeer tot gevolg gehad.

Een nieuwe luchtvaartovereenkomst kon anderzijds gesloten worden met Jamaica.

Tenslotte zijn er onderhandelingen aan de gang met Indonesië, de Filippijnen, Koeweit, Saoedie-Arabië, Togo, Gabon, Italië en het Verenigd Koninkrijk.

Men zal zich herinneren dat Sabena haar operaties naar Latijns-Amerika heeft moeten staken, omdat ze geen trafiekrechten verkreeg in Brazilië, dat in dit werelddeel een kruispunt uitmaakt. De inspanningen van de regering richten zich nu op het afsluiten van een luchtvaartovereenkomst met Brazilië.

b) Niet-geregeld luchtvervoer

Het koninklijk besluit van 31 augustus 1979 heeft de van kracht zijnde reglementering op het gebied van charters, van luchttaxi en van de luchtarbeid in het algemeen, gemoderiseerd door voornamelijk de economische reglementering aan te passen aan de huidige gegevens van het luchtvervoer, inzonderheid aan de algemene regels van het Verdrag van Rome die toepasselijk geacht zijn op de burgerlijke luchtvaart.

Als belangrijke nieuwigheid is te melden dat het afleveren van machtigingen voor niet-geregeld luchtvervoer voortaan zal afhangen van een onderzoek met betrekking op o.a. de morele, financiële en technische waarborgen die de aanvrager biedt en op de opportuniteit van het instellen van nieuwe diensten.

Deze bepaling die ons land slechts op gelijke voet met de in de buurlanden bestaande reglementering stelt, moet o.a. verhinderen dat nieuwe luchtdiensten naar België afvloeien die zich in het buitenland niet kunnen vestigen, en dit met het risico onze markt te ontwrichten.

**

Op internationaal vlak, heeft ons land actief deelgenomen aan de werkzaamheden van talrijke internationale organisaties, waaronder :

— De Internationale Burgerluchtvaart-Organisatie (ICAO);

— De Europese Burgerluchtvaart-Commissie (ECAC);

— De JAR-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;

— La CEE, qui commence à se préoccuper d'une façon active des problèmes aéronautiques dans de nombreux domaines.

A cet égard, il faut rappeler le Mémoire de la Commission de la CEE, document qui doit servir de base à une réflexion de tous les intéressés à une politique aéronautique commune et qui déjà contient des propositions non négligeables, notamment en matière de droit d'établissement, d'amélioration de services régionaux de même qu'en matière de politique tarifaire européenne.

Ce document constitue certainement le point de départ d'une vaste concertation européenne.

B. Sabena

Exercice 1979

L'exercice 1979 est principalement marqué par l'évolution rapide et par la hausse du coût du carburant.

La compensation de ce renchérissement du carburant est intervenue sous forme de hausses tarifaires décidées par l'IATA, mais appliquées partiellement au niveau de certains pays pour des raisons, soit monétaires, soit de politique de transport.

Ces hausses de prix de vente ont évidemment handicapé la progression du trafic, sans cependant provoquer une complète stagnation par rapport à 1978.

Ces hausses de prix du carburant se lisent comme suit.

En moyenne, en 1978, la Sabena a payé 4,85 FB par kg de carburant.

De janvier à septembre 1979, l'évolution est la suivante :

Janvier : 5,6 FB/kg;

Février : 5,13 FB/kg;

Mars : 5,27 FB/kg;

Avril : 6,34 FB/kg;

Mai : 6,71 FB/kg;

Juin : 7,11 FB/kg;

Juillet : 8,— FB/kg;

Août : 8,23 FB/kg;

Septembre : 8,37 FB/kg.

Soit 67 p.c. d'accroissement.

Toujours dans le domaine de la dépense de carburant, la Sabena avait dépensé en 1978, 2 567 millions.

En novembre 1978, c'est-à-dire à l'époque où le budget 1979 a été élaboré, on prévoyait une dépense de 2 970 millions.

Avec les éléments dont on dispose aujourd'hui, dans une période où le prix du fuel est encore fort instable mais toujours à la hausse, on peut prévoir que la dépense pour l'exercice 1979 sera de 3 900 millions.

— De EEG, die zich actief met luchtvaartvraagstukken op talrijke gebieden begint in te laten.

In dit opzicht dient herinnerd aan het Memorandum van de EEG-Commissie, een document dat als grondslag moet dienen voor verdere besprekingen met allen die belang stellen in een gemeenschappelijke luchtvaartpolitiek en dat een aantal niet te verwaarlozen voorstellen bevat, inzake het vestigingsrecht, de verbetering van regionale diensten evenals de Europese tarievenpolitiek.

Dit document kan het vertrekpunt zijn van een omvattend Europees overleg.

B. Sabena

Dienstjaar 1979

Het dienstjaar 1979 is hoofdzakelijk gekenmerkt door de snelle stijging van de brandstofkosten.

Ten einde deze verhoging van de brandstofprijs te compenseren, besloot de IATA tot tariefverhogingen, die echter gedeeltelijk werden toegepast wat bepaalde landen betreft, hetzij om monetaire redenen, hetzij om redenen die met transportpolitiek samenhangen.

Deze verhogingen van de verkoopprijzen hebben de verkeersgroei uiteraard belemmerd, zonder ten opzichte van 1978 evenwel een volstrekte stagnatie te veroorzaken.

De stijgingen van de brandstofprijzen verliepen als hieronder uiteengezet.

In 1978 betaalde de Sabena gemiddeld BF 4,85 per kg brandstof.

Van januari tot september 1979 was het verloop als volgt :

Januari : 5,6 BF/kg;

Februari : 5,13 BF/kg;

Maart : 5,27 BF/kg;

April : 6,34 BF/kg;

Mei : 6,71 BF/kg;

Juni : 7,11 BF/kg;

Juli : 8,— BF/kg;

Augustus : 8,23 BF/kg;

September : 8,37 BF/kg.

Dit is een stijging van 67 pct.

In 1978 gaf de Sabena 2 567 miljoen aan brandstof uit.

In november 1978, d.w.z. toen de begroting voor 1979 werd opgemaakt, werd de uitgave op 2 970 miljoen geraamd.

Aan de hand van de gegevens waarover wij vandaag beschikken, in een periode waarin de brandstofprijs nog zeer onstabiel is maar steeds stijgt, kan de uitgave voor het dienstjaar 1979 op 3 900 miljoen geschat worden.

Il est signalé, dès à présent, que pour 1980, la dépense sera de 5 660 millions.

En ce qui concerne la production exprimée en tonne-kilomètre offerte, elle s'est accrue de 3 p.c. par rapport à 1978.

Notons que cet accroissement plus faible que celui prévu s'interprète par la mise au sol des DC10 durant les mois de mai et juin 1979 et par un aménagement de la structure de production sur le Moyen-Orient, qui équivalait, comme ce fut aussi le cas sur l'Afrique centrale, à une réduction de la production prévue.

En ce qui concerne le trafic transporté, on note une augmentation de 6 p.c. par rapport à 1978 (plus forte en fret : 10 p.c. qu'en passage : 2 p.c.).

Il est à remarquer que, par rapport à 1978, le coefficient de chargement global s'est amélioré, passant de 63 p.c. à 65,1 p.c.

Ce redressement est principalement imputable au trafic fret dont l'accroissement a déterminé un coefficient de chargement en progression de 5 p.c. par rapport à 1978 et qui se situe à 70,5 p.c. en 1979.

En ce qui concerne le résultat d'exploitation, le caractère erratique du prix du carburant et l'encaissement partiel par le transporteur des prix de vente rehaussés sont les deux éléments qui rendent encore précaire aujourd'hui une estimation de la perte de 1979.

Il faut ajouter que tout relèvement de prix a inévitablement un effet sur le comportement du trafic, particulièrement sur le trafic passagers, aussi bien le tourisme que le trafic d'affaires.

Un élément doit être cependant souligné et qui matérialise les décisions de gestion en ce qui concerne la Sabena, il s'agit du personnel, c'est-à-dire de l'effectif employé.

	31-10-1978	31-10-1979	Ecart 1979
Effectif total	10 291	10 087	-204
Effectif total moins « disponibles » (*)	10 277	10 041	-236

Ce moindre effectif est à mettre en regard d'une production et d'un transport accrus, ce qui équivaut à une augmentation de productivité; en d'autres termes, à une meilleure adaptation du volume de l'emploi aux nécessités de l'entreprise.

A cet effet, il convient de signaler qu'en commission paritaire, les organisations représentatives du personnel et la direction de la Sabena ont trouvé un accord sur la réduction hebdomadaire du temps de travail intervenant au 1^{er} octobre 1979 sous forme d'un demi-jour par quinzaine prestée

(*) Par « disponible », on entend l'effectif conservé sous contrat Sabena sans qu'une tâche lui soit assignée, sauf à titre exceptionnel et temporaire.

Thans kan al worden gemeld dat de uitgave voor 1980 5 660 miljoen zal bedragen.

De produktie in aangeboden ton-kilometer is ten opzichte van 1978 met 3 pct. toegenomen.

Het feit dat deze toename minder bedraagt dan voorzien was, is te verklaren door het vliegverbod dat in mei en juni 1979 op de DC10 is gelegd, zomede door een aanpassing van de produktiestructuur in de diensten op het Midden-Oosten die, zoals dat ook voor de diensten op Midden-Afrika het geval was, neerkwam op een verlaging van de geplande produktie.

Het getransporteerde verkeer is met 6 pct. gestegen t.o.v. 1978 (het cijfer is hoger voor het vrachtverkeer, nl. 10 pct., tegen 2 pct. voor het reizigersverkeer).

Op te merken valt dat de globale beladingsfactor is gestegen van 63 pct. tot 65,1 pct.

Dit herstel is in hoofdzaak aan het vrachtverkeer te danken, waarvan de stijging tot een toename van de beladingsfactor met 5 pct. t.o.v. 1978 heeft geleid zodat deze thans, in 1979, 70,5 pct. bedraagt.

Wat de bedrijfsuitkomst betreft: de onberekenbare ontwikkelingen op het gebied van brandstofprijzen en de gedeeltelijke inning van de verhoogde verkoopprijzen door de vervoerders zijn de twee factoren die een schatting van het verlies van 1979 op het ogenblik tot een onzekere zaak maken.

Daaraan dient toegevoegd te worden dat elke prijsverhoging onvermijdbaar van invloed is op het verloop van het verkeer, inzonderheid van het passagiersverkeer, zowel het toeristische als het zakenverkeer.

Een punt moet echter worden onderstreept: het betreft het personeel, d.w.z. de gebruikte personeelssterkte, waarin de beslissingen inzake bedrijfsvoering van de Sabena concreet gestalte krijgen.

	31-10-1978	31-10-1979	Versch. 79-78
Totale personeelssterkte	10 291	10 087	-204
Totale personeelssterkte min « beschikbaar personeel » (*)	10 277	10 041	-236

Deze geringere personeelsbezetting moet tegenover een hoger produktie- en vervoercijfer geplaatst worden, wat met een produktiviteitsverhoging gelijkstaat, m.a.w. met een betere aanpassing van de tewerkstelling aan de behoeften van de onderneming.

Voorts dient hier te worden vermeld dat de personeelsorganisaties en de directie van de Sabena in het paritair comité overeenstemming bereikt hebben over de wekelijkse arbeidstijdverkorting ingaande op 1 oktober 1979 in de vorm van een halve dag om de werkelijk gepresteerde veer-

(*) Onder « beschikbaar personeel » wordt verstaan, het personeel dat onder Sabena-kontrakt blijft zonder dat het een taak toegewezen krijgt, behalve uitzonderlijk en tijdelijk.

effectivement. Si cet élément constitue évidemment un acquis social, il apparaît en même temps comme un handicap dans l'effort entrepris de réadaptation du volume d'emploi réellement nécessaire. Les pleins effets de cette réduction du temps de travail sortiront en 1980.

Notons encore que, comme conséquence d'un accord intervenu en mai 1978, une restructuration barémique est actuellement négociée, dont les effets, si limités soient-ils, ne peuvent qu'être un renchérissement du coût horaire du travail.

Enfin, lorsqu'on établira le bilan de l'exercice 1979, il sera nécessaire de porter en débit une perte de 166 millions résultant des deux dévaluations de la monnaie zaïroise.

Rappelons ici qu'en 1978, la perte enregistrée par la Sabena sur le seul poste « dévaluation du Zaïre » a été de 563 millions.

Exercice 1980

La direction de la Sabena a déposé au conseil d'administration un budget qui prévoit pour l'exercice 1980 une perte d'exploitation de -1 832 millions de FB. Ce budget a été discuté à la séance de novembre et sera arrêté à la séance du mois de décembre 1979.

Trois problèmes principaux vont se poser en 1980 : la réduction du temps de travail et son impact sur l'effectif de la Sabena; le carburant sous son double aspect prix d'achat et disponibilité; l'état de la demande.

En 1980, la prévision de production, exprimée en tonne-kilomètre offerte (TKO) se situe à sept pour cent au-dessus de celle réalisée en 1979.

Ceci nécessite, au niveau de l'effectif directement lié à la production, un accroissement, en même temps que la réduction hebdomadaire à 38 heures du temps de travail qui freine l'objectif d'adaptation par attribution naturelle, du volume de l'emploi au volume de l'activité.

L'accroissement de production résulte de l'ouverture de deux nouvelles escales aux Etats-Unis : Chicago (au 15 août 1980) et Détroit (au 1^{er} avril 1980). D'une révision du programme d'exploitation de l'Extrême-Orient, découle un deuxième vol hebdomadaire sur Tokyo par la route polaire.

Du côté du trafic, on prévoit une progression de quelque 11 p.c. dont 6 p.c. en trafic passagers et 5 p.c. en trafic fret.

Les dépenses totales d'exploitation, en ce compris l'amortissement des deux nouveaux Douglas DC10 qui entrent en flotte Sabena au milieu de l'année 1980, s'élèvent à 28 322 millions de francs. Quant aux recettes, elles sont estimées à 26 490 millions de francs. On obtient ainsi une prévision de résultats d'exploitation de - 1 832 millions de francs.

Il est essentiel de garder à l'esprit les difficultés de prévisions, notamment et surtout en matière de carburant. Rappe-

lien dagen. Dit mag uiteraard als een sociale verworvenheid gelden, maar anderzijds is het ook een hinderpaal in het streven naar een heraanpassing van het werkelijk nodige tewerkstellingsniveau. Deze arbeidstijdverkorting zal in 1980 ten volle effect hebben.

Bovendien wordt thans over een schaalherstructurering onderhandeld, ingevolge een in mei 1978 gesloten overeenkomst. De effecten hiervan, hoe beperkt ze ook mogen blijken te zijn, zullen hoe dan ook op hogere kosten per arbeidsuur neerkomen.

Tenslotte zal het bij het opmaken van de balans over het dienstjaar 1979 noodzakelijk zijn een verlies van 166 miljoen tengevolge van twee devaluaties van de Zaïrese munt te debiteren.

Er zij aan herinnerd dat het verlies dat de Sabena in 1978 alleen al op de post « devaluatie van de Zaïre » boekte, 563 miljoen bedroeg.

Dienstjaar 1980

De directie van de Sabena heeft bij de raad van beheer een begroting ingediend waarin voor het dienstjaar 1980 een bedrijfsverlies van BF - 1 832 miljoen voorzien wordt. Deze begroting is op de vergadering van november besproken en zal op die van december 1979 goedgekeurd worden.

In 1980 krijgen we met drie hoofdproblemen af te rekenen : de arbeidstijdverkorting en het effect daarvan op de personeelssterkte van de Sabena, de brandstof uit het tweevoudige oogpunt van aankooprijds en beschikbaarheid, en tenslotte de stand van de vraag.

De geraamde produktie in aangeboden ton-kilometers (ATK) bedraagt in 1980 zeven procent meer dan de in 1979 gerealiseerde.

Dit vergt een uitbreiding van het direct bij de produktie betrokken personeel, terwijl de vermindering van de wekelijkse arbeidstijd tot 38 uur de aanpassing van de tewerkstelling aan de omvang van de bedrijfsactiviteit door middel van afvloeiing remt.

De verhoging van de produktie is het gevolg van de opening in het net van twee nieuwe bestemmingen in de Verenigde Staten, nl. Detroit (op 1 april 1980) en Chicago (op 15 augustus 1980). Een herziening van het exploitatieprogramma van de dienst op het Verre Oosten resulteert in een tweede wekelijkse vlucht naar Tokio via de poolroute.

Wat het verkeer betreft : er wordt een stijging voorzien van ongeveer 11 pct., waarvan 6 pct. voor het reizigers- en 5 pct. voor het vrachtverkeer.

De totale bedrijfsuitgaven, met inbegrip van de afschrijving van de twee nieuwe Douglas DC10 die medio 1980 bij de Sabena-luchtvloot in dienst gesteld worden, belopen 28 322 miljoen frank. De inkomsten worden geschat op 26 490 miljoen frank. Aldus verkrijgt men een geraamd bedrijfsresultaat van - 1 832 miljoen frank.

Er dient vooral rekening te worden gehouden met de ramingsmoeilijkheden die zich inzonderheid op het stuk van

lons à cet égard que, sur base des informations aujourd'hui disponibles, la dépense en carburant serait, en 1980, de 5 660 millions de francs; elle était de 2 567 millions de francs en 1978 et de 3 900 millions de francs en 1979.

Outre ce handicap pour le coût d'exploitation, il existe une probabilité de rareté absolue ou relative de carburant sur différentes places, même dans des pays comme les Etats-Unis.

Il y a donc lieu d'insister sur l'incertitude qui règne en ce qui concerne la production de la Sabena dès le moment où l'on raisonne à partir de cet élément vital, tant dans sa composante prix que dans sa composante disponibilité.

Il ne faut pas exclure, comme ce fut déjà le cas en 1979, que les programmes d'exploitation prévus pour 1980 subissent des ajustements, soit pour des raisons de prix excessifs du carburant, soit pour des raisons de difficultés d'approvisionnement ou même de suppression de livraison.

Enfin, puisque toute hausse du prix du carburant provoque un relèvement des prix de vente, il faut s'attendre à une réaction du marché, c'est-à-dire à une demande de transport moins soutenue et à une concurrence plus sévère encore entre les compagnies de transport.

Rééquipement de la flotte

Pour combattre l'influence de la hausse du coût du carburant par l'utilisation d'appareils à plus faible consommation d'énergie, et en même temps pour permettre son expansion rendue possible suite à la conclusion satisfaisante de nouveaux accords aériens, la Sabena a élaboré un plan de rééquipement de sa flotte long et moyen courrier.

C'est ainsi que le CMCES a pu marquer son accord le 10 mai 1979 pour l'acquisition d'un DC10 (livrable à la mi-1980), et le 30 octobre 1979 pour celle d'un nouvel appareil de ce type ainsi que de 3 Airbus A310.

Ces nouveaux appareils permettront à la Sabena d'exploiter les nouvelles escales aux Etats-Unis, à savoir Détroit et Chicago.

En même temps, le CMCES a marqué son accord de principe sur une augmentation de capital à concurrence de 3 milliards à réaliser par tranches annuelles d'un milliard.

C. Régie des Voies aériennes

D'après les statistiques des trois premiers trimestres 1979, nous constatons que le trafic aérien maintient sa progression lente. Le nombre de passagers évolue favorablement (+ 6 p.c.) ainsi que le volume des marchandises (+ 7 p.c.).

L'exploitation du nouveau bâtiment parking à l'aéroport national laisse entrevoir un rapport très satisfaisant.

De par sa mission, la Régie des Voies aériennes se voit contrainte à de multiples adaptations et modernisations dans le domaine d'infrastructure et d'équipements aéronautiques.

de brandstof voordoen. In dat verband willen wij erop wijzen dat, aan de hand van de inlichtingen waarover wij nu beschikken, de brandstofuitgaven in 1980 5 660 miljoen frank zullen bedragen; in 1978 was dat 2 567 miljoen frank en in 1979 3 900 miljoen frank.

Buiten die handicap voor de bedrijfskosten, is het ook waarschijnlijk dat zich op verscheidene plaatsen, zelfs in landen als de Verenigde Staten, een volledige of gedeeltelijke brandstofschaarste voordoet.

Er moet nadruk gelegd worden op de onzekerheid omtrent de Sabena-productie zodra deze levensnoodzakelijke faktor ter sprake komt, zowel wat zijn prijs als zijn beschikbaarheid betreft.

Evenmin mag de mogelijkheid worden uitgesloten dat, zoals dit reeds in 1979 het geval was, de exploitatieprogramma's voor 1980 worden aangepast, wegens te hoge brandstofprijzen, wegens bevoorradingsmoeilijkheden of zelfs wegens opschorting van leveringen.

Tenslotte, aangezien op iedere verhoging van de brandstofprijs een stijging van de verkoopprijzen volgt, moeten wij een reactie van de markt verwachten, dit betekent een minder aangehouden vraag en een sterkere concurrentie tussen de luchtvaartmaatschappijen.

Modernisering van de vloot

Om de invloed van de stijging der brandstofprijzen te beperken door het inzetten van toestellen met lager brandstofverbruik, en om tevens de expansie toe te laten die mogelijk geworden is tengevolge van de nieuwe luchtvaartakkoorden, werd door Sabena een plan opgesteld tot modernisering van de vloot op lange en middellange afstanden.

Daarom heeft het MCESC op 10 mei 1979 zijn goedkeuring gehecht aan de aankoop van een DC10 (leverbaar tegen midden 1980) en op 30 oktober 1979, van nogmaals een toestel van dit type, en van 3 Airbus A310.

Deze nieuwe toestellen moeten Sabena o.m. toelaten de nieuwe landingsplaatsen in de Verenigde Staten, nl. Detroit en Chicago, te exploiteren.

Parallel met deze beslissing, hechte het MCESC tevens zijn principiële goedkeuring aan een kapitaalverhoging van 3 miljard, die in jaarlijkse schijven van 1 miljard zal worden gerealiseerd.

C. Regie der Luchtwegen

Volgens de statistieken van de eerste drie trimesters van 1979, stellen wij vast dat het luchtverkeer langzaam blijft toenemen. Het aantal passagiers evolueert gunstig (+ 6 pct.) alsmede de luchtvracht (+ 7 pct.).

De uitbating van het nieuw parkeergebouw op de nationale luchthaven laat een zeer bevredigend resultaat vermoeden.

Door haar opdracht ziet de Regie der Luchtwegen zich verplicht, op het gebied van de luchtvaartinfrastructuur en -uitrustingen, talrijke aanpassingen en modernisering door te voeren.

Les travaux effectués dans la nouvelle zone fret s'exécutent comme prévu de sorte que le complexe sera opérationnel fin 1980.

Afin de faire connaître à une majorité d'industriels les possibilités qu'offre ce complexe, une campagne de promotion est organisée sur le plan international et national, entre autres par la participation à la foire internationale d'Osaka (Japon).

La modernisation des revêtements des pistes s'est poursuivie en 1979. Un crédit de 285 millions a été prévu pour le rechargement de la piste 07/25 utilisée pour les décollages des anciens gros-porteurs à l'aéroport national de Zaventem, tandis que des travaux similaires ont été adjugés cette année à l'aéroport de Liège-Bierset.

Ces travaux seront poursuivis en 1980.

Le programme de rénovation de l'aérogare de Bruxelles-National se poursuit sans interruption; ainsi entre autres, la climatisation sera adaptée et améliorée.

Afin de pouvoir installer convenablement les services de l'Administration centrale de la RVA qui occupent actuellement deux bâtiments et d'épargner les frais de location, il a été décidé de faire construire sur les installations de métro près de la gare du Nord quelques étages supplémentaires.

Dans le cadre de la mise sur pied du plan appelé ACC/1980 pour moderniser l'infrastructure des services de la circulation aérienne, la mise en service du radar des Ardennes est programmée pour début 1980, tandis qu'un nouveau radar sera implanté à Bertem (277 M.), dans un proche avenir.

Dans le cadre de sa mission de protection météorologique, la RVA va remplacer le système d'ordinateurs météorologiques par un ensemble plus performant et plus puissant qui sera opérationnel fin du premier trimestre de 1980 et qui permettra une fourniture plus rapide et plus complète des renseignements aux exploitants et aux stations de province. Dans une phase ultérieure, prévue dans le nouveau système, une banque de cartes météorologiques permettra aux postes météorologiques de province de recevoir sur demande les informations graphiques souhaitées.

Si l'activité principale de la RVA se rapporte à l'aéroport de Bruxelles-National, il n'en reste pas moins qu'une partie de ses activités se porte vers les autres aérodromes dont elle a la gestion.

C'est ainsi qu'elle est amenée à assurer l'entretien et l'aménagement des installations pour permettre aux aérodromes de poursuivre leurs activités dans les conditions normales d'exploitation, tant au point de vue de la productivité du trafic aérien que de celui de la sécurité.

De werken aan de nieuwe vrachtzone vorderen zoals voorzien, zodat het complex einde 1980 operationeel zal zijn.

Om de mogelijkheden die dit complex biedt in een brede kring van industriëlen kenbaar te maken is, zowel op internationaal als op nationaal vlak, een promotiecampagne georganiseerd, o.m. door de deelname aan de internationale jaarbeurs te Osaka (Japan).

De modernisering van de startbanen werd voortgezet in 1979. Een krediet van 285 miljoen werd voorzien om de overlaging van de startbaan 07/25, die doorgaans gebruikt wordt voor het opstijgen van zware vliegtuigen, op de nationale luchthaven te Zaventem, terwijl dit jaar gelijkaardige werken werden aanbesteed op de luchthaven van Luik-Bierset.

Deze werken worden verder gezet in 1980.

Het renovatieprogramma voor het luchthavenstation van Brussel-Nationaal wordt onverpoosd verdergezet; zo zal onder meer de klimaatregeling aangepast en verbeterd worden.

Om de diensten van het Hoofdbestuur van de Regie der Luchtwezen, die nu in twee verschillende gebouwen ondergebracht zijn, behoorlijk te kunnen huisvesten, en om huurkosten uit te sparen werd besloten om enkele verdiepingen op het bestaande complex nabij het Noordstation te laten bijbouwen.

In het kader van de oppuntstelling van het plan ACC/1980 voor de modernisering van de infrastructuur van de diensten van het luchtverkeer is de indienststelling van de Ardennen-radar geprogrammeerd voor begin 1980, terwijl een nieuwe radar, over afzienbare tijd te Bertem zal geplaatst worden (277 M.).

Met het oog op de meteorologische beveiliging, gaat de RLW het computersysteem van de meteo vervangen door een systeem met een groter vermogen en capaciteit dat operationeel zal zijn op het einde van het eerste trimester 1980. Dit zal toelaten vlugger meer precieze gegevens aan de gebruikers en aan de provinciestations te verstrekken. In een later stadium, zal in het nieuw systeem een meteorologisch kaartenbestand ingebouwd worden, om toe te laten, aan de provinciestations de gewenste informatie op aanvraag over te maken.

Alhoewel de voornaamste activiteit van de RLW betrekking heeft op de luchthaven Brussel-Nationaal, gaat haar bezorgdheid eveneens naar de andere vliegvelden die zij beheert.

Zo staat de Regie ervoor in het onderhoud en de inrichting van de installaties te verzekeren opdat de vliegvelden hun activiteiten in normale exploitatievoorwaarden kunnen vervullen, zowel onder opzicht van de produktiviteit van het luchtverkeer als van de veiligheid.

E. *Politique portuaire, navigation intérieure et maritime*I. *Politique portuaire*1. *Approche générale*

L'année dernière, j'attirais l'attention sur le fait que nos ports constituent les principaux piliers de la vie économique et que la réalisation d'une politique portuaire nationale s'avérait dès lors être pour le Gouvernement un objectif prépondérant. Je soulignais par la même occasion que la politique portuaire devait s'appuyer sur les avis compétents de la Commission nationale de politique portuaire, afin qu'en cette période d'austérité et de crise économique surtout, les fonds disponibles soient affectés d'une façon aussi rationnelle que possible au développement indispensable de nos ports.

La Commission nationale de politique portuaire a entamé ses travaux avec diligence et application.

Elle a déjà émis deux avis, notamment sur l'harmonisation du pilotage obligatoire et des droits de pilotage pour le trajet maritime partant des postes de stationnement des bateaux-pilotes en mer vers les ports côtiers ou à destination de Flessingue, ainsi que sur les différents aspects des droits de port à appliquer aux bâtiments de mer.

Indépendamment des problèmes dont ont à connaître cette Commission et ses groupes de travail, elle devra se pencher en outre sur un point particulièrement important mais tout aussi délicat; il s'agit d'émettre un avis circonstancié sur la politique portuaire à mener et sur lequel le Gouvernement fondera son choix définitif quant aux différentes possibilités d'extension des digues de l'avant-port de Zeebrugge tout en garantissant la complémentarité de nos ports maritimes.

Six groupes de travail s'occupent actuellement des travaux préparatoires de cette Commission.

Un premier groupe de travail « Relations concurrentielles » s'intéresse aux éléments qui ont perturbé les règles de concurrence entre les ports maritimes belges et examine notamment les problèmes suivants : droits de port, droits de pilotage, conditions de travail, tarifs des relations avec l'hinterland par chemin de fer et navigation intérieure.

Ce groupe de travail a préparé les avis en matière de droits de pilotage et de droits de port.

Un deuxième groupe de travail « Planification — Infrastructure » a procédé à l'inventaire des plans d'infrastructure des différents ports tout en les situant dans le cadre des crédits disponibles.

Un projet d'adaptation de l'arrêté royal du 24 avril 1970 octroyant des subventions aux ports a été élaboré.

Des investissements portuaires pour un montant total de 90 milliards sont prévus jusqu'en 1983.

Au cours des dernières années, des investissements de l'ordre de 12 à 13 milliards de francs ont été effectués au profit des trois ports principaux.

E. *Havenbeleid, binnenvaart en zeevaart*1. *Havenbeleid*1. *Algemene benadering*

Verleden jaar vestigde ik er de aandacht op dat onze havens de voornaamste hoekpijlers vormen van het economisch leven en een nationaal havenbeleid derhalve een voorname doelstelling van de Regering is. Tegelijkertijd wees ik erop dat het havenbeleid moest stelen op de deskundige adviezen van de Nationale Commissie voor het Havenbeleid om, vooral in deze periode van schaarse overheidsmiddelen en economische crisis, de beschikbare gelden zo rationeel mogelijk aan te wenden voor de noodzakelijke verdere uitbouw van de havens.

Deze Nationale Commissie voor het Havenbeleid heeft met bekwame spoed en grondigheid haar taak aangevat.

Twee adviezen werden reeds uitgebracht, nl. betreffende de harmonisering van de loodsverplichting en loodsgelden voor het zeetraject vanaf de kruisposten van de loodsbotten op zee en de kusthavens, respectievelijk Vlissingen en inzake de verscheidene aspecten van de havenrechten voor zeeschepen.

Benevens de problemen waarmee deze Commissie en haar werkgroepen geconfronteerd werden, wordt thans nog een zeer voornaam en delicaat punt aan haar activiteit toegevoegd, m.n. omstandig advies uitbrengen over het te voeren havenbeleid op basis waarvan de Regering een definitieve keuze zal dienen te nemen inzake verschillende uitbouw-mogelijkheden van de dijken voor de voorhaven van Zeebrugge en waarbij de complementariteit tussen de zeehavens zal moeten gewaarborgd zijn.

Het voorbereidend werk van deze Commissie wordt thans uitgevoerd door zes werkgroepen.

Een eerste werkgroep « Concurrentieverhoudingen » houdt zich bezig met de concurrentieverstorende elementen tussen de Belgische zeehavens en nam o.m. volgende problemen ter studie : havenrechten, loodsrechten, tewerkstellingsvoorwaarden, tarieven voor hinterlandverbindingen per spoorweg en binnenvaart.

Deze werkgroep bereidde de adviezen voor inzake loodsrechten en havenrechten.

Een tweede werkgroep « Planning — Infrastructuur » inventariseerde de infrastructuurplannen van de verscheidene havens en plaatste ze in het kader van de ter beschikking zijnde kredieten.

Een ontwerp van aanpassing van het koninklijk besluit van 24 april 1970 inzake verlenen van subsidies aan de havens werd uitgewerkt.

Tot 1983 zijn er voor de havens in totaal 90 miljard investeringen gepland.

De laatste jaren werden er voor de 3 voornaamste havens jaarlijks 12 tot 13 miljard frank geïnvesteerd.

Un troisième groupe de travail « Relations internationales » s'occupe des relations concurrentielles avec les ports étrangers et des problèmes qui s'inscrivent dans un contexte interdépartemental.

Ce groupe de travail s'est occupé notamment de la préparation de la sixième Concertation portuaire Benelux, tenue à Anvers le 11 décembre 1979, et a examiné entre autres la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et de bateaux d'intérieur, le transport de marchandises dangereuses, les pratiques de conférences.

Un quatrième groupe de travail « Prévisions » a pour mission d'examiner les prévisions portuaires dont il dispose et d'en faire une documentation valable susceptible de préparer les décisions du Gouvernement.

Se trouvent actuellement à l'examen, les « Elementen voor een havenbeleid » (Eléments pour une politique portuaire) du GERV et le document Benelux « Toekomstperspectieven voor de Benelux-zeehavens 1980-2000 » (Perspectives d'avenir pour les ports maritimes du Benelux 1980-2000).

Un cinquième groupe de travail « Ports de pêche » a été créé en vue de s'occuper, dans un cadre mieux approprié, des problèmes spécifiques inhérents à la pêche. Hormis les membres de la Commission nationale de politique portuaire, ont également été invités à siéger au sein de ce groupe les représentants du monde de la pêche et notamment la centrale des armateurs et l'administration communale de Nieupoort.

Le sixième groupe de travail « Ports intérieurs » doit sa création au retard que mettaient face à la multitude des problèmes à traiter, les autres groupes de travail pour s'occuper des problèmes spécifiques des ports non maritimes. Ces ports présentent par ailleurs bon nombre de points qui recèlent une problématique distincte de celle des grands ports maritimes.

Un septième groupe de travail « Conditions de travail » sera créé prochainement.

2. Localement

Anvers

L'intensification des travaux de dragage a permis d'adapter progressivement, dans la mesure du possible, l'accessibilité du port d'Anvers au gabarit des navires utilisés.

En une marée, des navires de 44 pieds peuvent actuellement pénétrer dans le port et il ne faut pas plus de temps à des navires de 38 pieds pour en sortir.

La construction d'une seconde écluse à Zandvliet supprimera bientôt les pertes de temps imputables à l'éclusage.

Le nouveau 8^e bassin portuaire dont le parachèvement est en vue, permettra d'accueillir de nouveaux trafics spécialisés en pleine expansion.

Rive gauche

La problématique qui traînait depuis des années, concernant l'expansion du port d'Anvers sur la rive gauche de l'Escaut, a en principe été réglée par la loi du 19 juin 1978,

Een derde werkgroep « Internationale relaties » neemt voor zijn rekening de concurrentieverhoudingen met de buitenlandse havens en de problemen die zich stellen in een internationaal kader.

Deze werkgroep zorgde o.m. voor de voorbereiding van het zesde Benelux Zeehavenoverleg dat te Antwerpen gehouden werd op 11 december 1979, en bestudeerde o.m. de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaars van zeeschepen en binnenvaartuigen, het vervoer van gevaarlijke goederen, conferencepraktijken.

Een vierde werkgroep « Prognose » heeft tot taak de beschikbare havenprognoses te onderzoeken en er bruikbaar documentatiemateriaal van te maken ter voorbereiding van beleidsbeslissingen.

Thans zijn in onderzoek de GERV-studie « Elementen voor een havenbeleid » en het Benelux-document « Toekomstperspectieven voor de Benelux-zeehavens 1980-2000 ».

Een vijfde werkgroep « Vissershavens » werd opgericht om de specifieke problemen die zich i.v.m. de visserij stelden in een geëigend kader te kunnen bespreken. Bovendien leden van de Nationale Commissie voor het Havenbeleid werden ook de visserijmiddens o.m. de rederscentrale en het stadsbestuur van Nieuwpoort uitgenodigd om te zetelen in deze werkgroep.

Een zesde werkgroep « Havens binnenland » werd in het leven geroepen omdat de problemen van de niet specifieke zeehavens, wegens de menigvuldigheid van de te onderzoeken kwesties, niet vlug genoeg aan bod kunnen komen in de overige werkgroepen. Daarenboven hebben zij op vele punten een van de grote zeehavens verschillende problematiek.

Een zevende werkgroep « Arbeidsvoorwaarden » zal waarschijnlijk kortelings opgericht worden.

2. Plaatselijk

Antwerpen

De toegankelijkheid van de haven van Antwerpen werd geleidelijk door geïntensifieerde baggerwerken in de mate van het mogelijke aangepast aan de grootte van de schepen die ingeschakeld worden.

Thans kunnen in één getij schepen tot 44 voet diepgang binnenlopen en bij afvaart tot 38 voet.

De bouw van een tweede Zandvlietsluis zal elk oponthoud voor het versassen vermijden.

Het nieuwe 8e havendok dat zijn voleinding nadert, zal kunnen instaan voor het opvangen van de uitbreiding van de nieuwe gespecialiseerde trafieken.

Uitbouw linkerscheldeoever

De jaren aanslepende problematiek omtrent de uitbouw van de haven van Antwerpen op de linkerscheldeoever werd principieel geregeld bij wet van 19 juni 1978 betreffende het

relative à la gestion du territoire de la rive gauche de l'Escaut à hauteur d'Anvers et portant des mesures de gestion et d'exploitation du port d'Anvers.

Inutile de répéter que le compromis dont question à la loi susmentionnée s'est réalisé après un tas de discussions entre les parties concernées et après des activités parlementaires approfondies. La méthode de concertation est également appliquée en matière des arrêtés d'exécution.

Il faut en premier lieu procéder à la création d'une Société pour la politique foncière et industrielle. Un projet de statut de cette Société a été élaboré et à ce sujet, on a pu obtenir un accord de principe des représentants des rives gauche et droite de l'Escaut.

Or, le nécessaire est fait en vue de la promulgation de ce statut et cela conformément à la procédure administrative prescrite. On délibérera à cette fin avec les autres départements (Travaux publics, Intérieur, Communautés néerlandaises, Finances). Il est dans l'intention de préalablement porter le texte à la connaissance des membres des Commissions parlementaires des Communications, ce qui d'ailleurs a été promis lors des travaux préparatoires de la loi.

Dès que la Société sera créée, on pourra procéder à la rédaction d'autres arrêtés d'exécution.

Mon département prépare un arrêté royal visant à déterminer la composition et le fonctionnement du Conseil de la politique portuaire et industrielle et du Conseil de concertation.

D'autres mesures d'exécution ne relèvent pas de la compétence du département des Communications :

— Le plan, les normes et les modalités de contrôle de la comptabilité distincte pour le port du territoire RGE (art. 22) sont de la compétence de l'Intérieur et, le cas échéant, des Finances.

— Les normes d'exploitation prévues à l'article 23 sont de la compétence des Travaux publics.

— En dernier lieu, le Ministère de l'Intérieur est compétent en matière de réglementation de la mission de police (art. 25), de prévention d'incendie (art. 26), de lutte contre l'incendie (art. 27) et pour fixer les indemnités afférentes aux tâches de police dans le territoire RGE.

Gand

Des navires mesurant 245 mètres de long et 34 mètres de large et chassant 12,25 mètres ont accès au port.

Des essais sont en cours en vue d'ouvrir le port à des navires plus longs et plus larges.

Un groupe de travail consacre actuellement une étude scientifique à la possibilité d'améliorer le chenal d'accès maritime. Les conclusions du groupe de travail permettront de déter-

miner la possibilité d'améliorer le chenal d'accès maritime. Les conclusions du groupe de travail permettront de déterminer

miner la possibilité d'améliorer le chenal d'accès maritime. Les conclusions du groupe de travail permettront de déterminer

miner la possibilité d'améliorer le chenal d'accès maritime. Les conclusions du groupe de travail permettront de déterminer

miner la possibilité d'améliorer le chenal d'accès maritime. Les conclusions du groupe de travail permettront de déterminer

miner la possibilité d'améliorer le chenal d'accès maritime. Les conclusions du groupe de travail permettront de déterminer

miner la possibilité d'améliorer le chenal d'accès maritime. Les conclusions du groupe de travail permettront de déterminer

miner la possibilité d'améliorer le chenal d'accès maritime. Les conclusions du groupe de travail permettront de déterminer

miner la possibilité d'améliorer le chenal d'accès maritime. Les conclusions du groupe de travail permettront de déterminer

miner la possibilité d'améliorer le chenal d'accès maritime. Les conclusions du groupe de travail permettront de déterminer

miner la possibilité d'améliorer le chenal d'accès maritime. Les conclusions du groupe de travail permettront de déterminer

Gent

Schepen met een lengte van 245 m, een breedte van 34 m en een diepgang van 12,25 m worden tot de haven toegelaten.

Proefnemingen worden verder ondernomen om na te gaan of langere en bredere schepen kunnen toegelaten worden.

Een werkgroep onderzoekt thans op wetenschappelijke basis welke de mogelijkheden zijn ter verbetering van de maritieme toegangsweg tot de haven van Gent. Een ontdub-

miner la nécessité du dédoublement de l'écluse maritime de Terneuzen ainsi que des possibilités d'adaptation du canal maritime.

Bruges-Zeebrugge

La nouvelle écluse maritime qui est en voie d'achèvement, ainsi que les darses de l'arrière-port, ouvriront d'ici quelques années d'importantes possibilités d'expansion qui permettront au port de poursuivre son développement.

En ce qui concerne l'avant-port, le Gouvernement a pris, en ces derniers temps, quelques décisions auxquelles la presse a donné un grand retentissement, en particulier en ce qui concerne l'expansion du poste d'accostage du LNG.

Dans un futur proche, on pourra s'attendre à des décisions supplémentaires en matière de l'expansion ultérieure du port de Zeebrugge.

Afin de placer cette expansion ultérieure dans le cadre d'une politique portuaire nationale, on a toutefois décidé de demander préalablement l'avis de la Commission nationale pour la politique portuaire à ce sujet.

II. Navigation intérieure

Comme par le passé, l'Administration de la Navigation intérieure maintient un contact permanent avec les milieux intéressés au transport par batellerie par le biais des organismes créés à cette fin, l'Institut pour le Transport par Batellerie (ITB) en particulier.

Comme le préciseront davantage les sous-chapitres suivants, la flotte belge totale de navigation intérieure se composait au 1^{er} octobre 1979 de 3 170 bateaux, représentant une capacité de 1 899 050 tonnes. Calculée en nombre de navires sur les dix dernières années, la régression a été de 42 p.c., puisqu'il y a 10 ans le nombre d'unités atteignait 5 719.

Cette régression, longtemps considérée comme indispensable au rétablissement d'une rentabilité normale en navigation intérieure, a été promue par l'octroi des « primes de déchirage » destinées à encourager les armateurs à liquider leurs bateaux trop vieux ou trop petits.

On peut considérer que cet assainissement de la flotte a réussi si l'on se réfère au trafic réalisé par la navigation intérieure : entre 1966 et actuellement, les tonnes-kilomètres prestées sont en effet sensiblement égales, ce qui prouve l'accroissement de productivité qui en a résulté. Cependant, le moment semblait venu d'examiner si l'assainissement et la rationalisation de la flotte fluviale belge ne devraient pas faire l'objet de mesures allant aussi dans des sens nouveaux, différents du seul, mais pourtant très efficace, déchirage de la cale vétuste ou de faible capacité.

Devant la forte réduction du nombre et du tonnage global des unités fluviales belges, on en est arrivé à la conclusion

beling van de zeesluis te Terneuzen en de aanpassingsmogelijkheden van het zeekanaal naar Gent zullen moeten blijken uit de conclusies van de werkgroep.

Brugge-Zeebrugge

De nieuwe in afwerking zijnde zeesluis en de insteeddokken in de achterhaven zullen over enkele jaren grote expansiemogelijkheden scheppen tot verdere opbloei van de haven.

Inzake de voorhaven werden de jongste tijd door de Regering een aantal beslissingen genomen waaromtrent via de pers ruime ruchtbaarheid werd gegeven meer bepaald wat betreft de uitbouw in verband met de LNG aanlegplaats.

Daarenboven kunnen bijkomende beslissingen omtrent de verdere uitbouw van de haven van Zeebrugge in een nabije toekomst worden verwacht.

Daaromtrent werd nochtans, teneinde deze uitbouw te laten kaderen in een nationale havenpolitiek, besloten het voorafgaandelijk advies in te winnen van de Nationale Commissie voor het havenbeleid.

II. Binnenvaart

Zoals in het verleden, houdt het Bestuur van de Binnenvaart bestendig contact met de geïnteresseerde middens voor het binnenvaartvervoer via de tot dit doel gecreëerde organen, meer bepaald, het Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren (ITB).

Zoals in de volgende sub-hoofdstukken nader zal bepaald worden, was de totale Belgische binnenvaartvloot op 1 oktober 1979 samengesteld uit 3 170 boten, met een capaciteit van 1 899 050 ton. Omgerekend in aantal schepen over de tien laatste jaren betekent dit een daling met 42 pct. aangezien tien jaar geleden het aantal 5 719 eenheden bereikte.

Deze vermindering, die lang beschouwd werd als zijnde noodzakelijk voor de heropleving van een normale rendabiliteit in de binnenvaart, werd bekomen door het toekennen van « slopingspremies » bestemd om de reders ertoe aan te zetten hun te oude en te kleine boten te likwideren.

Men mag deze gezondmaking van de vloot als geslaagd beschouwen wanneer men terugblijkt op de trafiek van de binnenvaart : tussen 1966 en nu bleven het aantal gepresteerde ton-kilometers merkkelijk gelijk, wat de stijging bewijst van de produktiviteit die hiervan het resultaat was. Nochtans leek het ogenblik gekomen om te onderzoeken of de gezondmaking en de rationalisering van de Belgische binnenvaartvloot niet het voorwerp zouden moeten uitmaken van maatregelen die tevens nieuwe richtingen zouden uitgaan en die verschillend zouden zijn van die eenmalige, maar nochtans zeer efficiënte, sloping van de verouderde schepen of van de geringe capaciteit.

Gezien de sterke vermindering van het aantal en de totale tonnage van de Belgische binnenvaarteenheden, is men

que l'amélioration et la modernisation des bâtiments peuvent être un autre critère de « rentabilisation » dans le secteur de la navigation intérieure.

En fait, l'Administration étudie, sur base de rapports fournis par l'ITB, une série de dispositions relatives à l'amélioration de la rentabilité du transport par eau qui doivent compléter la mesure déjà prise concernant l'apport d'une aide financière aux entrepreneurs de transport par eau qui investissent dans une nouvelle construction ou dans la modernisation du matériel existant. Ces projets visent à réviser la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial, à mettre au point les dispositions relatives à l'organisation commerciale des transports par eau et à établir de nouveaux barèmes de frets.

Dans la façon d'envisager la rentabilité dans le secteur de la navigation intérieure, il faut également tenir compte du rendement offert par le transport fluvial en fonction de sa consommation d'énergie. Cette consommation par tonne-kilomètre prestée est l'une des plus avantageuses qui soient et, dans un moment où l'on veut mettre en place un certain nombre d'initiatives valorisant les économies et l'utilisation rationnelle de l'énergie, le transport fluvial retrouve une meilleure position concurrentielle relative.

Par ailleurs, une mesure de sauvegarde a été adoptée dans le domaine de la formation des prix; elle concerne la compensation de l'augmentation du prix des carburants par l'octroi d'une augmentation permise des frets, variable en fonction de l'évolution du prix du gazoil (arrêté royal du 20 septembre 1979).

1. Le trafic de la navigation intérieure

En 1977, le trafic total par voie d'eau s'est élevé à 101 millions de tonnes, ce qui représente un tonnage-kilométrique de 5 750 millions d'unités.

Pour 1978, le tonnage transporté est sensiblement identique — environ 100 millions de tonnes — mais le tonnage kilométrique a crû jusque 5 936 millions d'unités, ce qui est représentatif d'un allongement de la distance moyenne parcourue par une tonne. Les premiers chiffres relatifs à 1979 montrent une certaine baisse dans le trafic qui s'explique par l'hiver rigoureux que l'on a connu.

La part du marché des transports terrestres prise par la navigation intérieure est actuellement de quelque 20 p.c.

2. La flotte de la navigation intérieure

Au 1^{er} octobre 1979, la flotte belge de navigation intérieure totalisait 2 792 bateaux pour des cargaisons sèches jaugeant 1 645 760 tonnes ainsi que 378 bateaux-citernes jaugeant 253 294 tonnes.

Au cours des dix dernières années, la flotte nationale s'est réduite de 2 549 bateaux, d'un tonnage moyen de 379 tonnes, jaugeant en tout 966 029 tonnes, suite à des ventes à l'étranger, des déchirages ou des immobilisations définitives.

tot het besluit gekomen dat de verbetering en de modernisering van de schepen andere « rentabiliteits » criteria kunnen zijn in de sektor van de binnenvaart.

In feite bestudeert het Bestuur, op basis van rapporten van het ITB een reeks schikkingen met betrekking tot de verbetering van de rentabiliteit van het vervoer te water, die de reeds genomen maatregel aanvullen betreffende het geven van financiële hulp aan ondernemers voor vervoer te water die investeren in een nieuwkonstructie of in de modernisering van bestaand materieel. Deze projecten beogen een herziening van de wet van 5 mei 1936 op de binnenvaartbevrachting, het uitwerken van de schikkingen met betrekking tot de commerciële organisatie van het vervoer te water en het opstellen van nieuwe vrachtbarema's.

Bij het zoeken naar de rentabiliteit in de sektor van de binnenvaart, moet tevens rekening gehouden worden met het rendement aangeboden door het binnenvaartvervoer in functie van het energieverbruik. Dit verbruik per vervoerde ton-kilometer is veruit de meest voordelige en, op een ogenblik dat men een aantal initiatieven wil op touw zetten om de economie en het rationeel gebruik van de energie te herwaarderen, gaat het binnenvaartvervoer terug een relatief betere concurrentiële positie innemen.

Anderzijds, werd een beschermmaatregel aangenomen op het vlak van de prijsvorming; het betreft de compensatie van de prijsverhoging van de brandstof door het toelaten van hogere vrachten, variërend in functie van de evolutie van de prijs van de gasolie (koninklijk besluit van 20 september 1979).

1. Het binnenvaartverkeer

In 1977 bereikte de totale trafiek langs de binnenwateren 101 miljoen ton, wat in ton-kilometer 5 750 miljoen eenheden vertegenwoordigt.

Voor 1978 is de vervoerde tonnage praktisch identiek — ongeveer 100 miljoen ton — maar het aantal ton-kilometer is gestegen tot 5 936 miljoen eenheden, wat representatief is voor de verlenging van de gemiddeld afgelegde afstand per ton. De eerste cijfers met betrekking tot 1979 tonen een zekere daling van de trafiek te verklaren door de strenge winter.

Het aandeel in de markt van het vervoer te land bedraagt nu voor het binnenvaartvervoer 20 pct.

2. De binnenvaartvloot

Op 1 oktober 1979 telde de Belgische binnenvaartvloot 2 792 schepen voor droge lading (1 645 760 ton) en 378 tankschepen (253 294 ton).

Tijdens de laatste tien jaar verminderde de nationale vloot met 2 549 boten, met een gemiddeld tonnage van 379 ton, in totaal 966 029 ton, als gevolg van verkoop aan het buitenland, slopingen of definitieve stillegging.

Jusqu'au milieu de la décennie en cours, la flotte se caractérisait par une très grande vétusté du matériel et aussi par un fort excédent de bateaux de petit tonnage, soit par deux facteurs qui ne favorisent évidemment pas la rentabilité des entreprises.

Au cours des années 1976, 1977 et 1978, l'octroi de primes de déchirage pour un montant supérieur à 100 millions de francs a accéléré le mouvement de rationalisation. Plus de 250 très anciens bateaux ont ainsi été éliminés; la majorité de ces bateaux étaient de surcroît de faible tonnage.

En dix ans, le tonnage moyen des bateaux est passé de 490 à 590 tonnes et la proportion d'unités de faible tonnage, c'est-à-dire les bateaux de moins de 400 tonnes, a diminué de 68 à 60 p.c.

Il faut aussi signaler que le nombre de chalands tractionnés est tombé maintenant à 106 unités ne totalisant plus que 80 578 tonnes, tandis que le nombre de barges de poussage est passé à 74 unités jaugeant ensemble 134 448 tonnes; ces barges, de construction récente et dont le nombre a plus que doublé depuis 1971, sont en premier lieu utilisées sur le canal Albert et dans les relations avec les pays rhénans.

Bien qu'elle ne soit plus la seule mesure possible ou envisageable, l'action de déchirage devrait être poursuivie afin de satisfaire aux demandes légitimes de primes introduites dans les délais prescrits, soit avant le 1^{er} janvier 1979, et qui remplissent toutes les conditions requises.

Ces demandes sont au nombre de 265; elles représentent 110 000 tonnes de cale dont la majorité, dans la catégorie des transports de cargaisons sèches, a plus de 50 ans d'âge. Les primes de déchirage correspondantes représentent un total de 104,6 millions de francs. Leur liquidation sera étalée dans le temps, compte tenu des crédits disponibles. Pour 1980, une inscription budgétaire de 20 millions de francs est prévue.

Il a déjà été dit que le déchirage de la cale vétuste n'est plus la seule mesure propre à favoriser l'assainissement et la rationalisation de la flotte fluviale. C'est ainsi qu'il a été décidé, dans le cadre des lois d'expansion économique des 17 juillet 1959 et 30 décembre 1970, d'accorder une aide financière aux entrepreneurs de transport par eau qui investissent dans une nouvelle construction ou dans la modernisation d'un matériel existant.

Les aspects économiques et techniques desdits investissements sont pris en considération pour l'octroi des aides en question. Ces dernières ne peuvent être consenties qu'à des demandeurs de nationalité belge pour autant que les travaux soient effectués dans un chantier naval belge. Sont exclus de l'aide, les travaux qui, endéans une période de 3 ans à compter de la date de paiement d'une prime de déchirage, seraient financés par le biais de cette prime.

Les demandes d'aide qui sont en ce moment à l'examen concernent des investissements s'élevant à quelque 300 millions de francs.

Tot het midden van het huidig decennium werd de vloot gekenmerkt door een zeer grote veroudering van het materieel en door uitzonderlijk veel boten van klein tonnage, of door twee factoren die evenwel de rentabiliteit van de ondernemingen niet begunstigen.

Tijdens de jaren 1976, 1977 en 1978 heeft het verlenen van slooppremies ten bedrage van een bedrag hoger dan 100 miljoen frank de rationaliseringsbeweging geactiveerd. Meer dan 250 zeer oude schepen werden aldus geëlimineerd; het merendeel van deze schepen was bovendien van gering tonnage.

In tien jaar is de gemiddelde tonnage van de schepen gestegen van 490 ton naar 590 ton en de verhouding eenheden van geringe tonnage, nl. de schepen van minder dan 400 ton, is gedaald van 68 tot 60 pct.

Vermelden wij eveneens dat het aantal sleepschepen teruggevallen is op 106 eenheden met nog slechts 80 578 ton in totaal, terwijl het aantal duwschepen gestegen is tot 74 eenheden met een gezamenlijke tonnage van 134 448 ton; deze schepen van recente constructie en waarvan het aantal meer dan verdubbeld is sinds 1971 worden in eerste instantie gebruikt op het Albertkanaal en in de verbindingen met de Rijnlanden.

Hoewel zij niet langer de enige mogelijke en te overwegen maatregel is, zou de sloopactie moeten voortgezet worden om de wettelijke premieaanvragen, ingediend binnen de voorgeschreven termijn, nl. voor 1 januari 1979, en die aan alle gestelde eisen voldoen, te beantwoorden.

In totaal zijn er 265 aanvragen; zij vertegenwoordigen 110 000 ton scheepsruimte waarvan de meerderheid, in de categorie van de droge ladingen, meer dan 50 jaar telt. De overeenstemmende slooppremies vertegenwoordigen in totaal 104,6 miljoen frank. Hun likwidering zal in de tijd gespreid worden, rekening houdend met de beschikbare kredieten. Voor 1980 wordt een inschrijving op de begroting voorzien van 20 miljoen frank.

Het werd reeds gezegd dat de sloping van de verouderde schepen niet langer meer de enige maatregel is om de gezondmaking en de rationalisering van de binnenvaartvloot aan te moedigen. Zo werd, in het raam van de economische expansiewetten van 17 juli 1959 en van 30 december 1970, beslist een financiële hulp te verlenen aan de ondernemers van vervoer te water die in een nieuwe constructie of in de modernisering van bestaand materieel investeren.

De economische en technische aspecten van deze investeringen werden in overweging genomen voor het toekennen van deze hulpverlening in kwestie. Deze kan slechts toegestaan worden aan de aanvragers van Belgische nationaliteit voor zover de werken uitgevoerd werden op een Belgische scheepswerf. Zijn van deze hulp uitgesloten, de werken die, binnen een periode van 3 jaar te rekenen vanaf de datum van betaling van de slooppremie, zouden gefinancierd worden door tussenkomst van deze premie.

De vragen om hulpverlening die op dit ogenblik onderzocht worden betreffen investeringen die ongeveer 300 miljoen frank bedragen.

3. La réglementation des affrètements

L'application de la réglementation des affrètements est confiée à l'Office régulateur de la navigation intérieure (ORNI) et à ses bureaux d'affrètement.

La loi du 7 septembre 1979 a d'une part précisé la compétence de l'Office et d'autre part autorisé le Ministre à soumettre à la réglementation, entièrement ou partiellement, les bateaux-citernes, qui connaissaient un régime de liberté de trafic et de formation des prix de transport.

Cette loi permet aussi de prendre des mesures de sauvegarde contre un effondrement des frets lié aux conditions économiques de l'heure et aux problèmes d'approvisionnement en combustibles liquides.

Les mesures d'application de cette loi sont actuellement mises au point en collaboration avec le secteur intéressé de façon à pouvoir être mises en vigueur à partir du 1^{er} janvier 1980.

4. Le transport des marchandises dangereuses

Il est urgent de compléter et d'adapter les prescriptions en vigueur dans notre pays pour le transport de marchandises dangereuses par les voies navigables intérieures.

Aussi, en accord avec mon Département, le Ministère des Travaux publics a élaboré un projet de loi qui a pour objet de donner au Roi le pouvoir de réglementer, entre autres, ce transport. Sous peu, ce projet sera déposé sur le bureau de la Chambre des Représentants.

Il aura pour effet, s'il est adopté, 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'ADNR; elles ont été élaborées et recommandées par la Commission centrale pour la navigation du Rhin. Ce projet permettra en outre d'harmoniser notre législation avec les législations néerlandaise et allemande.

5. Les problèmes internationaux

Sur les 5 936 millions de tonnes-kilomètres prestées en 1978 par la navigation intérieure, environ 4 000 millions, soit les deux tiers, concernent les transports internationaux.

Les problèmes de navigation intérieure sont traités au niveau international par diverses institutions, dont les plus importantes sont la Commission Centrale pour la navigation du Rhin, les Communautés Européennes, la Commission Economique pour l'Europe de Genève et la conférence Européenne des Ministres des Transports.

Compte tenu de l'importance du secteur de la navigation intérieure dans l'économie belge et de sa vocation internationale, la Belgique, et principalement le Département des Communications, a toujours adopté une politique de présence permanente et de participation active aux travaux des instances précitées. La situation actuelle de la batellerie impose elle aussi que cette politique soit poursuivie.

3. De reglementering van de bevrachting

De toepassing van de bevrachtingsreglementering wordt toevertrouwd aan de Dienst voor Regeling der Binnenvaart (DRB) en aan zijn bevrachtingsbureaus.

De wet van 7 september 1979 heeft enerzijds de bevoegdheid van de Dienst gepreciseerd en anderzijds aan de Minister toelating verleend de tankschepen, die een regime van vrijheid kennen inzake verkeer en vrachtprijsvorming, geheel of gedeeltelijk, aan de reglementering te onderwerpen.

Deze wet geeft ook de mogelijkheid beschermende maatregelen te nemen voor een ineenstorting van de vracht ten gevolge van de huidige economische voorwaarden en van de bevoorradingsproblemen met vloeibare brandstoffen.

De toepassingsmaatregelen van deze wet worden momenteel uitgewerkt in samenwerking met de betrokken sektor om in voege te kunnen treden vanaf 1 januari 1980.

4. Het vervoer van gevaarlijke stoffen

Het aanvullen en aanpassen van de voorschriften die in ons land van kracht zijn voor het vervoer van gevaarlijke stoffen langs de binnenwateren, wordt dringend.

In akkoord met mijn Departement, heeft het Ministerie van Openbare Werken een wetsontwerp uitgewerkt met als doel de Koning de bevoegdheid te verlenen om, o.m., het vervoer te reglementeren. Weldra zal dit ontwerp neergelegd worden bij het Bureau van de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

Wordt het aangenomen, dan heeft dit tot gevolg dat de regels, die van kracht zijn op de Rijn voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, geheel of gedeeltelijk zullen toegepast worden op het Belgisch binnenwatersnet. Deze regels zijn vervat in de ADNR; zij werden uitgewerkt en aanbevolen door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Dit ontwerp zal het o.m. mogelijk maken onze wetgeving te harmoniseren met de Nederlandse en Duitse wetgevingen.

5. Internationale problemen

Op de 5 936 miljoen vervoerde ton-kilometer in 1978 door de binnenvaart, hebben er ongeveer 4 000 miljoen, of twee derden betrekking op het internationaal vervoer.

De problemen van de binnenvaart worden op internationaal vlak behandeld door diverse instellingen, waarvan de voornaamste zijn : de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, de Europese Gemeenschappen, de Economische Commissie voor Europa te Genève en de Europese Conferentie van Ministers van Transport.

Rekening houdend met het belang van de binnenvaartsector in de Belgische economie en zijn internationale roeping, heeft België, en vooral het Departement van Verkeerswezen, steeds een politiek gevoerd van bestendige aanwezigheid en actieve deelneming aan de werkzaamheden van de vernoemde instanties. De huidige toestand van de binnenvaart eist tevens dat deze politiek wordt voortgezet.

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, organe exécutif de l'Acte de Mannheim, a été, au cours des dernières années, le point de convergence de nombreux efforts destinés à trouver des solutions aux problèmes économiques qui se poseront, vers 1985, lors de l'ouverture de la liaison Rhin-Main-Danube. Les différences fondamentales entre les principes suivant lesquels sont gérées les flottes des pays de l'Europe Occidentale d'une part et celles de plusieurs pays danubiens d'autre part présentent le danger d'une rupture des rapports de concurrence au détriment des flottes des pays rhénans traditionnels.

La liberté complète de navigation sur le Rhin, principe directeur de l'Acte de Mannheim, aurait laissé les flottes de l'Europe occidentale sans protection contre la poussée des flottes des pays danubiens. Dans l'intérêt du rétablissement de rapports concurrentiels sains, il devenait nécessaire que cette liberté soit nuancée.

Ainsi, à l'issue de longs pourparlers, les plénipotentiaires des États riverains du Rhin et la Belgique ont signé à Strasbourg, le 17 octobre 1979, un Protocole additionnel à l'Acte de Mannheim. Préalablement, le Conseil des Communautés Européennes s'était prononcé en faveur de ce Protocole.

Ce Protocole précise les conditions auxquelles doivent répondre les bateaux pour être considérés comme appartenant à la navigation rhénane et stipule aussi que les autres bâtiments ne sont autorisés à effectuer des transports sur le Rhin que dans les conditions déterminées par la Commission centrale. A l'occasion de l'examen de cette affaire, la Commission des Communautés européennes a mis à son ordre du jour l'adhésion éventuelle de ces Communautés à l'Acte de Mannheim.

Comme divers problèmes juridiques et institutionnels, lourds de conséquences parfois, ont été soulevés, ils font encore l'objet d'une étude approfondie au sein de l'Europe des Neuf.

On se souviendra que l'accord paraphé en 1976 entre la CEE et la Suisse en vue de l'introduction d'une réglementation d'immobilisation de la cale sur le Rhin et de l'institution d'un Fonds d'immobilisation a été déclaré incompatible avec le Traité de Rome par la Cour de Justice des Communautés.

A l'occasion des pourparlers qui ont succédé à cette décision, le vœu a été émis par les Pays-Bas et par la République fédérale d'Allemagne que des modifications importantes soient apportées à la zone d'application territoriale de l'accord.

Il en résulterait que la navigation rhénane proprement dite serait finalement la seule à entrer encore en ligne de compte pour la réglementation.

Comme le réseau belge de voies navigables en était exclu dès le début, cette question ne nous affecte qu'indirectement. Mais la limitation du champ d'application du règlement met à nouveau en question l'utilité de tout le projet et soulève de nouveaux problèmes, d'ordre financier ceux-là, qui ont une répercussion sur l'exploitation de certaines catégories de bateaux.

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart, het uitvoerend orgaan van de Akte van Mannheim, werd, tijdens deze laatste jaren, het trefpunt van talrijke inspanningen om oplossingen te vinden voor de economische problemen, die, tegen 1985, zullen ontstaan bij de opening van de verbinding Rijn-Main-Donau. De fundamentele verschillen tussen de principes volgens dewelke de vloten van de landen van West-Europa worden beheerd enerzijds en deze van verscheidene Donau-landen anderzijds, houden het gevaar in van een verbreking van de concurrentieverhoudingen ten nadele van de vloten van de traditionele Rijnvaartlanden.

De volledige vrijheid van de vaart op de Rijn, leidend principe van de Akte van Mannheim, zou de vloten van West-Europa zonder bescherming hebben gelaten tegenover de druk van de vloten van de Donau-landen. In het belang van het herstel van gezonde commerciële verhoudingen, werd het noodzakelijk dat deze vrijheid genuanceerd werd.

Zo hebben, na lange onderhandelingen, de gevolmachtigden van de oeverstaten van de Rijn en van België, op 17 oktober 1979 te Straatsburg een Aanvullend Protocol ondertekend van de Akte van Mannheim. Voordien had de Raad van de Europese Gemeenschappen zich uitgesproken ten gunste van dit Protocol.

Dit Protocol bepaalt de voorwaarden waaraan de schepen moeten beantwoorden om beschouwd te worden als behorend tot de Rijnvaart en stipuleert eveneens dat de overige schepen slechts toegelaten worden tot vervoer op de Rijn onder de voorwaarden bepaald door de Centrale Commissie. Ter gelegenheid van het onderzoek van deze zaak, heeft de Commissie van de Europese Gemeenschappen de eventuele toetreding van de Gemeenschappen tot de Akte van Mannheim op de dagorde geplaatst.

Aangezien diverse juridische en institutionele problemen, van verstrekkend belang, werden opgeworpen, maken zij nog steeds het voorwerp uit van een diepgaande studie in de schoot van het Europa der Negen.

Men zal zich herinneren dat het akkoord geparafeerd in 1976 tussen de EEG en Zwitserland met het oog op de invoering van een oplegging voor binnenschepen op de Rijn en de oprichting van een oplegfond, onverenigbaar werd verklaard met het Verdrag van Rome door het Hof van Justitie van de Gemeenschappen.

Ter gelegenheid van de besprekingen die op deze beslissing zijn gevolgd werd door Nederland en door de Bondsrepubliek Duitsland de wens geuit dat belangrijke wijzigingen zouden aangebracht worden aan het territoriale toepassingsgebied van het akkoord.

Dit gaf als resultaat dat uiteindelijk nog het zuiver Rijnvaartverkeer in aanmerking zou komen voor deze reglementering.

Aangezien het Belgisch waterwegennet van bij de aanvang uitgesloten was, raakt deze kwestie ons slechts onrechtstreeks. Maar de beperking van het toepassingsgebied van de regeling stelt opnieuw het nut van het ganse project in vraag en schept nieuwe problemen, nu van financiële aard, die een weerslag hebben op de exploitatie van sommige categorieën van binnenschepen.

Cette affaire, à laquelle notre pays doit donc rester attentif, n'a pas connu de développements récents; on peut même se poser la question de savoir si elle reviendra encore à l'ordre du jour.

Cherchant dès lors un autre moyen de maîtriser l'évolution de la cale, les Services de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin ont distribué un document de travail relatif aux mesures susceptibles d'être mises en œuvre en matière d'accès au marché des transports de marchandises par voie navigable.

Dans l'esprit des auteurs de ce document, il s'agit de surveiller et de contrôler le développement du parc fluvial européen en fonction des besoins de la cale et de la situation de la conjoncture économique. Cette surveillance et ce contrôle se feraient à l'aide d'un système de licences d'exploitation. Un régime particulier serait prévu pour les bateaux des pays tiers.

L'examen de cette proposition vient d'être entamé par un groupe d'experts gouvernementaux.

D'autre part, au mois d'août de cette année, la Commission des Communautés Européennes a déposé une proposition de directive relative à l'établissement de prescriptions techniques pour les bateaux de la navigation intérieure. Il s'agit là de la suite donnée à une proposition belge datant de 1973.

Toujours dans le cadre des Communautés Européennes, il faut signaler la proposition de règlement relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports de marchandises par voie navigable; cette proposition qui est en fait une modification du texte avancé en 1975, a été mise au point après consultation des diverses instances intéressées.

L'examen de ces deux projets par les délégations gouvernementales a débuté. Il revêtent tous deux une grande importance dans la mesure où ils ont pour but de renforcer la sécurité de la navigation, d'améliorer le statut social de la main-d'œuvre qui travaille dans le secteur et d'atteindre une meilleure harmonisation des conditions de concurrence.

Il conviendra particulièrement de veiller à ce que les futures nouvelles règles n'imposent pas de charges insupportables à la navigation intérieure et n'occasionnent aucun détournement de trafic important pour notre pays; en un mot, il faudra avoir constamment à l'esprit la question de la rentabilité dans le secteur fluvial.

6. La liaison des ports belges avec le Rhin

L'ouverture de la liaison Escaut-Rhin en 1975 continue d'exercer une influence favorable sur le trafic par les eaux intérieures entre la Belgique et les Pays-Bas d'une part et les autres pays rhénans d'autre part. Aussi, le contact établi précédemment avec les autorités néerlandaises s'est maintenu de façon permanente en vue de l'exécution du programme d'achèvement tant de la liaison Escaut-Rhin que de la voie navigable entre le port de Gand et le Rhin.

In deze zaak, die ons land met aandacht zal blijven volgen, zijn er geen recente ontwikkelingen; men kan zich zelfs de vraag stellen of deze kwestie nog op de agenda zal komen.

Aangezien van dan af een ander middel zal moeten gezocht worden om de evolutie van de vloot te bedwingen, hebben de Diensten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, een werkdokument verstuurd met betrekking tot de maatregelen die mogelijk van kracht kunnen worden inzake de toetreding tot de markt voor goederenvervoer langs de binnenwateren.

In de geest van de auteurs van dit dokument gaat het erom de ontwikkeling van het Europees binnenvaartpark te controleren en er toezicht op te houden in functie van de behoeften van de vloot en van de economische conjunctuur. Dit toezicht en deze controle zou gebeuren met een systeem van exploitatievergunningen. Een bijzonder regime zou voorzien worden voor schepen van de derde landen.

Het onderzoek van dit voorstel werd aangevat door een groep van regeringsdeskundigen.

Anderzijds heeft de Commissie van de Europese Gemeenschappen, in de maand augustus van dit jaar, een voorstel van richtlijn neergelegd met betrekking tot het opstellen van technische voorschriften voor de binnenvaartschepen. Het betreft hier een gevolggeving op een Belgisch voorstel van 1973.

Steeds in het kader van de Europese Gemeenschappen, moeten wij het voorstel van verordening vermelden betreffende de harmonisering van sommige bepalingen op sociaal vlak op het gebied van het goederenvervoer langs de binnenwateren: dit voorstel dat in feite een wijziging is van de tekst opgemaakt in 1975, werd uitgewerkt na raadpleging van de diverse betrokken instanties.

Het onderzoek van deze twee projecten door de regeringsdelegaties is begonnen. Zij zijn alle twee van groot belang in zoverre zij als doel hebben de veiligheid van de vaart te vergroten, het sociaal statuut van de werkkrachten in de sektor te verbeteren en een betere harmonisering te bereiken van de concurrentievoorwaarden.

Het zou echter goed zijn meer bepaald er over te waken dat de toekomstige nieuwe regels geen ondraaglijke lasten opleggen aan de binnenvaart en geen belangrijke omschakeling van het verkeer veroorzaken voor ons land; in één woord, men moet steeds de kwestie van de rendabiliteit in de binnenvaartsektor voor ogen houden.

6. De verbinding van de Belgische havens met de Rijn

De opening van de Schelde-Rijnverbinding in 1975 blijft een gunstige invloed uitoefenen op het verkeer langs de binnenwateren tussen België en Nederland enerzijds en de overige Rijnlanden anderzijds. Tevens wordt het contact dat eerder gelegd werd met de Nederlandse autoriteiten permanent in stand gehouden met het oog op de uitvoering van het afwerkingsprogramma zowel van de Schelde-Rijnverbinding als van de binnenvaartweg tussen de haven van Gent en de Rijn.

A propos de l'exécution de ces divers travaux, il convient de relever la récente position arrêtée par les autorités néerlandaises concernant les détails du tracé du canal Zuid-Beveland.

Cette position paraît très favorable au point de vue nautique puisque la liaison prévue pour 1985 entre le port de Gand et le Rhin satisfera effectivement aux exigences de la navigation moderne.

III. Marine

1. Approche générale

Tout comme l'année dernière lors de l'exposé du budget 1979, le Département poursuit actuellement une politique de gestion visant à permettre au secteur de la marine marchande et à celui de la pêche de faire face à la période de crise qu'ils subissent, grâce à un certain nombre de mesures de soutien direct et temporaire.

Cette politique de gestion devrait en principe se limiter à une période de trois ans, c'est-à-dire jusqu'à fin 1981.

— Pour la marine marchande : on a octroyé à partir du 1^{er} juillet 1979, en dehors d'un régime préférentiel dans le cadre de la loi du 23 août 1948 sur le crédit maritime, une intervention dans les coûts d'exploitation des navires battant pavillon belge. Cette intervention est financée par les réserves de l'AMARIG (Association d'assurances mutuelles maritimes contre les risques de guerre) qui a été liquidée au 1^{er} mars 1979. L'intervention est provisoirement de 14 millions de francs par an pour un navire avec un équipage de minimum 19 hommes.

Il est à noter que les réserves de l'AMARIG destinées à la marine marchande seront épuisées vers la mi-1980. On devra, dès lors, faire appel à d'autres moyens d'aide financière afin de poursuivre jusqu'à la fin du terme prévu l'aide à la marine marchande qui est considérée comme indispensable par le Gouvernement.

La loi du 23 août 1948 sur le crédit maritime fournit à ce sujet une base légale. Un montant de 920 000 000 de francs, à imputer au Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes, pourrait être utilisé en vue de l'éventuel octroi d'une aide financière sans intérêt, sur base de l'article 1, d), de la loi du 23 août 1948.

— Pour la pêche : on peut estimer que la période « déchargement », par le biais de l'octroi temporaire de primes de déchargement exceptionnelles pour le retrait de la flotte de bâtiments, la plupart du temps vétustes, est définitivement terminée. Une aide exceptionnelle est octroyée depuis 1979 pour la modernisation et l'assainissement de la flotte de la pêche maritime grâce e.a. aux réserves de l'AMARIG. Il faut se rappeler que cette aide consiste essentiellement en un paiement d'une prime aux patrons brevetés et aux motoristes lors de l'achat d'un premier bâtiment.

Wat betreft de uitvoering van deze diverse werken moeten wij de recente beslissing aanhalen van de Nederlandse autoriteiten betreffende de detailpunten van het tracé van het kanaal van Zuid-Beveland.

Deze beslissing lijkt zeer gunstig uit te vallen op nautisch vlak aangezien de verbinding voorzien voor 1985 tussen de haven van Gent en de Rijn inderdaad zal voldoen aan de eisen van de moderne scheepvaart.

III. Zeevaart

1. Algemene benadering

Zoals verleden jaar reeds bij de toelichting op de begroting 1979 werd uiteengezet, voert het departement op het huidige ogenblik een beleidspolitiek welke de sectoren van de koopvaardij en van de visserij moet toelaten aan de crisisperiode die zij doormaken, het hoofd te bieden op basis van een aantal rechtstreekse en tijdelijke steunmaatregelen.

Deze beleidspolitiek zou in principie beperkt blijven tot een periode van drie jaar, i.a.w. tot einde 1981.

— Voor de koopvaardij werd, buiten een gunstregiem in het kader van de wet van 23 augustus 1948 op het scheepskrediet, met ingang van 1 juli 1979, een tussenkomst in de exploitatiekosten van onder Belgische vlag varende schepen toegekend. Deze tussenkomst wordt gefinancierd met de reserves van de op 1 maart 1979 geliquideerde VOZOR (Vereniging voor onderlinge zeeverzekeringen tegen oorlogsrisico's). Voorlopig is de tussenkomst gebaseerd op 14 000 000 frank per jaar voor een schip met een minimumbemanning van 19 opvarenden.

Het staat vast dat, de voor de koopvaardij bestemde reserves van VOZOR uitgeput zullen zijn medio 1980. In deze voorwaarden zullen andere financiële hulpmiddelen moeten aangesproken worden om de door de Regering noodzakelijk geachte hulp aan de koopvaardij verder te zetten tot het einde van de vooropgezette termijn.

De wet van 23 augustus 1948 op het scheepskrediet verschaft hiervoor de wettelijke basis. Een bedrag van 920 000 000 frank af te nemen van het Fonds voor het Uitreden en Aanbouwen van Zeeschepen, zou kunnen aangewend worden voor het eventueel toekennen van een renteloze financiële steun, op grond van artikel 1, d), van de wet van 23 augustus 1948.

— Voor de visserij mag men veronderstellen dat het tijdperk van « afbouw » door de tijdelijke toekenning van uitzonderlijke slooppremies voor het uit de vloot verwijderen van meestal verouderde vaartuigen, definitief afgesloten is. Ook mede dank zij de VOZOR-reserves, wordt sinds 1979 een uitzonderlijke steun gegeven voor de modernisering en sanering van de zeevisserijvloot. Men zal zich herinneren dat deze steun in hoofdzaak bestaat in het uitbetalen van een premie aan gebrevetteerde schippers en motoristen bij aankoop van een eerste vaartuig.

La problématique de la marine occupe de plus en plus une place importante dans la politique des transports des Communautés européennes, notamment suite à l'adhésion de la Grande-Bretagne et du Danemark.

Les catastrophes, telles que celle de l'« Amoco Cadiz », ont, d'autre part, provoqué un besoin de collaboration étroite dans le domaine de la sécurité en mer.

L'emprise sans cesse croissante de la flotte marchande des pays à commerce étatisé et de certains pays à pavillon de complaisance sur le trafic maritime constitue toujours une réelle menace pour les flottes de la Communauté. La procédure d'information instaurée par la Communauté en 1979, en vue de rassembler des données concrètes sur la participation des pays précités au trafic belge, sera appliquée, dans la mesure du possible, dans notre pays tout en respectant notre législation.

Au cours des dernières années, les armateurs européens et tout particulièrement les armateurs belges doivent également faire face au contrôle croissant que les autorités des USA exercent sur le fonctionnement des conférences maritimes.

La cause des difficultés est due à une conception tout à fait différente de l'organisation du transport maritime par les Etats-Unis. Les Etats-Unis soumettent entièrement les conférences maritimes aux règles de la législation anti-trust des USA, ce qui implique que les armateurs européens qui, dans des conférences et en consultation avec les chargeurs européens organisent le transport maritime vers les USA, se trouvent constamment en état d'infraction face à la législation US, étant donné l'application extraterritoriale par les Etats-Unis de leur loi anti-trust et ce sur des pratiques qui sont considérées comme tout à fait légales par les Gouvernements européens.

La Communauté n'est pas intervenue en tant que telle dans les pourparlers avec les Etats-Unis, étant donné qu'en dehors des pays de la Communauté, d'autres pays européens et le Japon rencontrent également des difficultés par suite de l'application de la législation anti-trust des USA. D'autre part, ils estimaient qu'il fallait se présenter en groupe face aux USA.

La Communauté établira toutefois les règles de concurrence pour la navigation maritime et déterminera ensuite dans quelles mesures le transport maritime doit être soustrait à l'application des règles du Traité de Rome concernant la concurrence dans le domaine des conférences.

Une telle directive de la Communauté sera très utile aux armateurs de la CEE dans leur action contre les Etats-Unis. La Communauté indiquera notamment dans sa directive que les conférences maritimes ne tombent pas, dans certaines conditions, sous l'application des dispositions anti-cartel de la Communauté. Elle démontrera ainsi aux Etats-Unis que les pratiques des conférences maritimes, qui ne sont point acceptées aux Etats-Unis, le sont bien par la Communauté.

Les relations maritimes, concernant le transport de conférence entre les pays membres de la CEE et les pays en voie de développement, seront réglées par l'accord de la Communauté en matière d'application du code de pratiques de

Meer en meer bekleedt de Zeevaartproblematiek een belangrijke plaats in het raam van het vervoersbeleid van de Europese Gemeenschappen, o.m. te wijten aan de toetreding van Groot-Brittannië en Denemarken.

Milieurampen zoals de « Amoco Cadiz » deden bovendien een behoefte ontstaan om ook op gebied van veiligheid op zee tot een nauwere samenwerking te komen.

De steeds groeiende ingreep van de handelsvloot van de landen met Staatshandel en van sommige landen met goedkope vlag op de zeevaarttrafiek vormt nog steeds een reële dreiging voor de vloeten van de Gemeenschap. De door de Gemeenschap in 1979 ingestelde informatieprocedure met het oog op het verzamelen van concrete gegevens betreffende deelname van voornoemde landen in de Belgische trafiek, zal in de mate van het mogelijke, en met eerbiediging van onze wetgeving in ons land nauwkeurig worden toegepast.

De Europese reders en in het bijzonder Belgische reders hebben de laatste jaren ook te kampen met de steeds toenemende controle en toezicht van de USA autoriteiten op de werking van de maritieme conferenties.

De oorzaak van de moeilijkheden is de totaal verschillende opvatting van de organisatie van het maritiem transport van de Verenigde Staten. De Verenigde Staten onderwerpen de maritieme conferenties volledig aan de regels van de USA anti-trust wetgeving, wat inhoudt dat de Europese reders die in gesloten conferenties en, in consultatie met de Europese verladersraden, het maritiem vervoer met de USA organiseren, voortdurend in overtreding zijn met de USA wetgeving wegens de extraterritoriale toepassing door de Verenigde Staten van hun anti-trustwetgeving en zulks op praktijken welke door de Europese gouvernementen als volkomen wettelijk worden aanvaard.

De Gemeenschap is als dusdanig niet tussengekomen in de bespreking met de Verenigde Staten, daar buiten de landen van de Gemeenschap nog andere Europese landen en Japan door de toepassing van de USA anti-trustwetgeving moeilijkheden hebben en zich derhalve als een gezamenlijke groep tegenover de USA wilden opstellen.

De Gemeenschap zal echter de mededingingsregelen voor de scheepvaart opstellen en dan bepalen in welke mate het maritiem vervoer in conference verband onttrokken wordt aan de toepassing van de regelen van het Verdrag van Rome betreffende de mededinging.

Een dergelijke richtlijn van de Gemeenschap zal zeer nuttig zijn voor de EEG reders in hun verweer tegen de Verenigde Staten. De Gemeenschap zal in haar richtlijn immers bepalen dat maritieme conferenties in zekere voorwaarden niet vallen onder toepassing van de anti-cartel beschikkingen van de Gemeenschap en op deze wijze tegenover de Verenigde Staten aantonen dat praktijken van maritieme conferenties welke in de Verenigde Staten niet toegelaten zijn, wel aanvaard worden door de Gemeenschap.

De maritieme verhoudingen voor wat betreft het conferencevervoer tussen EEG-Lid-Staten en ontwikkelingslanden, zullen geregeld worden door de overeenkomst van de gemeenschap inzake de toepassing van de code voor conference-

conférence. Des pays non communautaires peuvent adhérer à cet accord sur base de l'application réciproque. La formule 40/40/20, qui est implicitement prévue dans ce code, sera appliquée par la Communauté envers les pays en voie de développement.

La Belgique devra veiller à ce que, pour la répartition interne entre les armateurs des pays membres de la CEE, les critères et les modalités régissant cette répartition soient appliqués objectivement.

La Conférence CNUCED de Manille en 1979 visait à obtenir une répartition stricte des frets pour le transport en vrac entre les pays producteurs et importateurs. Les pays à tradition maritime se sont opposés en bloc et ont réduit les exigences des pays en voie de développement à une participation raisonnable dans le transport en vrac. Le désir des pays en voie de développement en vue de prendre en main de plus en plus leur propre transport maritime, obligera la CNUCED à réexaminer, lors de ses pourparlers à venir, les résolutions sur le transport maritime qui n'ont pas été votées à Manille. Les pays de la Communauté continueront à défendre leur position commune concernant le transport maritime libre de marchandises en vrac dans ce cadre plus large qu'est l'OCDE.

La CNUCED désire également diminuer la concurrence des navires à pavillon de complaisance en faveur des pays en voie de développement. Les pays de la Communauté préfèrent, toutefois, d'abord étudier de quelle manière les pavillons de complaisance défavorisent vraiment leurs flottes marchandes et voir si une élimination progressive des pavillons de complaisance sera directement bénéfique aux pays en voie de développement ou si elle ne serait pas plutôt favorable aux flottes des pays à commerce étatisé.

Les pavillons de complaisance posent un problème; toutefois les avantages et les désavantages du système doivent d'abord être consciencieusement examinés avant de prendre des mesures qui soient effectivement favorables pour nos armateurs.

2. Marine marchande

Au 1^{er} janvier 1979, notre flotte (y compris la RTM) comportait 90 navires avec 1 628 477 tjb. Du 1^{er} janvier au 1^{er} octobre 1979, 7 navires avec un total de 75 739 tjb. ont été mis hors service, tandis que notre flotte s'enrichissait de 11 unités ou 145 696 tjb.

Au 1^{er} octobre 1979, nous disposions ainsi de 94 navires avec 1 698 434 tjb. et une portée en lourd de 2 682 018.

Notre flotte présente une grande diversité de navires, à savoir 19 vraquiers, 3 navires pour transport de marchandises combiné, 17 navires de charge, 2 navires combinés, 3 navires porte-conteneurs, 3 navires réfrigérés, 4 navires polyvalents, 7 pétroliers, 4 navires-citernes, 1 minéralier, 1 navire passagers-fret, 9 allèges de mer, 1 navire transporteur de déchets, 2 paquebots, 8 car-ferries, 3 gaziers, 1 navire de forages pétroliers, 2 navires de ravitaillement et 4 navires Ro-Ro.

praktijken. Landen buiten de Gemeenschap kunnen tot deze overeenkomst toetreden onder akkoord van wederzijdse toepassing. De 40/40/20 formule welke impliciet in de code voor conference praktijken is voorzien zal in de gemeenschap tegenover de ontwikkelingslanden worden toegepast.

België zal er dienen over te waken dat voor de interne verdeling onder reders van de EEG-Lid-Statens de criteria en de modaliteiten welke deze verdeling regelen, objectief worden toegepast.

De Unctad-conferentie in Manila in mei 1979 beoogde een strikte vrachtenverdeling voor het bulkvervoer tussen producerende en invoerende landen. De traditionele maritieme landen hebben zich daar in blok tegen verzet en de eisen van de ontwikkelingslanden afgezwakt tot een redelijke deelname in het bulkvervoer. De drang van de ontwikkelingslanden om meer en meer hun eigen maritiem vervoer in handen te nemen, zal Unctad ertoe aanzetten om de resoluties over maritiem vervoer welke in Manila niet werden gestemd, terug in de komende Unctad onderhandelingen te bespreken. De landen van de Gemeenschap zullen dan in het ruimer kader van OESO het gemeenschappelijk standpunt betreffende het vrij maritiem vervoer van bulkgoederen blijven verdedigen.

Unctad 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 van de ontwikkelingslanden en niet eerder in het voordeel zal spelen van de Staatshandelsvloeden.

De goedkope vlaggen stellen een probleem maar voor- en nadelen van het systeem dienen eerst grondig te worden onderzocht vooraleer maatregelen te nemen welke effectief in het voordeel zijn van onze reders.

2. Koopvaardij

Op 1 januari 1979 bestond onze koopvaardijvloot (RMT inbegrepen) uit 90 schepen met 1 628 477 brt. Van 1 januari 1979 tot 1 oktober 1979 werden 7 schepen met in totaal 75 739 brt uit de vaart genomen, terwijl onze vloot verrijkt werd met 11 eenheden of 145 696 brt.

Op 1 oktober 1979 beschikten wij over 94 schepen met een brt van 1 698 434 en een laadvermogen van 2 682 018.

Onze vloot vertoont een grote diversiteit aan schepen, te weten 19 bulkvrachtschepen, 3 bulk-containerschepen, 17 vrachtschepen, 2 combinatieschepen, 3 containerschepen, 3 koelschepen, 4 polyvalente vaartuigen, 7 olietankers, 4 produkttankers, 1 ertsschip, 1 passagiers- en vrachtschip, 9 zee-lichters, 1 afval tankschip, 2 pakketboten, 8 carferries, 3 gastankers, 1 olieboorschip, 2 bevoorradingschepen en 4 roll-off schepen.

Dans le cadre du « plan d'alarme pour la marine marchande », on poursuit, *cfr* ci-dessus, les efforts en vue d'aider la marine marchande à se sortir des difficultés graves avec lesquelles elle est confrontée.

Grâce à l'aide financière importante dans le cadre de la loi du 23 août 1948, nous constatons un certain regain.

A l'heure actuelle, 28 navires de marine marchande sont en commande pour les armements belges à savoir 3 navires pour transport de marchandises combiné, 5 vraquiers, 1 navire porte-conteneurs, 6 vraquiers, 2 navires côtiers, 2 navires réfrigérés, 2 navires LPG-NH₃, 1 navire LPG, 2 navires pour le transport d'éthylène, 2 navires RO-RO et 2 navires pour le transport combiné de produits de masse. Pour cela des crédits maritimes ont été approuvés en 1979, en application de la loi du 23 août 1948, pour un montant total s'élevant à 11 406 500 000 francs, dont la plus grande partie est financée par le Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes (10 527 755 960 francs).

Grâce à cela, notre flotte sera, d'ici quelques années, rajeunie et développée. A ce moment elle pourra de nouveau être comptée parmi les flottes les plus modernes au monde.

3. Pêche maritime

Notre flotte de pêche comptait au 1^{er} novembre 1979, 208 bateaux avec une puissance globale de 81 306 chevaux-vapeur.

Grâce à la politique décrite à l'Approche générale, 7 nouveaux bateaux sont à l'heure actuelle en construction, pendant que quelques bons bâtiments ont été achetés à l'étranger.

A ce sujet, nous devons signaler que du 1^{er} janvier 1979 au 1^{er} décembre 1979, 15 demandes de crédit pour la pêche ont été acceptées, dont 2 pour l'achat d'un bateau de pêche, 7 pour des navires nouveaux, et 7 pour le placement d'un nouveau moteur et pour des travaux de modernisation. Un total de 255 362 200 francs de crédits maritimes a pour cela été accordé en application de la loi du 23 août 1948.

Des réserves de AMARIG il a été accordé un montant s'élevant à 25 143 914 francs, dont une large partie sera destinée à de jeunes bateliers et à des motoristes.

4. Enseignement maritime

A partir de l'année scolaire 1979-1980 on a commencé la quatrième année de la section pont (2^e année du 2^e cycle) à l'Ecole supérieure de Navigation à Anvers.

Cette quatrième année est une préparation pour obtenir le brevet de capitaine au long cours.

Par conséquent, on peut dire que les programmes d'études, ainsi que la structure répondent en ce moment à toutes les exigences pour être reconnus comme enseignement supérieur de type long.

In het kader van het « alarmplan voor de koopvaardij » wordt — zoals hoger gezegd — de inspanning om de nationale koopvaardij uit de ernstige moeilijkheden waarmee ze geconfronteerd wordt te helpen, onverminderd voortgezet.

Mede dank zij de krachtdadige 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 28 koopvaardij-schepen in bestelling nl. 3 bulk-containerschepen, 5 bulkcarriers, 1 containerschip, 6 vrachtschepen, 2 kustvaartuigen, 2 koelschepen, 2 LPG-NH₃ tankers, 1 LPG-tanker, 2 ethyleentankers, 2 roll-on roll-off vaartuigen en 2 gecombineerde massagoedschepen. Daartoe werden in 1979 scheepskredieten goedgekeurd, onder toepassing van de wet van 23 augustus 1948, voor een totaal bedrag van 11 406 500 000 frank, voor het merendeel gefinancierd via het Fonds voor het Uitreken en Aanbouwen van Zeeschepen (10 527 755 960 frank).

Dank zij deze nieuwbouw zal de vloot binnen een paar jaar gevoelig zijn verjongd en uitgebreid. Zij zal op dat ogenblik opnieuw mogen gerekend worden tussen de modernste vloten ter wereld.

3. Zeevisserij

Onze vissersvloot telde op 1 november 1979, 208 vaartuigen met een globale paardekracht van 81 306 PK.

Dank zij het onder algemene benadering omschreven beleid staan op huidig ogenblik 7 nieuwe vissersvaartuigen op stapel, terwijl ook een paar goede vaartuigen in het buitenland werden aangekocht.

Vermelden we in dit verband dat van 1 januari 1979 tot 1 december 1979 vijftien kredietaanvragen voor de visserij werden ingewilligd, waarvan 2 voor de aankoop van een vissersvaartuig, 7 voor nieuwbouw en 7 voor plaatsing van een nieuwe motor en moderniseringswerken. In totaal werden daarvoor 255 362 200 frank scheepskrediet toegekend in toepassing van de wet van 23 augustus 1948.

Uit de reserves van VOZOR werd een totaal bedrag verleend van 25 143 914 frank waarvan een ruim gedeelte aan jonge schippers en motoristen.

4. Zeevaartonderwijs

Met ingang van het huidig schooljaar 1979-1980 werd gestart met het vierde jaar van de afdeling dek (2^e jaar van de 2^e cyclus) aan de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen.

Dit vierde jaar bereidt voor tot het behalen van het brevet van kapitein ter lange omvaart.

Dientengevolge kan er gesteld worden dat niet alleen de leerprogramma's, maar nu ook de structuur aan alle vereisten beantwoorden om als hoger onderwijs van het lange type te worden erkend.

Au cours de l'année 1980, nous devons d'un commun accord avec l'Education nationale, continuer nos efforts afin d'obtenir la reconnaissance depuis longtemps demandée et attendue dans tous les milieux concernés.

5. Programme d'investissements 1980

Le programme d'investissements 1980 pour l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure comprend :

— 50 000 000 de francs pour la transformation des logis existants des pilotes belges à Flessingue.

Ces logis ne répondent plus aux exigences actuelles en matière de confort et d'hygiène. Il est par conséquent nécessaire de les adapter et de les mettre au niveau du nouveau bâtiment de services et de logement construit à Flessingue au Boulevard de Ruyter 2, et mis en service en 1979.

— 20 000 000 de francs pour l'étude et l'enlèvement d'épaves dans les voies d'accès maritimes vers les ports belges, et ce en coopération avec le Ministère des Travaux publics, Administration des voies navigables, Service de la Côte, Ostende.

— 200 000 000 de francs pour la construction d'un nouveau navire hydrographique pour les services à Ostende en remplacement du navire hydrographique « Paster Pype » construit en 1949.

— 20 000 000 de francs pour les règlements de compte finaux d'un remorqueur livré en 1968 dont la réception a donné lieu à un différend qui est actuellement pendant à la Cour d'appel de Bruxelles.

— 40 000 000 de francs pour la construction (troisième phase) de nouvelles vedettes de rade — remplacement d'anciennes unités.

— 700 000 000 de francs pour la construction finale de la chaîne de radar Escaut occidental en aval de Waarde et l'intégration de la station radar Kruisschans dans la chaîne radar restreinte Escaut occidental.

La construction finale de la chaîne radar Escaut occidental comprend la construction et l'équipement de 9 postes de radar le long de l'Escaut occidental pour garantir la sécurité de la navigation de l'Escaut.

6. Régie des Transports maritimes

Comme il appert de la statistique ci-après, la stagnation du trafic voyageurs, ainsi que du transport de véhicules accompagnés, constatée en 1978, se maintient. Par contre, le transport de fret ro/ro continue à augmenter considérablement.

	Passagers	Voitures	Camions
1977	2 783 914	299 719	86 699
1978 (12 mois)	2 723 065	299 882	94 313
1978 (9 premiers mois)	2 301 931	248 330	69 440
1979 (9 premiers mois)	2 260 308	234 181	88 505

Deze reeds lang gevraagde en door alle betrokken middens verwachte erkenning zal tijdens het jaar 1980 verder dienen betracht in gemeenschappelijk overleg met Nationale Opvoeding.

5. Investeringsprogramma 1980

Het investeringsprogramma voor het Bestuur van het Zee- en van de Binnenvaart omvat :

— 50 000 000 frank voor de ombouw van de bestaande slaapgelegenheid van de Belgische loodsen te Vlissingen.

Deze slaapgelegenheid voldoet niet meer aan de huidige eisen inzake comfort en hygiëne. Het is bijgevolg nodig ze aan te passen en op het peil te brengen van het nieuwe logies- en dienstgebouw Boulevard de Ruyter 2, aldaar in gebruik genomen in 1979.

— 20 000 000 frank m.b.t. de studie en het verwijderen van wrakken in de maritieme toegangswegen naar de Belgische havens, zulks in samenwerking met het Ministerie van Openbare Werken, Bestuur der Waterwegen, Dienst der Kust, te Oostende.

— 200 000 000 frank voor de bouw van een nieuw hydrografisch vaartuig voor de diensten te Oostende ter vervanging van de in 1949 gebouwde peilboot « Paster Pype ».

— 20 000 000 frank voor eindverrekeningen van een in 1968 geleverde sleepboot waarvan de oplevering aanleiding gaf tot een geschil momenteel aangehangig bij het Hof van Beroep te Brussel.

— 40 000 000 frank voor de bouw (derde fase) van nieuwe redboten ter vervanging van oude eenheden.

— 700 000 000 frank voor de afbouw van de radarketen Westerschelde stroomafwaarts Waarde en de integratie van het radarstation Kruisschans in de beperkte walradarketen Westerschelde.

De afbouw van de radarketen Westerschelde omvat de constructie en uitrusting van 9 radarposten langs de Westerschelde ter verzekering van een veilige Scheldevaart.

6. Regie voor Maritiem Transport

Zoals blijkt uit navermelde statistiek blijft de in 1978 vastgestelde stagnatie van het reizigersverkeer, alsmede van het vervoer van vergezeld voertuigen, aanhouden. Het vervoer van rollende vracht daarentegen blijft aanzienlijk stijgen.

	Passagiers	Personenwagens	Vrachtvoertuigen
1977	2 783 914	299 719	86 699
1978 (12 maanden)	2 723 065	299 882	94 313
1978 (9 eerste maanden)	2 301 931	248 330	69 440
1979 (9 eerste maanden)	2 260 308	234 181	88 505

Une étude de marché très approfondie a démontré que le seul moyen de mettre fin à la stagnation du trafic passagers, est d'opter pour le transport plus rapide.

Dans les circonstances actuelles il y avait deux options possibles, à savoir des hydroptères ou un aéroglisseur.

Après une étude approfondie du problème le choix est tombé sur des hydroptères, surtout pour les raisons suivantes :

— Le prix d'achat d'un aéroglisseur est plus que le double du prix d'achat d'un hydroptère. Les crédits disponibles permettaient l'achat de deux hydroptères (contre un aéroglisseur), ce qui permet de majorer le nombre de services et d'augmenter la sécurité de fonctionnement;

— La consommation de combustible de l'hydroptère, par unité transportée, est moins élevée que celle de l'aéroglisseur;

— L'hydroptère est plus respectueux de l'environnement que l'aéroglisseur, du fait que le bruit émis n'occasionne aucune nuisance;

— L'hydroptère offre plus de confort aux passagers que l'aéroglisseur;

— Des calculs approfondis ont démontré qu'une exploitation avec des hydroptères est plus rentable que celle avec des aéroglisseurs.

Il est prévu que les hydroptères pourront être mis en service entre Ostende et Douvres pour juin 1981. En été, 5 à 6 traversées dans chaque direction seront assurées et en hiver, 2 à 3 dès la première année. Des trains Intercity circuleront en correspondance avec les hydroptères, d'une part sur le trajet Douvres-Londres, et d'autre part sur les trajets Ostende-Bruxelles-Cologne et Ostende-Gand-Anvers-Utrecht-Amsterdam.

Il fut également décidé de lancer un appel d'offres restreint aux chantiers belges pour la construction d'un navire roll-on/roll-off pour fret. Il s'agit d'un navire qui devra pouvoir transporter \pm 65 poids lourds de 12 m de longueur, ainsi que les chauffeurs et les convoyeurs de ces poids lourds. La construction de ce navire est absolument nécessaire, parce que la capacité disponible pour le transport de fret de la flotte actuelle de la RTM est devenue tout à fait insuffisante.

Les crédits nécessaires à cette fin sont prévus dans le projet de budget 1980.

La mise en service du nouveau navire doit permettre, dans un proche avenir, de libérer sur les navires polyvalents existants, des emplacements pour le trafic touristique (voitures automobiles, autocars, etc.) qui stagne actuellement pendant certaines périodes de l'année par suite du manque de capacité de transport.

En ce qui concerne l'avenir plus lointain, la RTM continue à suivre de très près l'évolution technologique des moyens de transport et — vu le fait que certains de ses car-ferries

Uit een ver doorgedreven marktonderzoek blijkt dat het enige middel om de stagnatie van het passagiersverkeer te doorbreken er in bestaat over te schakelen naar sneller vervoer.

Daarbij waren in de huidige omstandigheden twee opties mogelijk namelijk draagvleugelboten of een luchtkussenvaartuig.

Na een grondige studie van het probleem is de keuze gevallen op draagvleugelboten inzonderheid om de volgende redenen :

— De aankoopprijs van een luchtkussenvaartuig is meer dan het dubbel van de aankoopprijs van een draagvleugelboot. Met de beschikbare kredieten konden twee draagvleugelboten worden aangekocht (tegenover één luchtkussenvaartuig) wat toelaat het aantal diensten op te voeren en de bedrijfszekerheid te verhogen;

— Per vervoerde eenheid ligt het brandstofverbruik van de draagvleugelboten lager dan die van een luchtkussenvaartuig;

— De draagvleugelboot is milieuvriendelijker dan het luchtkussenvaartuig omdat hij geen lawaaihinder veroorzaakt;

— De draagvleugelboot biedt aan de passagiers meer comfort dan het luchtkussenvaartuig;

— Grondige berekeningen hebben aangetoond dat een exploitatie met draagvleugelboten meer rendabel is dan met luchtkussenvaartuigen.

Verwacht wordt dat de draagvleugelboten tegen juni 1981 in de vaart zullen kunnen worden gebracht tussen Oostende en Dover. In de zomer zullen 5 à 6 afvaarten in elke richting worden verzorgd en in de winter, het eerste jaar 2 à 3. Intercity-treinen zullen ingelegd worden in aansluiting met de draagvleugelboten, enerzijds op het traject Dover-Londen en anderzijds op de trajecten Oostende-Brussel-Keulen en Oostende-Gent-Antwerpen-Utrecht-Amsterdam.

Er werd ook beslist een beperkte offerte-aanvraag te richten tot de Belgische werven voor de bouw van een rij-op/rij-afschip voor vracht. Het gaat hier over een schip dat \pm 65 vrachtoertuigen van 12 m zal moeten kunnen vervoeren alsmede de bestuurders en begeleiders van die vrachtwagens. De bouw van dit vrachtschip is absoluut noodzakelijk omdat de vrachtcapaciteit van de huidige RMT vloot volstrekt ontoereikend is geworden.

De nodige kredieten daartoe zijn voorzien in het ontwerp van de begroting 1980.

De indienststelling van het nieuwe schip moet verder toelaten, in de onmiddellijke toekomst, op de bestaande polyvalente schepen plaats vrij te maken voor het toeristisch verkeer (personenwagens, autocars, enz.) dat nu op bepaalde periodes van het jaar stagneert ingevolge gebrek aan vervoerscapaciteit.

Wat de verdere toekomst betreft, blijft de RMT de technologische ontwikkeling van de vervoersmiddelen van zeer nabij volgen en denkt daarbij ook — gelet op de voortschrij-

prennent de l'âge — elle envisage également le transport rapide pour voitures automobiles, pour lesquelles les aéroglisseurs offriront peut-être une solution.

Par suite de la mise en service d'hydroptères et du navire roll on/roll off (navire transroutier), \pm 150 nouveaux emplois seront créés auprès de la RTM.

A noter que cette même Régie met déjà quelque 2 000 personnes à l'ouvrage à titre définitif et à ce nombre il faut ajouter 3 à 400 agents saisonniers. En outre le service de restauration à bord des navires procure du travail à \pm 650 personnes en été et à \pm 450 en hiver. Ces chiffres ne comprennent pas les membres du personnel qui, indirectement, sont mis au travail à Ostende, par suite de la présence de la RTM, comme par exemple la police maritime, la douane, etc.

DISCUSSION GENERALE

I. Données budgétaires et problème de l'énergie

1. Le crédit provisionnel ouvert à l'article 01.01 s'élève à 1 352,6 millions; le programme justificatif ne fournit aucune précision quant à ce montant.

Combien d'indexations mensuelles ce montant couvre-t-il ?

S'agit-il uniquement en l'occurrence de l'indexation des traitements ?

Quels fonctionnaires sont concernés : ceux des Communications, de la SNCB, de la Sabena, de la SNCV ?

Le Ministre répond que le crédit provisionnel au montant de 1 352,6 millions, inscrit au budget des Communications 1980, section 37, article 01.01, est destiné à couvrir les charges résultant de l'influence de la hausse de l'indice des prix à la consommation sur les traitements du personnel du département des Communications et de la Société nationale des Chemins de fer belges.

Du fait que le budget de 1980 a été calculé sur base du coefficient de liquidation 1,9607, il ne peut être disposé du crédit provisionnel qu'au moment où ce coefficient sera dépassé.

A l'heure actuelle le nombre de mois-index pour 1980 n'est pas connu : le crédit restera inutilisé si à la fin de 1980 le coefficient de 1,9607 n'est pas dépassé.

2. L'article 4 de la loi budgétaire prévoit la possibilité de reporter à l'année suivante l'article non dissocié suivant :

— Titre I, section 31, article 34.02 (quote-part de la Belgique dans Eurocontrol). Quelle est la justification de cette dérogation ? Sur quelle période porte le montant de 536 millions de francs inscrit au budget de 1980 ?

Selon le Ministre, le règlement financier de l'Agence Eurocontrol prévoit la possibilité de reporter à l'année suivante des crédits non utilisés. L'expérience des années

dende ouderdom van bepaalde van haar autovervoerboden — aan sneltransport voor personenwagens, waarvoor luchtkus-senvaartuigen misschien een oplossing zullen bieden.

Ingevolge de indienststelling van de draagvleugelboten en het rij-op/rij-af schip zullen bij de RMT \pm 150 nieuwe arbeidsplaatsen tot stand komen.

Aan te stippen dat diezelfde Regie thans reeds \pm 2 000 personeelsleden te werk stelt in vast verband waaraan dienen toegevoegd 3 à 400 seizoenkrachten. Daarenboven stelt de restauratiedienst aan boord van de schepen in de zomer \pm 650 en in de winter \pm 450 personeelsleden te werk. In deze cijfers zijn niet begrepen de personeelsleden die onrechtstreeks hun tewerkstelling vinden te Oostende ingevolge de aanwezigheid van de RMT zoals b.v. de zeevaartpolitie, de tolderdienst, enz.

ALGEMENE BESPREKING

I. Budgettaire gegevens en energieprobleem

1. Het provisioneel krediet van artikel 01.01 voorziet in een bedrag van 1 352,6 miljoen waarover in het verantwoordingsprogramma geen verdere uitleg verstrekt wordt.

Hoeveel indexmaanden dekt dit bedrag ?

Gaat het hier enkel om de indexering van de wedden ?

Van welke ambtenaren : Verkeerswezen, NMBS, Sabena, NMVB ?

Volgens de Minister is het provisioneel krediet ten belope van 1 352,6 miljoen, ingeschreven onder sectie 37, artikel 01.01, van de begroting van Verkeerswezen 1980, bestemd om de lasten te dekken welke voortvloeien uit de weerslag van de verhoging van het indexcijfer der consumptieprijzen op de bezoldigingen van het personeel van het departement van Verkeerswezen en van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

Door het feit dat de begroting 1980 werd berekend op basis van de vereffeningscoëfficiënt 1,9607, kan dit krediet slechts aangewend worden vanaf het ogenblik dat voornoemde coëfficiënt wordt overschreden.

Het aantal indexmaanden voor 1980 kan thans niet bepaald worden; het krediet hoeft niet aangewend indien einde 1980 de coëfficiënt 1,9607 niet wordt overschreden.

2. Artikel 4 van de begrotingswet creëert de mogelijkheid om de saldi van volgend niet-gesplitst artikel naar het volgend jaar over te dragen :

— Titel I, sectie 31, artikel 34.02 (Belgisch aandeel in Eurocontrol). Welk is de verantwoording van deze afwijking ? Over welke periode slaat het bedrag van 536 miljoen ingeschreven voor 1980 ?

Volgens de Minister voorziet het financieel reglement van het Eurocontrol-Agentschap in de mogelijkheid niet-gebruikte kredieten naar een volgend jaar over te dragen. De onder-

précédentes en cette matière prouve que la dérogation prévue à l'article 4 de la loi budgétaire est justifiée.

Le montant de 536 millions, ensemble avec le solde des crédits reportés de 1979, est destiné à couvrir notre contribution normale aux dépenses d'Eurocontrol en 1980, de même que son ajustement résultant du Protocole additionnel sur le remboursement des impôts.

3. L'article 4 de la loi budgétaire prévoit la possibilité de reporter à l'année suivante l'article non dissocié suivant : section 32, article 32.01.

Quelle est la justification de cette dérogation, compte tenu du fait qu'aucun crédit n'a été prévu à cet article pour 1980 ?

Dans sa réponse, le Ministre confirme que la dérogation aux dispositions de l'article 18, § 2, de la loi du 28 juin 1963 proposée pour la section 32, article 32.01, a pour but d'empêcher l'annulation de la partie non engagée du crédit non dissocié concerné qui, en même temps que les engagements non honorés de la même année, est reportée à l'année suivante, afin d'être affectée pendant l'année à laquelle elle a été reportée.

Jusqu'en 1976, le crédit pour l'octroi de primes de démolition à la flotte de pêche maritime a été inscrit au titre I — dépenses courantes — section 32, article 32.01; depuis 1977, ce crédit est inscrit au titre II — dépenses de capital — section 32, article 51.01.

A partir de 1977, l'article 32.01 a été maintenu « pour mémoire » dans le tableau de loi du titre I, afin de permettre l'utilisation du crédit resté disponible à fin 1976 sur la base de la dérogation, autorisée antérieurement, à l'article 18, § 2, de la loi du 28 juin 1963.

Au moment où le budget de 1980 était en voie d'élaboration, un crédit « reporté » était encore disponible au titre I — dépenses courantes — section 32, article 32.01 « Octroi de primes de démolition à la flotte de pêche maritime », crédit qui entre-temps a été complètement utilisé.

Il en résulte que la dérogation en question ne figurera plus au budget de 1981.

4. L'article 5 de la loi budgétaire autorise à utiliser certains crédits non dissociés pour le paiement de dépenses créées au cours d'années budgétaires antérieures.

Pourquoi cette dérogation est-elle nécessaire ?

De tels cas ne peuvent-ils pas normalement trouver de solution par la voie du feuilleton d'ajustement ?

Selon le Ministre, la dérogation proposée doit permettre aux services gestionnaires, d'effectuer, en cas de nécessité, des paiements qui à la suite de circonstances imprévisibles n'ont pu être exécutés pendant l'année budgétaire à laquelle ils se rapportent.

Généralement, il s'agit de cas pour lesquels les règles d'imputation n'autorisent pas un paiement sur les crédits de

trouvée en l'année précédente. La dérogation prévue à l'article 4 de la loi budgétaire est justifiée.

Het bedrag van 536 miljoen dekt, samen met de kredieten overgedragen van 1979, de nationale Belgische bijdragen aan de Eurocontrol-uitgaven voor 1980 en de aanpassing ervan overeenkomstig het Additioneel Protocol inzake terugbetaling van belastingen.

3. Artikel 4 van de begrotingswet creëert de mogelijkheid om de saldi van volgend niet-gesplitst artikel naar het volgend jaar over te dragen : sectie 32, artikel 32.01.

Welk is de verantwoording van de afwijking rekening houdend met het feit dat er voor 1980 geen krediet is ingeschreven op dit artikel ?

In zijn antwoord bevestigt de Minister dat de voor sectie 32, artikel 32.01, voorgestelde afwijking van artikel 18, § 2, van de wet van 28 juni 1963 tot doel heeft het niet-vastgelegde deel van dit niet-gesplitste krediet, dat samen met de niet-gehonoreerde vastleggingen van hetzelfde jaar wordt overgedragen naar het volgend jaar, aan de annulering te onttrekken en aan te wenden tijdens het jaar waarop het wordt overgedragen.

Tot en met 1976 werd de toekenning van slooppremies aan de zeevisserijvloot ingeschreven onder titel I — lopende uitgaven — sectie 32, artikel 32.01; sedert 1977 is het ondergebracht in titel II — kapitaaluitgaven — sectie 32, artikel 51.01.

Vanaf 1977 werd artikel 32.01 in de wetstabel van titel I behouden « pro memorie » dit om toe te laten het op einde 1976 nog beschikbare krediet te gebruiken op grond van de voorheen toegestane afwijking van artikel 18, § 2, van de wet van 28 juni 1963.

Op het ogenblik dat de begroting 1980 werd opgesteld was er op titel I — lopende uitgaven — sectie 32, artikel 32.01 « Toekenning van slooppremies aan de zeevisserijvloot » nog een overgedragen krediet beschikbaar dat ondertussen evenwel volledig werd opgebruikt.

Derhalve zal bedoelde afwijking in de begroting 1981 niet meer voorkomen.

4. Artikel 5 van de begrotingswet laat toe bepaalde niet-gesplitste kredieten aan te wenden voor de vereffening van uitgaven ontstaan tijdens vroegere begrotingsjaren.

Waarom is deze afwijking noodzakelijk ?

Kunnen dergelijke gevallen normaal geen oplossing vinden via het bijblad ?

Volgens de Minister moet de vooropgestelde afwijking de beheersdiensten toelaten in noodzakelijke gevallen betalingen uit te voeren die wegens niet te voorziene omstandigheden tijdens het betrokken begrotingsjaar niet konden vereffend worden.

Het gaat in algemene regel om gevallen waarin de aanrekeningsregels de betaling verhinderen op de kredieten van

l'exercice en cours (date du prononcé des jugements, introduction tardive de factures pour des prestations fournies, etc.).

Régler des paiements semblables par la voie du feuillet d'ajustement aurait pour conséquence que le paiement des ayants droit serait retardé systématiquement d'un an à peu près.

5. Le Ministre des Affaires économiques prévoit une augmentation de la consommation de produits pétroliers à des fins énergétiques. Où faudra-t-il procéder à des économies dans le secteur des transports ?

A partir de quel moment peut-on s'attendre à ce que l'automobiliste moyen renonce à utiliser sa voiture en raison de l'augmentation du prix du carburant ?

Combien de km² construits les transports publics doivent-ils desservir pour être rentables ?

En ce qui concerne les économies d'énergie, le Ministre se réfère au texte joint à l'exposé du budget du Ministère des Communications de 1980 se rapportant à l'utilisation rationnelle de l'énergie dans le domaine des transports.

Quant aux économies qui peuvent être réalisées dans ce domaine, la Commission « Energie » dont le Ministre a décidé la création aura pour mission, d'une part, d'évaluer la situation et d'établir des rapports périodiques et, d'autre part, de faire des propositions concrètes.

Les coûts se rapportant à la possession et à l'utilisation d'une voiture se composaient jusqu'il y a peu de 60 p.c. de frais fixes (achat, assurance, taxes) et de 40 p.c. de frais variables (carburant, frais de garage). L'augmentation du prix de l'essence influe donc sur un ensemble de frais qui représente moins de la moitié des frais à charge du propriétaire d'une voiture. D'autre part, l'augmentation du prix de l'essence au cours des huit dernières années était inférieure à celle du revenu imposable des familles.

La repercussion des prix de l'essence sur la circulation n'est pas encore définie. On peut cependant constater que la circulation continue toujours de progresser et que l'utilisation des transports en commun a en moyenne augmenté de 2 p.c. en 1979.

Une augmentation continue du prix de l'essence entraînera vraisemblablement en premier lieu l'abandon par l'automobiliste d'un certain nombre de déplacements.

En second lieu, il choisira les transports en commun pour ses déplacements urbains et interurbains, pour lesquels les transports en commun offrent une alternative attrayante.

Selon le Ministre des Communications de la République fédérale d'Allemagne, on ne peut s'attendre à un glissement important du transport privé vers le public que si le prix de l'essence double par rapport à son niveau actuel.

Le Ministre ajoute que la rentabilité du transport public ne se mesure évidemment pas en termes exclusivement financiers. Le principal facteur d'appréciation sera le nombre de

het lopend jaar (datum waarop de vonnissen worden geveld, laattijdig indienen van facturen voor geleverde prestaties enz.).

Dergelijke uitgaven regelen bij wege van het bijblad zou inhouden dat de betaling aan de rechthebbenden stelselmatig met ongeveer een jaar wordt verdaagd.

5. De Minister van Economische Zaken voorziet een stijgend verbruik van olieproducten als energiebron. Waar zal dan de besparing moeten gebeuren in de transportsector ?

Vanaf welk ogenblik kan men verwachten dat de doorsnee automobilist zou afzien van het gebruik van zijn wagen, gelet op de stijgende prijs van de brandstof ?

Over hoeveel km² bebouwde oppervlakte moet men beschikken opdat het openbaar vervoer rendabel zou zijn ?

Aangaande de brandstofbesparing, refereert de Minister naar de tekst die bij de uiteenzetting van de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor 1980 gevoegd werd en die betrekking heeft op het rationeel gebruik van de energie op het vlak van het vervoer.

Betreffende de besparingen die op dit vlak kunnen verwzenlijkt worden, zal de Commissie « Energie », waarvan de Minister de oprichting beslist heeft, tot taak hebben enerzijds de toestand te evalueren en periodieke verslagen op te stellen en anderzijds concrete voorstellen te doen.

De kosten van het autobezit en -gebruik bestonden tot voor kort voor 60 pct. uit vaste kosten (aankoop, verzekering, taksen) en voor 40 pct. uit variabele kosten (brandstof, garagekosten). De stijging van de brandstofprijs slaat dus op een kostenpakket dat minder dan de helft bedraagt van de kosten die de autobezitter te dragen heeft. Bovendien lag de stijging van de brandstofprijs de laatste acht jaar beneden deze van het belastbaar inkomen van de gezinnen.

Het is nog niet duidelijk welke weerslag de stijgende benzineprijs heeft op het verkeer. Alleen kan worden vastgesteld dat het wegverkeer nog steeds blijft toenemen en dat ook het openbaar vervoer in 1979 gemiddeld 2 pct. meer werd gebruikt.

Een verdere stijging van de brandstofprijs zal er wellicht eerst toe leiden dat de automobilist gewoon van een aantal verplaatsingen zal afzien.

In de tweede plaats zal hij het openbaar vervoer verkiezen voor zijn regelmatige stedelijke en interstedelijke verplaatsingen waarvoor het openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief biedt.

Volgens het Westduitse Ministerie van Verkeer is een omvangrijke verschuiving van het privé- naar het openbaar vervoer slechts te verwachten wanneer de brandstofprijs ten minste nog verdubbelt tegenover het huidige prijsniveau.

Nog steeds volgens de Minister, wordt de rendabiliteit van het openbaar vervoer vanzelfsprekend niet gemeten in louter financiële termen. De voornaamste waardefactor is

voyageurs transportés par kilomètre; d'autres éléments inhérents à la notion de service public, doivent également entrer en considération, desserte minimale de zones peu habitées, maintien de services du matin et du soir, fréquences suffisantes pour conserver son attractivité au transport public.

Lors de l'examen d'extension de lignes de transport public ou de création de nouvelles lignes, l'importance de la zone habitée à desservir est évidemment un facteur essentiel dans la décision — pour autant bien entendu que les ressources financières de la société exploitante le permettent; cette importance se mesure davantage par le nombre d'habitants dans un certain périmètre, plutôt qu'en km² construits.

Il n'existe toutefois pas de critères fixes en cette matière, car leur application rigoureuse serait rendue impossible par la diversité des situations.

C'est donc d'une appréciation d'ensemble qu'il faut partir lors de l'examen de desserte d'un quartier habité; et en définitive, c'est l'utilisation réelle des services créés qui décide de leur maintien, de leur modification ou de leur suppression.

6. Il a été décidé de créer une Commission « Energie » au sein du département. Quelle sera la composition de cette commission ?

Le Ministre répond que la Commission « Energie », dont il a décidé la création en vue d'évaluer la situation énergétique dans le domaine des transports et d'établir des rapports périodiques, est composée de représentants :

- de son Cabinet;
- du Secrétaire général du Ministère des Communications;
- de l'Administration des Transports du Ministère des Communications (secteur des transports en commun et secteur routier);
- de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure du Ministère des Communications;
- de l'Administration de l'Aéronautique.

La présidence de cette Commission sera assumée par le représentant du Secrétariat général du Département.

7. Le Ministre a communiqué que, dans une étude réalisée par son département et basée sur des indications fournies par les transporteurs eux-mêmes, les moyens de transport ont été classés comme suit en fonction de leur consommation d'énergie :

- chemins de fer : 1,0;
- navigation intérieure : 1,4;
- transports routiers : 3,7.

het aantal per kilometer vervoerde reizigers; ook andere elementen eigen aan de notie van openbare dienst moeten in aanmerking genomen worden, nl. minimumbediening van de weinig bevolkte zones, behoud van de morgen- en avonddiensten, voldoende frekwentie om de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer te behouden.

Bij het onderzoek van uitbreidingen van lijnen van openbaar vervoer of van de oprichting van nieuwe lijnen, vormt de belangrijkheid van de bewoonde zone, die moet worden bediend, vanzelfsprekend een essentiële factor in de beslissing — voor zover natuurlijk de financiële mogelijkheden van de maatschappij het toelaten —; deze belangrijkheid wordt eerder bepaald door het aantal inwoners binnen een bepaalde perimenter, dan door het aantal bebouwde km².

Er bestaan ter zake evenwel geen vaste criteria, daar een strikte toepassing niet mogelijk is gelet op de diversiteit van de bestaande toestanden.

Bij het onderzoek van de bediening van een bewoonde zone, moet dus uitgegaan worden van een appreciatie van het geheel en uiteindelijk zal de werkelijke gebruikmaking van de opgerichte diensten doorslaggevend zijn voor hun behoud, hun aanpassing of afschaffing.

6. Men heeft beslist een Commissie « Energie » op te richten bij het departement. Hoe zal deze commissie samengesteld worden ?

De Minister antwoordt dat de Commissie « Energie » die hij besloot op te richten om de energietoestand te evalueren op het vlak van het vervoer en om periodieke rapporten op te stellen, is samengesteld uit vertegenwoordigers :

- van zijn Kabinet;
- van het Algemeen Sekretariaat van het Ministerie van Verkeerswezen;
- van het Bestuur van het Vervoer van het Ministerie van Verkeerswezen (sector gemeenschappelijk vervoer en wegvervoer);
- van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart van het Ministerie van Verkeerswezen;
- van het Bestuur van de Luchtvaart.

Het voorzitterschap van deze Commissie wordt waargenomen door de vertegenwoordiger van het Algemeen Sekretariaat van het Departement.

7. De Minister heeft medegedeeld dat op grond van een studie gerealiseerd door zijn departement, gebaseerd op gegevens afkomstig van de vervoerondernemers zelf, de transportmiddelen volgens hun energieverbruik gerangschikt worden als volgt :

- spoorwegen : 1,0;
- binnenvaart : 1,4;
- wegvervoer : 3,7.

Ces indications sont néanmoins en contradiction avec les conclusions d'une étude allemande qui donne le classement suivant :

- navigation intérieure : 1,0;
- chemins de fer : 1,21;
- transports routiers : 2,70.

Comment le Ministre explique-t-il que les conclusions de l'étude allemande soient différentes des constatations faites par ses propres services ?

Le Ministre a répondu que les résultats des études, réalisées dans deux pays différents, concernant la consommation unitaire d'énergie par chacun des modes de transport, ne doivent pas être concordants. Cela est dû à plusieurs facteurs ayant un caractère national.

Parmi eux, le Ministre a notamment cité :

- la répartition du trafic total de marchandises entre les modes de transport;
- le taux d'utilisation de la capacité de transport de chaque mode de transport;
- la capacité moyenne des différents matériels de transport utilisés (ainsi, dans la navigation intérieure allemande, on observe une capacité moyenne supérieure à celle de la Belgique, ce qui peut partiellement expliquer le meilleur classement de la navigation intérieure allemande);
- l'âge moyen des matériels utilisés, qui peut avoir une influence sur la consommation unitaire;
- le recours à des techniques de transport différentes, par exemple à la technique du poussage dans la navigation intérieure;
- le parcours annuel moyen d'une tonne, quel que soit le mode de transport;
- la différence des consommations d'énergie définitive ou secondaire utilisée pour la traction ferroviaire de la DB et de la SNCB;
- la réglementation qui est à la base de l'exploitation de chacun des modes de transport qui facilite de manière différente la possibilité d'avoir des frets de retour.

Le Ministre tient à faire remarquer qu'une étude très récente du dr. ir. K. Bauermeister de la République fédérale d'Allemagne sur « la consommation d'énergie dans les transports » a montré qu'en Allemagne, la consommation spécifique d'énergie primaire de la navigation intérieure est supérieure à celle du chemin de fer depuis 1972, ce qui confirme le classement de l'étude belge.

Toujours selon le Ministre, cette étude a également révélé que pour l'Allemagne la consommation spécifique d'énergie primaire de la route a augmenté beaucoup plus au cours des dernières années que celle des deux autres modes de transport, ce qui confirme une nouvelle fois le classement donné pour la Belgique.

Deze gegevens zijn nochtans strijdig met de conclusies van een Duitse studie waaruit blijkt dat deze rangschikking als volgt zou zijn :

- binnenvaart : 1,0;
- spoorwegen : 1,21;
- wegvervoer : 2,70.

Hoe verklaart de Minister dat de conclusies van de Duitse studie anders luiden dan de bevindingen van zijn eigen diensten ?

De Minister antwoordde dat de resultaten van de studies betreffende het energieverbruik per eenheid door elk van de vervoerwijzen verwezenlijkt in twee verschillende landen niet moeten overeenstemmen. Inderdaad, verscheidene factoren, met een nationaal karakter, zijn hier de oorzaak van.

Onder hen vermeldde de Minister meer bepaald :

- de verdeling van de totale goederentrafiek tussen de vervoerwijzen;
- de benuttigingscoëfficiënt van de vervoercapaciteit van elk van de wijzen;
- de gemiddelde capaciteit van het gebruikte vervoer-materieel (zo b.v. in de Duitse binnenvaart stelt men een gemiddelde capaciteit vast die hoger ligt dan in België wat gedeeltelijk de betere rangschikking van de Duitse binnenvaart verklaart);
- de gemiddelde ouderdom van het gebruikte materieel, wat een invloed kan hebben op het verbruik per eenheid;
- het beroep doen op verschillende vervoertechnieken, b.v. op de duwtechniek in de binnenvaart;
- het jaarlijks traject van een ton, welke ook de vervoerwijze is;
- het verschil in definitief of secundair energieverbruik voor de spoortractie van de DB en van de NMBS;
- de reglementering die aan de basis ligt van de exploitatie van elk van de vervoerwijzen vergemakkelijkt op verschillende manieren de mogelijkheid tot retourvrachten.

De Minister stelde er prijs op erop te wijzen dat een zeer recente studie van dr. ir. K. Bauermeister van de Duitse Bondsrepubliek over « het energieverbruik in het vervoer » aangetoond heeft dat in Duitsland het specifiek verbruik van primaire energie van de binnenvaart hoger ligt dan dat van de spoorweg sinds 1972, wat de rangschikking bevestigt van de Belgische studie.

Nog steeds volgens de Minister, heeft deze studie tevens bewezen dat voor Duitsland het specifiek verbruik van primaire energie voor de weg veel sterker gestegen is tijdens de laatste jaren dan voor de twee andere vervoerwijzen, wat nogmaals de rangschikking bevestigt die voor België werd gegeven.

8. Le budget d'investissements donne le détail des travaux à réaliser au cours de l'exercice budgétaire.

Pour apprécier la nature de ces travaux, ces données devraient être complétées par les données du plan quinquennal dans lequel ces travaux s'inscrivent.

Un membre demande sous forme de tableau et par année budgétaire les prévisions et les réalisations du plan quinquennal.

Le tableau ci-dessous reprend, pour chacune des années concernées et par article budgétaire, les prévisions de travaux tels qu'inscrits dans le plan quinquennal 1976-1980 et les réalisations effectuées.

8. De investeringsbegroting geeft in detail de werken op die tijdens het begrotingsjaar moeten worden uitgevoerd.

Ten einde de aard van die werken te kunnen beoordelen, dient de opgave te worden aangevuld met de gegevens van het vijfjarenplan waarin de werken zijn opgenomen.

Een lid vraagt om een tabel van de vooruitzichten en de uitvoering van dat vijfjarenplan per begrotingsjaar.

Onderstaande tabel geeft, voor elk jaar en per budgetair artikel, de vooruitzichten van de werken, zoals voorzien in het vijfjarenplan 1976-1980, alsook de effectieve verwezenlijkingen.

(En millions de francs.)

(In miljoenen franken.)

Travaux. — Werken	1976		1977		1978		1979		1980	
	Prévisions — Voorziening	Réalisations — Verwezenlijking	Prévisions — Voorziening	Réalisations — Verwezenlijking	Prévisions — Voorziening	Réalisations — Verwezenlijking	Prévisions — Voorziening	Réalisations — Verwezenlijking	Prévisions — Voorziening	Réalisations — Verwezenlijking
01 Electrification lignes/ <i>Elektrificatie lijnen</i> 16, 24, 34 et/en 35	24,6	24,6	368,9	368,9	1 064,5	1 048,7	1 382,-	1 236,7	1 615,-	—
02 Aménagement réseau industriel sidérurgique. — <i>Aanpassing net staalnijverheid</i>	—	—	131,1	131,1	127,9	125,8	87,1	86,6	290,-	—
03 Modernisation ligne 57. — <i>Omleggen modernisering lijn 57</i>	2,-	2,-	56,9	56,9	163,1	155,9	65,5	61,8	39,-	—
04 Ligne Jette-Termonde et antennes. — <i>Lijn Jette-Dendermonde en uitlopers</i>	—	—	29,9	29,9	150,1	148,6	388,2	351,2	585,-	—
05 Ligne/Lijn Eupen-Welkenraedt-Montzen	—	—	—	—	40,-	38,2	30,1	28,4	50,-	—
06 Electrification ligne/ <i>Elektrificatie lijn</i> Erquelinnes-Herbenthal et antennes/en <i>uitlopers</i>	791,2	791,2	502,-	502,-	538,-	449,1	513,-	482,4	479,-	—
07 Sécurité P.N. — <i>Veiligheid O.W.</i>	73,1	73,1	76,6	76,6	101,5	100,8	190,7	99,9	140,-	—
08 Suppressions P.N. — <i>Afschaffen O.W.</i>	297,2	297,2	436,4	436,4	368,-	300,8	631,1	592,3	720,-	—
09 Ligne Hal-Tournai et antennes. — <i>Lijn Halle-Doornik en uitlopers</i>	—	—	—	—	75,-	71,8	842,3	794,7	1 400,-	—
10 Port d'Anvers. — <i>Haven van Antwerpen</i>	145,-	145,-	48,2	48,2	120,-	110,5	58,2	54,9	170,-	—
11 Electrification lignes 21, 50A, 96 et antennes. — <i>Elektrificatie lijnen 21, 50A, 96 en uitlopers</i>	784,8	784,8	970,2	970,2	1 077,8	1 074,9	1 111,9	1 114,6	1 672,-	—
12 Ligne Courtrai-Gand-Anvers-Rive gauche et antennes. — <i>Lijn Kortrijk-Gent-Antwerpen-Linkeroever en uitlopers</i>	733,1	733,1	1 233,3	1 233,1	930,3	899,3	810,-	728,6	710,-	—
13 Voitures et wagons. — <i>Wagens</i>	5,-	5,-	0,6	0,6	0,1	—	—	—	—	—
14 Port de Gand. — <i>Haven van Gent</i>	19,4	19,4	36,1	36,1	21,2	3,9	35,6	33,6	65,-	—
15 Ligne fortifications-Anvers. — <i>Vestinglijnen van Antwerpen</i>	11,2	11,2	105,7	105,7	201,1	201,-	110,5	103,9	115,-	—
16 Ligne/Lijn Saint-Ghislain-Mouscron.	—	—	16,-	16,-	715,-	714,4	794,9	732,6	705,-	—
17 Tunnel sous l'Escaut. — <i>Scheldetunnel</i>	—	—	—	—	0,4	—	—	—	30,-	—
18 Liège-Guillemins	0,9	0,9	—	—	0,1	—	—	—	35,-	—
19 Industrie. — <i>Nijverheidssporen</i>	3,1	3,1	0,9	0,9	10,3	0,2	5,3	5,-	40,-	—

		(En millions de francs.)				(In miljoenen franken.)					
		1976		1977		1978		1979		1980	
	Travaux. — <i>Werken</i>	Prévisions	Réalisations	Prévisions	Réalisations	Prévisions	Réalisations	Prévisions	Réalisations	Prévisions	Réalisations
		Voorziening	Verwezenlijking	Voorziening	Verwezenlijking	Voorziening	Verwezenlijking	Voorziening	Verwezenlijking	Voorziening	Verwezenlijking
20	Gares routières. — <i>Wegstations.</i> . . .	6,-	6,-	6,9	6,9	27,3	26,1	2,1	2,-	129,-	—
22	A.C. Cuesmes	—	—	21,1	21,1	—	—	—	—	—	—
23	Electrification/ <i>Elektrificatie</i> L 161, D — 140	23,4	23,4	10,6	10,6	26,8	26,5	0,6	0,6	145,-	—
24	L. ferrov. des grandes agglomérations. — <i>Spoorweglijnen der grote agglomeraties.</i>	685,1	685,1	706,8	701,8	832,1	830,8	713,1	664,5	1 264,-	—
25	Reconstruction. — <i>Wederopbouw</i> . . .	9,7	9,7	23,9	23,9	46,8	35,5	2,7	2,6	9,-	—
26	Augmentation de la vitesse. — <i>Opvoeren</i> <i>der snelheid</i>	35,8	35,8	87,9	73,9	610,9	577,6	509,-	480,2	860,-	—
27	Ports de Bruges — <i>Zeebrugge</i> et Ostende. — <i>Havens van Brugge — Zeebrugge en</i> <i>Oostende</i>	0,1	0,1	—	—	10,7	5,8	0,2	0,2	5,5,-	—
31	Matériel voyageurs. — <i>Materieel reizigers</i>	—	—	—	—	—	—	1 170,9	1 170,9	800,-	—
32	Matériel suspension pendulaire. — <i>Mate-</i> <i>rieel met pendelophanging</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	Electrification/ <i>Elektrificatie</i> L 89 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	628,-	—
Totaux. — <i>Totalen</i>		3 650,7	3 650,7	4 870,-	4 850,8	7 259,-	6 946,2	9 365,-	8 828,2	12 700,5	—

9. Selon certaines informations, le montant annuel du subside transports en commun par tête d'habitant serait de 806 francs pour la province de Luxembourg.

Ce chiffre est-il exact et est-ce possible de connaître ce même chiffre annuel par tête d'habitant pour les autres provinces ?

Dans sa réponse, le Ministre signale que la réponse à cette question nécessite la collecte d'un certain nombre de données dont ne dispose pas le département. Il sera répondu ultérieurement dès que les renseignements seront disponibles.

II. Politique internationale des transports

A. Communautés européennes

1. Si, en 1978, la politique maritime fut placée à l'avant-plan, c'est la mise en œuvre d'une politique aérienne commune qui a été mise en évidence en 1979.

Ceci signifie-t-il une collaboration plus étroite entre les compagnies aériennes et éventuellement des fusions de ces compagnies ?

Le Ministre a en premier lieu attiré l'attention sur le fait qu'une politique commune globale de la navigation aérienne n'a pas encore été élaborée jusqu'à présent au plan des Communautés européennes. Bien que la Commission ait publié un vaste rapport sur le sujet, il faut s'attendre à ce que le Conseil de Ministres vise plutôt une approche pragmatique et progressive du problème. Les décisions du Conseil du 6 décembre dernier montrent d'ailleurs déjà cette tendance.

9. Volgens sommige inlichtingen zou het jaarlijks bedrag van de toelage aan het gemeenschappelijk vervoer voor de provincie Luxemburg 806 frank per inwoner bedragen.

Is dat bedrag correct en is het ook mogelijk het corresponderend bedrag per inwoner voor de andere provincies mede te delen ?

De Minister merkt op dat het antwoord op deze vraag de inzameling van een zeker aantal gegevens vereist, waarover het departement niet beschikt. Er zal een antwoord worden verstrekt zodra de inlichtingen beschikbaar zijn.

II. Internationaal vervoerbeleid

A. Europese Gemeenschappen

1. Zo in 1978 het maritiem beleid op de voorgrond werd geplaatst, moet voor 1979 het op gang brengen van het gemeenschappelijk luchtvaartbeleid worden onderstreept.

Betekent dit een nauwere samenwerking tussen de luchtvaartmaatschappijen en eventueel fusies van deze maatschappijen ?

De Minister wees er in de eerste plaats op dat een globaal gemeenschappelijk luchtvaartbeleid op EG-vlak vooralsnog niet werd uitgewerkt. Alhoewel de Commissie een veelomvattend memorandum ter zake heeft bekendgemaakt, mag verwacht worden dat de Raad van Ministers een eerder pragmatische en trapsgewijze aanpak van de problematiek zal nastreven. De beslissingen van de Raad van 6 december jl. wijzen trouwens reeds in deze richting.

Comme pour le secteur maritime, une procédure de consultation souple a été également introduite pour la navigation aérienne à l'égard des organisations internationales et des accords bilatéraux.

Par ailleurs, un accord a été réalisé sur une directive relative à la limitation des émissions sonores des aéronefs civils. A l'intérieur de la Communauté, tous les avions bruyants devront être mis hors service au plus tard le 31 décembre 1986. L'harmonisation a ainsi été réalisée sur ce plan entre toutes les compagnies aériennes des CE. En même temps, une reconnaissance réciproque des certifications acoustiques a été établie dans la Communauté.

En outre, le Conseil a invité la Commission à élaborer à bref délai, par priorité, des propositions en vue de l'amélioration des liaisons aériennes interrégionales traversant des frontières.

La Commission présentera ensuite des propositions contenant, pour la navigation aérienne, des modalités d'application spécifiques des règles générales de concurrence et des règles relatives aux aides comprises dans le traité de Rome.

Le Ministre ajoute qu'il apparaît également que la politique des CE en matière de navigation aérienne sera principalement orientée vers la coordination, l'harmonisation et la coopération, sans que des fusions de compagnies aériennes des CE soient négociées.

2. On a enregistré peu de progrès en ce qui concerne le permis de conduire européen. La Belgique ne va-t-elle prendre aucune initiative dans ce domaine ?

Le Ministre répond que la présidence belge a déjà pris une initiative au Conseil des Ministres du 20 décembre 1977 par l'élaboration d'une solution de compromis. En raison de l'attitude de la Grande-Bretagne, le Conseil n'a pas été en mesure jusqu'à présent d'aboutir à un accord. Il résulte d'informations reçues que la Commission mène actuellement des conversations en vue d'amener le nouveau gouvernement du Royaume-Uni à revoir son point de vue.

3. On insistera pour la mise en œuvre des principes contenus dans la décision du 20 mai 1975 visant l'assainissement des chemins de fer. Quels sont ces principes ?

Lors de la discussion du deuxième rapport biennal de la Commission concernant la situation économique et financière des entreprises de chemin de fer, le Conseil des Ministres a insisté le 6 décembre 1979 pour la mise en œuvre des principes qu'il a fixés dans sa décision du 20 mai 1975. Le Ministre rappelle que ces principes tiennent pleinement compte du rôle irremplaçable que jouent les chemins de fer dans le système des transports en tant qu'entreprises publiques, relativement favorables à l'environnement et économisant espace et énergie.

En raison de l'étendue de la décision du 20 mai 1975, qui a été publiée au Journal officiel des Communautés européennes (L. 152 du 12 juin 1975), il n'est pas possible d'énumérer ici tous les principes contenus dans cette décision.

Zoals voor de maritieme sector werd ook voor de luchtvaart een soepele consultatieprocedure ingevoerd t.a.v. internationale organisaties en bilaterale akkoorden.

Anderzijds werd overeenstemming bereikt over een richtlijn inzake de beperking van geluidshinder door burgerlijke luchtvaartuigen. Binnen de Gemeenschap zullen uiterlijk op 31 december 1986 alle lawaaiërende vliegtuigen buiten dienst moeten worden gesteld. Aldus wordt op dat vlak de harmonisatie verwezenlijkt tussen alle EG-luchtvaartmaatschappijen. Daarbij wordt de wederzijdse erkenning van de geluidsattesten binnen de Gemeenschap ingesteld.

Bovendien heeft de Raad de Commissie uitgenodigd om prioritair op korte termijn voorstellen uit te werken met het oog op de verbetering van de grensoverschrijdende intergewestelijke luchtverbindingen.

Voorts zal de Commissie voorstellen indienen houdende voor de luchtvaart specifieke uitvoeringsmodaliteiten van de algemene mededingingsregels en steunmaatregelen die in het verdrag van Rome vervat zijn.

Nog steeds volgens de Minister, laat het zich dan ook aanzien dat het EG-beleid inzake luchtvaart in hoofdzaak gericht zal zijn naar coördinatie, harmonisatie en samenwerking, zonder dat fusies van EG-luchtvaartmaatschappijen hierbij aan bod komen.

2. Wat het Europees rijbewijs betreft, werd weinig vooruitgang geboekt. Gaat België ter zake geen initiatieven nemen ?

Volgens de Minister heeft het Belgisch voorzitterschap reeds op de Raad van Ministers van 20 december 1977 een initiatief genomen door een compromisoplossing uit te werken. Door de negatieve houding van Groot-Brittannië is de Raad er vooralsnog niet in geslaagd overeenstemming te bereiken. Vernomen werd dat de Commissie momenteel besprekingen voert om de nieuwe regering van het Verenigd Koninkrijk ertoe te bewegen haar standpunt te herzien.

3. Er zal aangedrongen worden op de uitwerking van de principes vervat in de beschikking van 20 mei 1975 tot sanering van de spoorwegen. Welke zijn deze principes ?

Bij de bespreking van het tweede tweejaarlijkse verslag van de Commissie betreffende de economische en financiële toestand van de spoorwegondernemingen heeft de Raad van Ministers op 6 december 1979, aangedrongen op de uitwerking van de principes, die hij in zijn beschikking van 20 mei 1975 heeft vastgelegd. Volgens de Minister houden deze principes ten volle rekening met de onvervangbare rol die de spoorwegen spelen in het vervoerwezen als overheidsbedrijf en waarbij zij relatief weinig milieuhinder veroorzaken en ruimte en energie besparen.

Wegens de omvangrijkheid van de beschikking van 20 mei 1975, die in het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen werd gepubliceerd (L. 152 van 12 juni 1975), is het niet mogelijk hier alle in de beschikking omvatte principes op te sommen.

Le Conseil a cependant souligné les deux points suivants :

— l'octroi aux entreprises de chemin de fer d'une autonomie suffisante favorisant une gestion économique de leurs activités en vue d'atteindre leur équilibre financier;

— l'établissement et l'exécution de programmes, de préférence pluriannuels, d'activité, d'investissement et de financement.

B. Benelux

A quel point l'étude au sujet de l'évolution des ports du Benelux pendant la période 1980-2000 est-elle avancée ?

Dans sa réponse, le Ministre signale notamment que lors de la 6^e Concertation portuaire du Benelux qui s'est tenue récemment, les délégations ont pris connaissance de l'étude du Secrétariat général du Benelux relative aux « Perspectives d'avenir des ports maritimes du Benelux 1980-2000 »; ce document fait une comparaison entre les prévisions nationales et les analyses à la lumière d'une perspective Benelux se rapportant à la totalité des trafics dans les ports du Benelux.

La Commission nationale de politique portuaire (Belgique) et la « Commissie Zeehavenoverleg » (Pays-Bas) ont été chargées d'examiner cette étude d'une manière plus approfondie et d'élaborer des propositions de concert avec le Secrétariat général.

Au sein de la Commission nationale de politique portuaire, une sous-commission « Perspectives » a été installée et a défini son programme d'action lors de sa première réunion.

C. Conférence européenne des Ministres des Transports.

Est-il possible de faire connaître les mesures qui devront être prises pour améliorer la circulation routière de nuit ?

En matière de mesures à prendre pour améliorer la circulation routière de nuit, la CEMT recommande l'adoption de mesures visant à réduire, d'une part, les impacts des facteurs externes (facteurs météorologiques, absence de lumière naturelle) et, d'autre part, les impacts des facteurs liés au comportement (l'alcool, la vitesse, la fatigue).

Parmi les mesures portant sur les facteurs externes, la CEMT cite :

- la mise en place d'installations de guidage routier;
- l'éclairage des routes;
- la création de pistes cyclables;
- le port de vêtements clairs et l'emploi de dispositifs réfléchissants pour les piétons et les utilisateurs de véhicules à deux roues;
- le réglage convenable des feux de croisement;
- l'utilisation des feux de croisement en agglomération.

De Raad heeft evenwel volgende twee punten benadrukt :

— verlening van een toereikende autonomie aan de spoorwegondernemingen, ter bevordering van een economisch beheer van hun bedrijvigheid, opdat zij hun financieel evenwicht kunnen bereiken;

— opstelling en uitvoering van commerciële, financiële en investeringsprogramma's, die bij voorkeur meerjarenprogramma's moeten zijn.

B. Benelux

Hoever is de studie gevorderd over de ontwikkeling van de Benelux-havens tijdens de periode 1980-2000 ?

In zijn antwoord vermeldt de Minister o.a. dat tijdens het 6e Benelux-Zeehavenoverleg dat onlangs te Antwerpen doorging, de delegaties kennis namen van de door het Benelux-Secretariaat-Generaal uitgewerkte studie over « Toekomstperspectieven voor de Benelux-zeehavens 1980-2000 » waarin de nationale prognoses onderling worden vergeleken en voorts zijn getoetst aan een Benelux-prognose van de totale trafieken in de Benelux-havens.

Aan de Nationale Commissie voor het Havenbeleid (België) en de Commissie Zeehavenoverleg (Nederland) werd opgedragen deze studie nader te onderzoeken en met het Secretariaat-Generaal ter zake voorstellen uit te werken.

In de schoot van de Nationale Commissie voor het Havenbeleid werd een werkgroep « Prognose » opgericht welke reeds een samenkomst belegde tijdens dewelke de werkzaamheden vastgesteld werden.

C. Europese Conferentie van de Ministers van Transport

Kunnen de maatregelen worden meegedeeld die moeten genomen worden om het nachtelijk verkeer te verbeteren ?

Inzake de maatregelen die moeten genomen worden, om het wegverkeer 's nachts te verbeteren, beveelt de ECMT maatregelen aan die er, enerzijds, op gericht zijn de invloed van de externe factoren (meteorologische factoren, afwezigheid van natuurlijk licht) te verminderen en, anderzijds, de invloed van factoren verbonden aan het gedrag (alkohol, snelheid, vermoeidheid) te beperken.

Bij de maatregelen die betrekking hebben op de externe factoren citeert de ECMT :

- het plaatsen van installaties voor weggeleiding;
- de verlichting van de wegen;
- het aanleggen van fietspaden;
- het dragen van lichte kleding en het gebruik van een weerkaatsende uitrusting voor voetgangers en gebruikers van tweewielers;
- het oordeelkundig regelen van de dimlichten;
- het gebruik van dimlichten in de agglomeratie.

Quant aux mesures destinées à réduire les impacts des facteurs liés au comportement, il s'agit :

- d'accroître le contrôle des conducteurs sous l'effet de l'alcool;
- de contrôler les vitesses surtout lors des déplacements nocturnes;
- d'inclure dans les formations existantes (école, enseignement de la conduite, campagnes d'information) des notions relatives aux accidents de nuit.

III. Politique nationale des transports

A. La Société nationale des Chemins de fer belges

1. Les augmentations des tarifs de la SNCB sont-elles compatibles avec une politique de promotion des transports publics ?

Le Ministre répond que le coût des transports publics doit être supporté en partie par les usagers et en partie par la communauté.

Les adaptations tarifaires ont pour but de maintenir une répartition équitable de ce coût entre les usagers et la communauté.

2. Les avis que les conseils économiques régionaux émettent sur l'établissement du programme de leurs travaux tiennent-ils toujours compte des possibilités financières et de la situation économique ?

Le Ministre répond que les avis des conseils économiques régionaux sont émis dans le cadre de leurs compétences régionales et sont donc basés sur des besoins régionaux, sans toujours tenir compte des possibilités financières nationales. Il appartient à l'autorité nationale compétente de fixer des limites compatibles avec ses possibilités financières et économiques.

3. Le trafic des trains de voyageurs a été interrompu pendant 3 ans entre Lokeren et Dendermonde. Comment le trafic a-t-il été réglé au cours de cette période ?

Quel a été le coût du trafic au cours de cette période ?

Le Ministre répond que les trains de voyageurs ont été remplacés par des services d'autobus exploités jusqu'au 30 juin 1977 par la SNCV pour compte de la SNCB et à partir du 1^{er} juillet 1977 pour son propre compte, à la suite de la reprise par la SNCV des services d'autobus de la SNCB.

Dans ces conditions et tenant compte du fait que l'exploitation de cette ligne est comprise dans un ensemble de services d'autobus, il est difficile de déterminer exactement le coût de la desserte Lokeren-Dendermonde.

4. Prière de communiquer la répartition régionale (Flandre, Wallonie, Bruxelles) des investissements en matériel et matériau ferroviaires et en travaux d'infrastructure.

Inzake de maatregelen bestemd om de invloed te verminderen van de factoren verbonden aan het gedrag, deze hebben betrekking op :

- het verscherpen van de controle op de bestuurders die rijden onder invloed van alcohol;
- het controleren van de snelheid vooral bij nachtelijke verplaatsingen;
- het inlassen in de bestaande vorming (school, rij-school, informatiecampagnes) van noties die betrekking hebben op nachtelijke ongevallen.

III. Nationaal vervoerbeleid

A. De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

1. Zijn de tariefverhogingen van de NMBS in overeenstemming met de bevordering van het openbaar vervoer ?

Volgens de Minister moeten de kosten van het openbaar vervoer deels gedragen worden door de gebruikers en deels door de gemeenschap.

De tariefaanpassingen beogen het behoud van een billijke verdeling van die kosten tussen de gebruikers en de gemeenschap.

2. Houden de adviezen van de gewestelijke economische raden, bij het opmaken van hun programma van de werken, altijd rekening met de financiële mogelijkheden en de economische toestand ?

De Minister antwoordt dat de adviezen van de gewestelijke economische raden worden uitgebracht in het kader van hun gewestelijke bevoegdheden en dus gebaseerd zijn op gewestelijke noden, zonder daarbij steeds rekening te houden met de nationale financiële mogelijkheden. Het behoort aan de bevoegde nationale overheid de limieten vast te stellen verenigbaar met haar financiële en economische mogelijkheden.

3. Het verkeer van de reizigerstreinen Lokeren-Dendermonde werd gedurende 3 jaar onderbroken. Hoe werd het verkeer tijdens die periode geregeld ?

Welk was de kostprijs van het verkeer tijdens die periode ?

De Minister antwoordt dat de reizigerstreinen werden vervangen door autobusdiensten die tot 30 juni 1977 door de NMVB werden geëxploiteerd voor rekening van de NMBS en vanaf 1 juli 1977 voor eigen rekening ingevolge de overname van alle spoorwegautobusdiensten door de NMVB.

Het is in die omstandigheden en gelet op het feit dat de exploitatie van deze lijn begrepen is in een gans complex van autobusdiensten, moeilijk de juiste kostprijs te bepalen van de bediening Lokeren-Dendermonde.

4. Gelieve de regionale verdeling te geven (Vlaanderen, Wallonië, Brussel) van de bestedingen inzake het spoorwegmaterieel en de materialen en inzake infrastructuurwerken.

Le Ministre communique que la répartition régionale des travaux d'investissement à engager en 1980 est la suivante :

1. Flandre : 4 942,2 MF
2. Wallonie : 5 703,3 MF
3. Bruxelles : 894,— MF
4. Réseau : 1 161,— MF.

Le matériel de transport, circulant sur l'ensemble du réseau, constitue un poste global et est, à ce titre, repris sous la rubrique réseau.

5. L'article 10 du projet de loi dispose que dans le cadre des crédits pour les investissements de la SNCB prévus aux articles 81.01 à 81.27 inclus, des transferts peuvent être opérés par arrêté royal entre crédits d'engagement et entre crédits d'ordonnancement.

Dans quelle mesure et pour quelles raisons est-il fait usage de cette possibilité ?

A-t-il été fait usage de cette possibilité pour le budget de 1979 ? Dans l'affirmative, prière de fournir des explications détaillées.

Le Ministre a répondu comme suit :

La répartition sur un grand nombre d'articles (27) des crédits destinés à la SNCB peut avoir comme effet qu'on ne dispose, en fin d'année, pas d'un volume à engager qui corresponde exactement au solde de l'article budgétaire. L'article 10 vise en conséquence une utilisation maximale du crédit global mis à la disposition pour travaux ferroviaires.

La procédure de transfert de crédits facilite donc l'exécution du budget en augmentant considérablement l'adaptation des moyens d'action de la Société, face à toute situation imprévisible, liée à l'organisation des travaux, au respect des procédures administratives, ou toute autre cause externe ou interne à la Société.

On cherche à réduire sensiblement le nombre d'articles budgétaires afin de limiter les difficultés précitées.

6. Les octrois de crédits à la SNCB prévus aux dépenses de capital (titre II, chapitre VIII) sont répartis entre une première et une seconde série. Quelle est la raison de cette distinction ?

Le montant inscrit à l'article 81.02 fait-il partie du « dossier de la sidérurgie » ? De quels crédits supplémentaires s'agit-il ?

A quoi se rattachent les crédits prévus à l'article 81.31 ?

Le Ministre a fourni la réponse suivante :

Les indications première série et deuxième série sont uniquement dues à la présentation du budget. Du fait que l'arti-

Volgens de Minister is de regionale verdeling der investeringswerken vast te leggen in 1980 de volgende :

1. Vlaanderen : 4 942,2 MF
2. Wallonië : 5 703,3 MF
3. Brussel : 894,— MF
4. Net : 1 161,— MF.

Het spoorwegmaterieel, dat over heel het net beweegt, is als een globale post beschouwd en wordt bijgevolg onder rubriek net geplaatst.

5. In artikel 10 van het ontwerp van wet is bepaald dat in het raam der kredieten voor de investeringen van de NMBS voorzien onder de artikelen 81.01 tot en met 81.27, bij koninklijk besluit overschrijvingen mogen verricht worden tussen vastleggingskredieten en tussen ordonnanceringskredieten.

In welke mate en om welke redenen wordt van deze mogelijkheid gebruik gemaakt ?

Werd van deze mogelijkheid gebruik gemaakt voor de begroting 1979 ? In bevestigend geval, gelieve gedetailleerde uitleg te verschaffen.

Door de Minister werd als volgt geantwoord :

Door de opdeling van de kredieten voor de NMBS over een groot aantal artikelen (27) bestaat de mogelijkheid dat op het jaareinde voor het nog beschikbaar saldo per artikel geen passende vastlegging kan gevonden worden. Het artikel 10 beoogt derhalve de globaal beschikbaar gestelde kredieten maximaal aan te wenden.

Deze procedure verhoogt derhalve aanzienlijk de aanpassingsmogelijkheden van de actiemiddelen van de Maatschappij, ten overstaan van niet-voorzienbare toestanden die voortspruiten kunnen uit de organisatie van de werken, het naleven van administratieve voorschriften, en alle andere oorzaken, voortkomend van binnen en buiten de Maatschappij.

Er wordt onderzocht het aantal begrotingsartikelen sterk te verminderen om de vermelde moeilijkheden beperkt te houden.

6. Bij de kapitaaluitgaven (titel II, hoofdstuk VIII) wordt voor de kredietverlening aan de NMBS een onderscheid gemaakt tussen een eerste reeks en een tweede reeks. Waarop slaat dit onderscheid ?

Behoort het krediet opgenomen in artikel 81.02 tot het « staaldossier » ? Over welke supplementaire kredieten gaat het ?

Welke is de oorsprong van de kredieten opgenomen in artikel 81.31 ?

Door de Minister werd volgend antwoord verstrekt :

De vermeldingen eerste reeks en tweede reeks houden enkel verband met de presentatie. Aangezien na het artikel 81.27

de 81.27 pour la SNCB est suivi par un article destiné à la promotion des transports urbains et un « divers », on a voulu mettre en évidence que ces deux articles 81.31 et 81.32 complètent en fait les crédits destinés à la SNCB.

L'article 81.02 est réservé aux investissements relatifs à l'aménagement du réseau industriel desservant l'industrie sidérurgique de Liège et de Charleroi.

Il s'agit de l'établissement ou de la modification profonde des installations ferroviaires SNCB, où les opérations d'échange de wagons s'effectuent entre les usines et la SNCB.

Le volume du trafic est modifié depuis quelques années en fonction des approvisionnements en matières premières et des expéditions de produits finis par voie maritime via Anvers et Gand et par le transport des produits semi-finis entre usines voisines par suite de la restructuration de la sidérurgie. La SNCB se doit d'assurer dans les meilleures conditions ces différents transports. Les anciennes installations ne sont en effet pas appropriées pour la réception de rames homogènes à cadence élevée et pour la rotation rapide du matériel de transport.

Les crédits repris sous l'article 81.31 font partie du programme d'infrastructures prioritaires (PIP) portant sur les années 1979-1980-1981, et dans lequel un montant total de 2 550 millions a été réservé pour l'acquisition de matériel roulant pour le service intérieur.

7. L'article 60.01 prévoit au point 3 un fonds d'intervention de l'Etat dans le financement de lignes ferroviaires industrielles.

Par qui ou en vertu de quelle réglementation ces interventions sont-elles fixées ?

Le Ministre répond que les fonds inscrits à l'article 60.01 A.3 sont destinés à l'aménagement de lignes ferroviaires desservant les zonings industriels d'intérêt régional dans le cadre de l'équipement de ces derniers.

Ils sont mis à la disposition du département des Communications par décision du Comité ministériel de Coordination économique et sociale.

8. Au titre I, section 31, chapitre III (p. 14 du projet de budget), transferts de revenus, figurent aux articles 32.03 et 32.07 des montants respectifs de 63 millions et de 133,3 millions de francs destinés à financer la prise en charge par l'Etat d'emprunts émis ou à émettre par la SNCB.

En fait, ces articles prévoient donc des subventions complémentaires en faveur de la Société.

— Quelle est la base légale de ces deux articles ?

— La construction mentionnée à l'article 32.07 a-t-elle été réalisée ?

— Quelle est la situation actuelle du parc de wagons de la SNCB ?

voor de NMBS een artikel voor de bevordering van het stedelijk vervoer en een « allerlei » volgt, heeft men uitsluitend willen benadrukken dat deze twee artikelen 81.31 en 81.32 in wezen een aanvulling van de NMBS-artikelen zijn.

Het artikel 81.02 is voorbehouden voor de investeringen die betrekking hebben op de omvormingen van het industrieel net, dat de staalnijverheid van Luik en Charleroi bedient.

Het gaat hier om de aanleg van of belangrijke wijzigingen aan de spoorinstellingen van de NMBS, waar de uitwisseling van wagens tussen de fabrieken en de NMBS wordt uitgevoerd.

Sedert enkele jaren heeft het volume van de trafiek wijzigingen ondergaan wegens de aanvoer van grondstoffen en de verzending van afgewerkte produkten over de zee via de havens van Antwerpen en Gent, alsook wegens het transport van half-afgewerkte produkten tussen naburige fabrieken als gevolg van de herstructurering van de staalnijverheid. De NMBS houdt zich voor dit transport te verzekeren in de gunstigste omstandigheden. De verouderde installaties kunnen inderdaad niet instaan voor de ontvangst van homogene reeksen met een hoge kadans, noch voor een snelle rotatie van het materieel.

De kredieten vermeld onder het artikel 81.31 maken deel uit van het prioritair investeringsprogramma (PIP) dat betrekking heeft op de jaren 1979-1980-1981, en waarin een totaalbedrag van 2 550 miljoen werd voorbehouden voor de aankoop van rollend materieel voor het binnenverkeer.

7. Artikel 60.01, punt 3, bevat een fonds bestemd voor tussenkomsten van de Staat in de financiering van industriële spoorweglijnen.

Door wie of op basis van welke reglementering worden deze tussenkomsten bepaald ?

Volgens de Minister zijn de gelden ingeschreven onder artikel 60.01 A.3, bestemd voor de aanleg van spoorlijnen ter bediening van industrieparken van regionaal belang, binnen het kader van de uitbouw van deze laatste.

Zij worden ter beschikking van het departement van Verkeerswezen gesteld ingevolge beslissingen van het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie.

8. In titel I, sectie 31, hoofdstuk III (blz. 15 van het begrotingsontwerp), staan bij de inkomstenoverdrachten onder de artikelen 32.03 en 32.07 respectievelijk 63 miljoen en 133,3 miljoen frank opgenomen als tenlasteneming van de Staat in leningen aangegaan of aan te gaan door de NMBS.

Deze artikelen zijn dus in wezen bijkomende subsidies die aan de Maatschappij worden toegekend.

— Waarop zijn deze twee artikelen gesteund ?

— Is de constructie, waar in artikel 32.07 naar verwezen wordt, uitgevoerd ?

— Welke is de huidige toestand van het NMBS-wagenpark ?

Le Ministre a répondu comme suit :

Article 32.03

Le renouvellement des installations et du matériel de la SNCB est assuré par un « Fonds de renouvellement » alimenté en ordre principal par une dotation annuelle à la charge du compte d'exploitation.

Pour pallier l'insuffisance des moyens financiers que la SNCB pouvait mettre à la disposition de son Fonds de renouvellement en 1978, insuffisance due à sa situation financière difficile, une capacité d'emprunt de 700 millions lui a été octroyée par la loi de réformes économiques et budgétaires du 5 août 1978, la charge des intérêts afférente à ces emprunts étant à supporter par l'Etat.

Article 32.07

Vers 1966, la SNCB avait épuisé les moyens financiers dont elle pouvait disposer pour procéder à la modernisation de son parc de wagons à marchandises, ce qui entraînait pour l'industrie de la construction de matériel roulant une situation difficile à un moment où sa reconversion n'était pas encore terminée.

En conséquence, après de nombreux pourparlers avec tous les milieux intéressés, le Gouvernement a conclu avec la SNCB une convention en date du 14 août 1967 aux termes de laquelle l'Etat prend à sa charge le coût de la construction de 3 575 wagons à marchandises.

Cette convention a été ratifiée par la loi du 6 janvier 1969.

— La construction des véhicules prévus par la convention du 14 août 1967 a été terminée en 1974.

— Suivant le dernier recensement, le parc de wagons de la SNCB compte 44 890 wagons à marchandises.

9. La modernisation d'Anvers-Nord exigera d'importants investissements, mais il en va de même pour l'extension du réseau ferroviaire du port d'Anvers. L'intervenant pense notamment au raccordement ferroviaire du « Nieuw Havendok ». Les entreprises désireuses de s'établir en bordure de cette darse ont commencé à effectuer de nouveaux investissements.

Le long des quais sud, on espère que les opérations de transbordement des marchandises pourront déjà commencer au début de 1981 et il devrait en être de même du côté nord au début de 1982.

Le Ministre croit-il que l'infrastructure nécessaire à ces installations portuaires pourra être réalisée à temps par la SNCB ? Il s'agit à la fois des voies à quai et des gares de formation.

Quels autres travaux ferroviaires sont programmés pour le port d'Anvers en 1980 ?

Door de Minister werd als volgt geantwoord :

Artikel 32.03

De vernieuwing van de installaties en van het materieel van de NMBS gebeurt aan de hand van een « Vernieuwingsfonds » dat in hoofdzaak door een jaarlijkse dotatie ten laste van de exploitatierekening wordt gestijfd.

Om de ontoereikendheid te ondervangen van de financiële middelen tengevolge van de benarde financiële toestand, was de Maatschappij bij machte om in 1978 een leningscapaciteit van 700 miljoen ter beschikking te stellen van haar Vernieuwingsfonds ingevolge de toelating verleend door de wet van 5 augustus 1978 houdende economische en budgettaire hervormingen. De lasten voortkomende uit de interesten van deze leningen dienen door de Staat gedragen te worden.

Artikel 32.07

Omstreeks 1966 had de NMBS de financiële middelen opgebruikt, waarover zij kon beschikken om de modernisering van het goederenwagenpark uit te voeren. Dit bracht een moeilijke toestand teweeg in de industrie voor de bouw van rollend materieel op een ogenblik waarop de reconversie nog niet beëindigd was.

Derwijze, na vele onderhandelingen met alle belanghebbende middens, heeft de Regering op 14 augustus 1967 een overeenkomst gesloten met de NMBS waarbij de Staat de kosten voor de bouw van 3 575 goederenwagens ten zijnen laste neemt.

Deze overeenkomst werd bekrachtigd door de wet van 6 januari 1969.

— De bouw van de voertuigen, voorzien door de overeenkomst van 14 augustus 1967, werd in 1974 beëindigd.

— Volgens de laatste telling, omvat het NMBS-wagenpark 44 890 goederenwagens.

9. De modernisatie van Antwerpen-Noord zal heel wat investeringen omvatten, maar dit is ook het geval voor de verdere uitbouw van het spoorwegnet in de haven van Antwerpen. Een lid denkt hierbij o.m. aan de spoorwegverbinding van het Nieuw Havendok. De bedrijven die zich langsheen dit havendok wensen te vestigen, hebben een aanvang gemaakt met de nieuwe investeringen.

Langs de zuidkaaien hoopt men reeds begin 1981 met de goederenoverslag te kunnen beginnen, terwijl dit langsheen de noordkant begin 1982 het geval zou moeten zijn.

Meent de Minister dat tijdig de sporen ter beschikking van deze haveninstallaties door de NMBS zullen kunnen aangelegd worden ? Het gaat hier zowel om kaaisporen als vormingsstations.

Welke andere spoorwegwerken worden in de haven van Antwerpen voorzien voor 1980 ?

Le raccordement ferroviaire de la zone artisanale près de Luithagen-Haven sera-t-il terminé à temps ? Sa réalisation est en effet promise depuis plus de 2 ans déjà, mais les travaux n'ont pas encore été entamés.

Dans sa réponse le Ministre a déclaré notamment que les travaux d'établissement des voies de circulation vers le Nieuw Havendok (première phase) ont été adjugés le 31 octobre 1979 et l'exécution en sera entamée sous peu.

La deuxième phase, qui comprend la traversée vers l'avant-quai, l'établissement des voies d'avant-quai et du faisceau « conteneurs », sera adjugée en mai/juin de cette année.

Ces travaux seront organisés de telle sorte que le quai sud sera accessible par rail au début de 1981.

En ce qui concerne le côté nord du Nieuw Havendok, de plus amples négociations doivent encore être menées avec les concessionnaires concernés avant de pouvoir dresser les plans définitifs.

Compte tenu de la dépendance des travaux de déversement des sables dragués, du déroulement des expropriations et de l'exécution des rectifications des limites communales avec la commune de Stabroek, la SNCB fera le nécessaire pour assurer la liaison par rail du côté nord (première phase) dans le courant de 1982.

Outre l'exécution de l'infrastructure ferroviaire du Nieuw Havendok, les travaux de voie suivants seront entamés dans le courant de 1980 :

- établissement d'un faisceau d'arrière-quai à Antwerpen-Noord;
- établissement d'une troisième voie entre Antwerpen-Noord et Antwerpen D.S. ainsi que la liaison de la zone industrielle près de Luithagen Haven;
- l'extension du faisceau Oorderen;
- les voies vers le magasin IV du nouvel entrepôt;
- extension du faisceau Lillo en relation avec le captage du trafic charbonnier croissant;
- les travaux de voies corrélatifs à la liaison du 5^e Havendok — Amerikadok.

10. Les chemins de fer et les ports de mer ont beaucoup d'intérêts communs. Le trafic marchandises de la SNCB se fait à raison de 40 p.c. au départ ou à destination du port d'Anvers. La plus importante gare de formation du pays, à savoir Anvers-Nord, est encombrée en permanence et les travaux de modernisation n'ont pas encore débuté. Je trouve inadmissible que certains jours, jusqu'à 1 600 wagons soient immobilisés en gare de formation et que des trains internationaux de marchandises doivent être retenus à la frontière parce que la gare de formation d'Anvers-Nord ne peut absorber le trafic.

Le Ministre peut-il donner l'assurance que les crédits nécessaires ont été prévus dans le plan de restructuration de la SNCB en vue de permettre enfin la modernisation intégrale de la gare de formation d'Anvers-Nord selon des normes modernes ?

Zal men tijdig klaar komen met de spoorwegaansluiting van de ambachtelijke zone nabij Luithagen-Haven ? Reeds sedert meer dan 2 jaar werden deze toegezegd, maar er werd nog geen aanvang mede gemaakt.

In zijn antwoord verklaarde de Minister o.a. dat de werken voor de aanleg van de verkeerssporen naar het Nieuw Havendok (eerste fase) werden aanbesteed op 31 oktober 1979, en binnenkort aangevat worden.

De tweede fase, welke de doorsteek naar de voorkaai, de aanleg van de voorkaaisporen en van de containerbundel omvat, zal aanbesteed worden in mei/juni van dit jaar.

Deze werken zullen zodanig georganiseerd worden dat de zuidkaai per spoor bereikbaar wordt in het begin van 1981.

Voor wat betreft de Noordkant van het Nieuw Havendok dienen nog verdere onderhandelingen gevoerd met de betrokken concessionarissen vooraleer de definitieve plans kunnen opgesteld worden.

Afhankelijk van de opspuitingswerken, het verloop van de onteigeningen en het doorvoeren van grenscorrecties met Stabroek zal de NMBS het nodige doen de Noordkant per spoor in eerste fase bereikbaar te maken in de loop van 1982.

Naast het verwezenlijken van de spoorweginfrastructuren van het Nieuw Havendok zullen in de loop van 1980 ook volgende spoorwerken een aanvang nemen :

- aanleg van een achterkaai te Antwerpen-Noord;
- aanleg van het derde spoor tussen Antwerpen-Noord en Antwerpen DS. met de aansluiting van de ambachtelijke zone nabij Luithagen-Haven;
- de uitbreiding van bundel Oorderen;
- sporen naar het magazijn IV van het nieuw Entrepot;
- uitbreiding van bundel Lillo i.v.m. het opvangen van groeiende kolentrafiek;
- spoorwerken t.g.v. de verbinding 5^e Havendok — Amerikadok.

10. Spoorwegen en zeehavens hebben een groot gemeenschappelijk belang. 40 pct. van het goederenverkeer van de NMBS vindt in de haven van Antwerpen zijn oorsprong of bestemming. Het belangrijkste vormingsstation van het land, met name Antwerpen-Noord, heeft voortdurend met congestie af te rekenen en er werd nog geen aanvang gemaakt met de moderniseringswerken. Het komt onaannemelijk voor dat op bepaalde dagen tot 1 600 spoorwagens in het vormingsstation geblokkeerd blijven en dat internationale goederentreinen aan de grens moeten opgehouden worden omdat het vormingsstation Antwerpen-Noord niet kan volgen.

Kan de Minister de verzekering geven dat in het herstructureringsplan van de NMBS de nodige kredieten voorzien werden om eindelijk het vormingsstation Antwerpen-Noord volledig te moderniseren volgens de moderne principes ?

Le Ministre répond que le fait qu'un grand nombre de wagons soient immobilisés en gare de formation d'Anvers-Nord, n'est pas dû à l'incapacité de la gare d'absorber le trafic, mais à un manque de moyens de traction les jours concernés.

L'étude préparatoire de la modernisation de la gare de formation d'Anvers-Nord est terminée.

La SNCB prévoit d'en mettre en application la réalisation dans la période 1981-1985.

Pour faire face aux grandes pointes de trafic, un nouveau faisceau de dix voies sera aménagé en 1980.

11. Où en est la liaison ferroviaire d'Anvers-Mönchengladbach ?

Le Ministre ne croit-il pas qu'il serait opportun que, sur l'initiative des trois pays concernés, à savoir l'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique, la CEE effectue une étude concernant les aspects relatifs tant à l'économie des transports qu'à l'économie régionale de cette liaison ?

Un commissaire a pris connaissance du succès assez impressionnant de la liaison Anvers-Neerpelt qui suit ce tracé. On sait d'autre part que deux trains de minerai circulent quotidiennement entre Anvers et Budel. Le transport par fer de remorques routières sur la ligne Ostende-Anvers-Allemagne suit également le Rhin ferré.

Le Ministre répond que, ainsi qu'il ressort de la question posée par l'honorable membre, la ligne Anvers-Mönchengladbach retient, du côté belge, la plus grande attention. Il importe cependant de préciser que pour le transport de marchandises, la relation entre la Belgique et l'Allemagne passe normalement par Montzen.

Les problèmes inhérents à la ligne de chemin de fer Anvers-Mönchengladbach sont traités dans le cadre de l'Union économique Benelux. En effet, il est clair qu'il importe d'arriver d'abord à une attitude commune entre la Belgique et les Pays-Bas à ce sujet avant de pouvoir prendre contact avec l'Allemagne, si nécessaire.

En attendant, la question de la prolongation jusqu'à Weert du service de trains voyageurs Anvers-Neerpelt a été soulevée dans le cadre de l'Union économique Benelux.

Le Ministre ajoute qu'il y a lieu de remarquer encore que depuis le 1^{er} décembre 1979 une ligne Europabus Anvers-Mönchengladbach-Düsseldorf a été ouverte.

12. Un autre sujet qui préoccupe les milieux anversoïses est la liaison ferroviaire Anvers-Luxembourg. Il paraît que le transport par trains complets, principalement de matières premières comme le minerai et le charbon, connaît pas mal d'entraves en raison de la capacité limitée de la ligne des Ardennes. Les possibilités de programmation sont limitées à 8 trains par jours, 10 dans des cas exceptionnels, ce qui ne laisse plus aucune marge pour l'augmentation du trafic de transit entre le port d'Anvers et l'arrière-pays luxembourgeois.

Dat er op bepaalde dagen veel wagens geblokkeerd blijven in het vormingsstation te Antwerpen-Noord is, volgens de Minister, niet te wijten aan het feit dat het station niet kan volgen maar te wijten aan gebrek aan tractiemiddelen op die bepaalde dagen.

De voorstudie van de modernisering van het vormingsstation Antwerpen-Noord is voltooid.

De NMBS plant tot de verwezenlijking ervan over te gaan in de periode 1981-1985.

In 1980 wordt een nieuwe bundel van tien sporen aangelegd voor het verwerken van zware verkeerspieken.

11. Hoever staat het met de spoorwegverbinding Antwerpen-Mönchengladbach ?

Acht de Minister het niet gewenst dat op initiatief van de drie betrokken landen, zijnde Duitsland, Nederland en België, door de EEG een studie zou worden gemaakt omtrent de transport-economische zowel als de regionaal-economische aspecten van deze verbinding ?

Een lid heeft kennis genomen van het vrij indrukwekkend succes van de verbinding Antwerpen-Neerpelt die dit tracé volgt. Het is ook bekend dat dagelijks twee ertstreinen tussen Antwerpen en Budel rijden. Ook de Huckepacktrein Oostende-Antwerpen-Duitsland volgt de IJzeren Rijn.

Zoals door het achtbare lid zelf wordt aangestipt, is, volgens de Minister van Belgische zijde aan de verbinding Antwerpen-Mönchengladbach volle aandacht gegeven. Daarbij moet echter worden beklemtoond dat voor het goederenvervoer de spoorwegrelatie België-Duitsland normaal gesproken over Montzen loopt.

De problematiek van de spoorwegverbinding Antwerpen-Mönchengladbach is gesteld geworden in het kader van de Benelux Economische Unie. Het is immers duidelijk dat in de eerste plaats tot een gemeenschappelijke visie tussen België en Nederland moet worden gekomen alvorens kan overwogen worden met Duitsland daaromtrent in voeling te treden.

In afwachting werd in de Benelux Economische Unie van Belgische zijde de vraag gesteld om de reizigerstreindienst Antwerpen-Neerpelt door te trekken tot Weert.

Nog steeds volgens de Minister, zij er tenslotte nog opgemerkt dat met ingang van 1 december 1979 een Europabuslijn Antwerpen-Mönchengladbach-Düsseldorf werd opgesteld.

12. Zorgen maakt men zich ook in Antwerpen over de spoorwegverbinding Antwerpen-Luxemburg. Het verkeer, voornamelijk van grondstoffen in gesloten treinen zoals ertsen en kolen, blijkt heel wat beperkingen te kennen wegens de beperkte capaciteit van de Ardennenlijn. Slechts 8, en in uitzonderlijke gevallen 10 treinen per dag, kunnen voorzien worden hetgeen geen marge meer laat voor een verdere opvoering van het transitoverkeer tussen de haven van Antwerpen en het Luxemburgs achterland.

Un commissaire aimerait savoir quelles sont les mesures que la SNCB envisage de prendre pour améliorer cette liaison.

Le Ministre répond que quatorze trains sont actuellement programmés par jour entre Anvers et Luxembourg; neuf transportent du minerai et deux du charbon pour Arbed, deux des produits pétroliers et un du matériel vide (Arbed).

Sont encore prévus journallement en transit via Luxembourg, deux trains de minerai pour Sacilor, un train de produits pétroliers pour la Suisse et un train de wagons vides servant au transport de voitures vers Dillingen.

L'organisation des trains, utilisés pour le transport des matières premières, est constamment adaptée aux besoins des clients.

Le trafic à destination de Luxembourg subit, en effet, quelques perturbations dues à une certaine saturation du tronçon Ottignies-Gembloux, mais sur le reste du parcours, tant les lignes 154, 166 et 165 Namur-Arlon (via la ligne de la Meuse et Athus) que la ligne 162 (via Libramont) sont empruntées. Le Ministre ajoute que dans un avenir proche l'achèvement des travaux d'électrification entre Anvers-Lierre-Louvain et entre Anvers-Liège, via Aarschot, Diest et Hasselt, ouvrira des perspectives nouvelles pour Anvers puisqu'il aura pour effet d'augmenter les possibilités d'écoulement.

13. Selon un communiqué de presse, un capital global de plus de 4,5 milliards serait prévu pour 1980 afin de poursuivre l'électrification des lignes ferroviaires. De ce montant 2 milliards 17 millions vont à la Région flamande, 2 milliards 578 millions à la Région wallonne et 8 millions aux cantons de l'Est. Cette répartition est-elle correcte et dans le cas contraire, quelle est dans les grandes lignes la répartition exacte ?

Le Ministre a répondu que les chiffres cités ont probablement été repris de la réponse qu'il a donnée à la question parlementaire n° 14 posée par un député au sujet des crédits alloués pour les travaux d'électrification des diverses lignes ferroviaires situées dans les régions de langue française, néerlandaise et allemande ainsi qu'à Bruxelles et dans les 19 communes pour les années 1976 à 1980.

Le Ministre a ajouté que les chiffres mentionnés se rapportaient cependant à l'année 1978. La conversion en prix courants pour 1980 donne la répartition suivante :

Région flamande	2 220 millions
Région wallonne	2 840 millions
Région de langue allemande	25 millions
Total	5 085 millions

14. Un membre s'est référé à l'article 81.24 (p. 37) qui prévoit un crédit d'engagement de 1 264 millions pour l'aménagement des lignes ferroviaires desservant les grandes agglomérations.

Graag vernam een lid welke maatregelen de NMBS denkt te nemen om deze verbinding te verbeteren ?

Volgens de Minister zijn tussen Antwerpen en Luxembourg op het huidige ogenblik dagelijks veertien gesloten treinen geprogrammeerd; waarvan negen met erts en twee met kolen voor Arbed, twee met petroleumprodukten en één met ledig materieel (Arbed).

Bovendien, zijn dagelijks in doorvoer via Luxembourg nog voorzien twee treinen met erts voor Sacilor, één trein met petroleumprodukten voor Zwitserland en één trein met ledige wagens van autovervoer voor Dillingen.

De organisatie van de treinen, welke voor het vervoer van grondstoffen worden ingezet, wordt bestendig aan de behoeften van de klanten aangepast.

Het verkeer naar Luxembourg ondergaat wel enige hinder wegens een zekere verzadiging van het baanvak Ottignies-Gembloux, maar op de verdere reisweg worden zowel de lijn 162 (Namen-Aarlen via Libramont) als de lijnen 154, 166 en 165 (via Maaslijn en Athus) bereiden. Nog steeds volgens de Minister zullen in de nabije toekomst, bij het beëindigen van de elektrificatiewerken tussen Antwerpen-Lier-Leuven en Antwerpen-Luik via Aarschot, Diest en Hasselt, nieuwe perspectieven voor Antwerpen ontstaan daar bijkomende afvoersmogelijkheden geschapen worden.

13. Volgens een bericht in de pers zou voor 1980 een totaal kapitaal van meer dan 4,5 miljard voorzien zijn voor de verdere electrificatie van de spoorlijnen. Hiervan zou 2 miljard 17 miljoen naar het Vlaamse Gewest en 2 miljard 578 miljoen in het Waalse Gewest + 8 miljoen in de Oostkantons besteed worden. Klopt deze onderverdeling en zoniet welke is dan de juiste verdeling met opgave van de grote details ?

De Minister antwoordt dat de gegevens waar wordt naar verwezen, waarschijnlijk werden genomen uit het antwoord dat hij gegeven heeft op parlementaire vraag nr. 14 van een volksvertegenwoordiger die betrekking had op de kredieten die inzake electrificatiewerken werden toegekend voor de diverse spoorlijnen gelegen in het Nederlandstalig, Franstalig en Duitstalig gebied en in Brussel 19 gemeenten voor de jaren 1976 tot en met 1980.

Nog steeds volgens de Minister, waren de vermelde cijfers evenwel weergegeven « waarde 1978 ». De omrekening in courante prijzen voor 1980 geeft als verdeling :

Vlaams gewest	2 220 miljoen
Waals gewest	2 840 miljoen
Duitstalig gebied	25 miljoen
Totaal	5 085 miljoen

14. Een lid verwees naar artikel 81.24 (blz. 37), waaronder een vastleggingskrediet van 1 264 miljoen voor de aanpassing der spoorlijnen die de grote agglomeraties bedienen, voorkomt.

L'intervenant présume que ce montant comprend les crédits destinés à la pose de la troisième voie entre, d'une part, Bruxelles et Louvain et, d'autre part, Bruxelles et Ottignies.

Il souhaiterait connaître, pour chacun de ces ouvrages séparément, soit donc pour la pose de la troisième voie en direction de Louvain et d'Ottignies, les montants affectés au cours des années passées, les montants qui doivent encore être affectés, et dès lors le coût total, et le calendrier prévu pour l'achèvement des travaux.

L'intervenant voudrait également savoir comment se répartit le crédit de 1 264 millions pour 1980.

Dans sa réponse, le Ministre a souligné que l'article 81.24 du budget de 1980 prévoit en effet un crédit d'engagement de 1 264 millions de francs qui se répartit comme suit :

Bruxelles-Capitale	874 millions
Brabant flamand	75 millions
Brabant wallon	20 millions
Gand	60 millions
Charleroi	235 millions
Total	1 264 millions

Voici la répartition pour les lignes en question :

Ligne Bruxelles-Louvain

Pose d'une troisième voie jusqu'à Kortenberg.

A. Crédit déjà engagé au cours de la période 1976-1979	878 millions
B. Crédit prévu au budget de 1980	100 millions
C. Crédit prévu pour la période 1981-1985	1 100 millions
Total	2 078 millions

Calendrier d'achèvement des travaux :

Diegem-Zaventem : déjà en service

Bruxelles-Diegem : en service à fin 1981

Zaventem-Kortenberg : en service en 1985.

Ligne Bruxelles-Ottignies

Pose d'une troisième voie.

A. Crédit déjà engagé au cours de la période 1976-1979	294 millions
B. Crédit prévu au budget de 1980	485 millions
C. Crédit prévu pour la période 1981-1985	1 375 millions
Total	2 154 millions

Het lid vermoedt dat in dit bedrag de kredieten voor het aanleggen van het derde spoor tussen enerzijds Brussel en Leuven en anderzijds tussen Brussel en Ottignies begrepen zijn.

Graag kreeg het lid voor elk van voornoemde werken afzonderlijk, t.t.z. dus voor het aanleggen van het derde spoor naar Leuven en naar Ottignies, de in de voorbije jaren reeds bestede bedragen, de nog te besteden bedragen en derhalve de totale kostprijs, en het voorziene afwerkingschema.

Ook kreeg het lid graag de onderverdeling van het krediet van 1 264 miljoen voor 1980.

In zijn antwoord wees de Minister erop dat op artikel 81.24 van de begroting 1980, inderdaad een vastleggingskrediet van 1 264 miljoen frank voorzien is dat als volgt verdeeld is :

Brussel-Hoofdstad	874 miljoen
Vlaams-Brabant	75 miljoen
Waals-Brabant	20 miljoen
Gent	60 miljoen
Charleroi	235 miljoen
Totaal	1 264 miljoen

Per gevraagde lijn is de verdeling de volgende :

Lijn Brussel-Leuven

Aanleg derde spoor tot Kortenberg.

A. Reeds vastgelegd over de periode 1976-1979	878 miljoen
B. Voorziening begroting 1980	100 miljoen
C. Voorziening periode 1981-1985	1 100 miljoen
Totaal	2 078 miljoen

Afwerkingsschema :

Diegem-Zaventem : reeds in dienst

Brussel-Diegem : in dienst eind 1981

Zaventem-Kortenberg : in dienst 1985.

Lijn Brussel-Ottignies

Aanleg derde spoor.

A. Reeds vastgelegd over de periode 1976-1979	294 miljoen
B. Voorziening begroting 1980	485 miljoen
C. Voorziening periode 1981-1985	1 375 miljoen
Totaal	2 154 miljoen

Calendrier d'achèvement des travaux :

- Bruxelles-Watermael : déjà en service
- Watermael-Genval : en service en 1983
- Genval-Ottignies : en service en 1985

15. En réponse à la question n° 14 relative à l'article 81.24 (p. 37), qui prévoit un crédit d'engagement de 1 264 millions de francs pour l'aménagement des lignes ferroviaires desservant les grandes agglomérations, il a été précisé que, pour Bruxelles-Capitale, le montant global s'élève à 874 millions de francs. Il a également été signalé que, pour la ligne Bruxelles-Louvain, un montant de 100 millions de francs est prévu au budget de 1980 et, pour la ligne Bruxelles-Genval, une somme de 485 millions de francs. Le solde pour Bruxelles-Capitale est dès lors de 289 millions de francs. Sur quoi porte ce crédit ?

Le Ministre répond que, en dehors des travaux de pose d'une troisième voie sur les tronçons Bruxelles-Louvain et Bruxelles-Ottignies, qui intéressent à la fois Bruxelles-Capitale, le Brabant flamand et le Brabant wallon, les autres travaux entrepris à Bruxelles-Capitale sont :

- Bruxelles Midi : amélioration de la pénétration de la ligne 50 Gand-Bruxelles dans la jonction Nord-Midi;
- Bruxelles Central : construction d'un accès supplémentaire aux quais côté Albertine;
- Construction d'une troisième voie entre les gares de Bruxelles-Schuman et de Bruxelles Quartier Léopold;
- Construction de nouveaux points d'arrêt sur la ligne de ceinture ouest de Bruxelles.

16. Un membre demande de communiquer, pour chacune des trois régions et spécialement par ligne ferroviaire, les renseignements suivants :

- Le nombre de km de lignes électrifiées en service.
- Le nombre de km de lignes en cours d'électrification.
- Les lignes électrifiées qui seront mises en service en 1980.
- Le nombre de km de lignes qui restent à électrifier après 1980, compte tenu du plan décennal de la SNCB.

Les renseignements suivants ont été fournis par le Ministre :

- La longueur des lignes électrifiées en service est de 1 345 km, dont :
 - 632 en Flandre;
 - 695 en Wallonie;
 - 18 à Bruxelles.
- Le nombre de km de lignes en cours d'électrification est de 644 dont :
 - 331 en Flandre;
 - 313 en Wallonie.

Afwerkingsschema :

- Brussel-Watermaal : reeds in dienst
- Watermaal-Genval : in dienst 1983
- Genval-Ottignies : in dienst 1985

15. In het antwoord op de vraag nr. 14 omtrent artikel 81.24 (blz. 37) waar een vastleggingskrediet van 1 264 miljoen frank is opgenomen voor de aanpassing der spoorlijnen die de grote agglomeraties bedienen, werd medegedeeld dat voor Brussel-Hoofdstad het globaal bedrag 874 miljoen frank belooft. Ook wordt gesignaleerd dat voor de lijn Brussel-Leuven 100 miljoen frank en Brussel-Genval 485 miljoen frank voorzien zijn in de begroting 1980. Het saldo voor Brussel-Hoofdstad belooft derhalve 289 miljoen frank. Waarop slaat dit krediet ?

De Minister antwoordde dat, naast de aanleg van een derde spoor tussen Brussel en Leuven en tussen Brussel en Ottignies die zich uitstrekken over Brussel-Hoofdstad, Vlaams-Brabant en Waals-Brabant, in Brussel-Hoofdstad nog volgende werken worden uitgevoerd :

- Brussel Zuid : verbetering van de toegang van de lijn 50 Gent-Brussel naar de Noord-Zuid verbinding;
- Brussel Centraal : bouwen van een bijkomende ingang kant Albertine;
- Bouwen van een derde spoor tussen de halte Schuman en het station Brussel Leopoldswijk;
- Bouwen van nieuwe halten op de westerringlijn van Brussel.

16. Een commissielid vraagt om, voor elk van de drie gewesten en per spoorlijn, de volgende inlichtingen mede te delen :

- Het aantal kilometer geëlectriceerde lijnen in bedrijf.
- Het aantal kilometer lijnen waarvan de electrificatiewerken aan de gang zijn.
- De geëlectriceerde lijnen die in 1980 in bedrijf zullen worden genomen.
- Het aantal kilometer lijnen die na 1980 nog moeten worden geëlectriceerd, rekening houdend met het tienjarenplan van de NMBS.

Volgende inlichtingen werden verstrekt door de Minister :

- De lengte van de geëlectriceerde lijnen bedraagt 1 345 km, waarvan :
 - 632 in Vlaanderen;
 - 695 in Wallonië;
 - 18 te Brussel.
- De lengte van de lijnen, waarvan de electrificatiewerken aan de gang zijn, bedraagt 644 km, waarvan :
 - 331 in Vlaanderen;
 - 313 in Wallonië.

— Les lignes qui seront mises en service en traction électrique en 1980 sont :

en Flandre :

Lokeren - Termonde : 14 km;

Boom - Anvers Kiel : 15 km;

Mortsel - Lierre - Aarschot - Louvain : 53 km;

Gand - Courtrai : 42 km.

en Wallonie :

Manage - La Louvière - Mons : 27 km.

Le nombre de km de lignes qui restent à électrifier après 1980, compte tenu du plan décennal de la SNCB, est de 440, dont :

252 en Flandre;

188 en Wallonie.

17. En ce qui concerne le trafic marchandises par wagons complets, il est dit dans l'exposé que les recettes ont augmenté de 5,7 pc. en 1978, mais que la recette moyenne à la tonne-km a diminué de 3,7 p.c. Un membre demande des précisions plus concrètes que les informations susvisées. Les recettes prévues pour 1980 seraient supérieures de 207 millions aux recettes de 1979, mais les dépenses seraient majorées de 3 794 millions, de sorte que le déficit du transport par wagons complets augmenterait de 3 587 millions. Comment la SNCB explique-t-elle cet accroissement important du déficit du transport par wagons complets ?

Le Ministre répond que la progression des recettes et la diminution simultanée de la recette moyenne à la tonne-km résulte de diverses évolutions sous-jacentes qui se sont produites en 1978. Le trafic total a en effet augmenté de 9,7 p.c. en tonnes-km et la distance moyenne a simultanément augmenté de 1,4 p.c., ainsi que le chargement moyen par wagon (5,6 p.c.) et le tonnage moyen par envoi (12,8 p.c.). Ces derniers éléments ont, évidemment exercé une influence à la baisse sur la recette moyenne. En outre, la progression du trafic a surtout affecté des transports à faible recette unitaire tels que les transports de minerai de fer et de céréales. Ceux-ci sont principalement effectués en wagons de particuliers et par trains complets. Cela signifie non seulement que la recette unitaire en question est relativement réduite, mais que leur prix de revient l'est également.

Le Ministre, ajoute que les chiffres cités par l'honorable membre ont été tirés d'un document confidentiel destiné à la Commission des Prix. Lors de l'établissement de son budget d'exploitation de 1980, la SNCB a dû tenir compte de la diminution de 7 010 millions de francs que le Gouvernement a appliquée sur les compensations, demandée à l'Etat pour un montant global de 51 565 millions de francs, et qui aurait permis de présenter ce budget en équilibre. Etant donné le fait que conformément aux règlements des Communautés européennes sur la normalisation des comptes des chemins de fer, le trafic voyageurs, pour lequel l'Etat est obligé d'accorder des compensations doit être introduit en équilibre, la diminution citée de 7 010 millions de francs a eu une répercussion négative en ordre principal sur les résultats du trafic marchandises.

— De lijnen, die in 1980 elektrisch in dienst zullen worden genomen, zijn :

in Vlaanderen :

Lokeren - Dendermonde : 14 km;

Boom - Antwerpen Kiel : 15 km;

Mortsel - Lier - Aarschot - Leuven : 53 km;

Gent - Kortrijk : 42 km.

in Wallonië :

Manage - La Louvière - Bergen : 27 km.

Rekening houdend met het tienjarenplan van de NMBS moeten na 1980 nog 440 km spoorlijnen worden geëlektrificeerd, waarvan :

252 km in Vlaanderen;

188 km in Wallonië.

17. In verband met het goederenverkeer bij wagenlading staat in de uiteenzetting vermeld dat de ontvangsten in 1978 met 5,7 pct. zijn gestegen, doch dat de gemiddelde ontvangst per ton-km met 3,7 pct. is gedaald. Een lid vraagt naar een concretere verduidelijking dan de omschrijving welke is gegeven. De ontvangsten voor 1980 zouden 207 miljoen hoger zijn geraamd dan de ontvangsten van 1979, doch de uitgaven zouden met 3 794 miljoen stijgen, zodat het verlies voor wagenladingen met 3 587 miljoen zou aangroeien. Hoe verklaart de NMBS deze sterke stijging van het verlies voor het vervoer van wagenladingen ?

Volgens de Minister is de gelijktijdige stijging van de ontvangsten en daling van de gemiddelde ontvangst per ton-km het gevolg van verschillende onderliggende evoluties die zich in 1978 hebben voorgedaan. Het totale verkeer groeide immers aan met 9,7 pct. in ton-km, en terzelfder tijd steeg de gemiddelde afstand met 1,4 pct. evenals de gemiddelde belading per wagon (+ 5,6 pct.) en de gemiddelde tonnage per zending (+ 12,8 pct.) Deze laatste elementen oefenen uiteraard een neerwaartse druk uit op de gemiddelde ontvangst. Daarenboven situeerde de aangroei van het verkeer zich vooral in een aantal vervoeren met lage eenheidsopbrengst, zoals onder andere de transporten van ijzererts en graanprodukten. Ze gebeuren hoofdzakelijk in particuliere wagons en in volledige treinen. Dit houdt in dat niet alleen de betreffende eenheidsontvangst relatief laag ligt, maar eveneens de kostprijs.

Nog steeds volgens de Minister werden de cijfers geciteerd door het geachte lid, geput uit een vertrouwelijk document bestemd voor de Prijzencommissie. Bij de opstelling van haar exploitatiebegroting van 1980 diende de NMBS rekening te houden met een door de Regering doorgevoerde vermindering van 7 010 miljoen frank op de aangevraagde staatscompensaties voor een totaalbedrag van 51 565 miljoen frank waarmede die begroting in evenwicht had kunnen voorgesteld worden. Gelet op het feit dat overeenkomstig de reglementen van de Europese Gemeenschappen op de normalisatie van de spoorwegrekeningen, het reizigersvervoer, mede door het verplicht karakter van de Staatscompensaties in die sector, in evenwicht wordt gebracht, heeft de bedoelde vermindering van 7 010 miljoen frank in hoofdzaak een negatieve weerslag op het resultaat van het goederenvervoer.

18. Le Ministre peut-il communiquer aux membres de la commission sénatoriale la note confidentielle qui a été transmise à la commission des prix pour justifier les hausses de tarif, qui sont entrées en vigueur au début du mois de janvier ?

Le Ministre répond que la note en question contient des données commerciales qui sont très importantes pour la position concurrentielle du transport par chemin de fer.

Il ajoute que, par conséquent, ce document a un caractère strictement confidentiel et est, comme tous les autres documents soumis à la commission des prix, uniquement destiné à cette commission.

19. Est-il exact que, pour le transport de conteneurs et d'huiles vers la Suisse, la quote-part à payer aux Chemins de fer luxembourgeois pour le parcours en territoire luxembourgeois est supérieure à la rémunération que la SNCB conserve pour le parcours en territoire belge ?

Dans sa réponse, le Ministre déclare qu'aussi bien les transports d'huiles que ceux de conteneurs vers la Suisse via le Grand-Duché de Luxembourg et la France sont soumis à la Convention belgo-franco-luxembourgeoise, conclue le 17 avril 1946, qui prévoit l'application de la tarification belge aux distances cumulées belges et luxembourgeoises. Le prix de transport ainsi obtenu est réparti suivant le même critère. Puisque la quasi-totalité des transports d'huiles et de conteneurs est originaire des ports de mer belges, la quote-part de la SNCB est toujours supérieure à celle des chemins de fer luxembourgeois.

20. Le prix du billet aller-retour première classe Arlon-Bruxelles-Jonction est fixé actuellement à 1 218 francs tandis que le prix du billet aller-retour première classe Luxembourg-Bruxelles est de 1 252 francs.

La distance Arlon-Bruxelles-Jonction étant de 202 km et la distance de Luxembourg-Bruxelles de 230 km dont 9 km parcours depuis la frontière belge jusqu'à Arlon et 19 km en territoire du Grand-Duché, quelles sont les raisons qui expliquent une différence de tarif (34 francs) pour 28 km supplémentaires dont 9 km sur parcours belge ?

Dans la recette d'un billet de ce genre, 1 252 francs payés à Luxembourg, quelle est la part de recette des CFL pour 19 km et la part de la SNCB pour 211 km ?

Dans sa réponse, le Ministre souligne que le prix du billet aller-retour première classe Arlon-Bruxelles-Jonction est exact et comporte l'augmentation tarifaire de 12 p.c. prenant cours le 16 janvier 1980 pour la tarification SNCB. Quant au prix de 1 252 francs du billet aller-retour première classe Luxembourg-Bruxelles il ne tient pas encore compte de l'augmentation susdite. En effet, conformément à un accord international, les réseaux étrangers ne sont tenus d'appliquer une augmentation tarifaire d'un autre pays que le 1^{er} mai et le 1^{er} novembre de chaque année. Au départ du Grand-Duché de Luxembourg le prix de 1 252 francs est donc valable jusqu'au 30 avril 1980 et deviendra 1 388 francs à partir du 1^{er} mai 1980.

18. Is het mogelijk de vertrouwelijke nota welke aan de prijzencommissie werd overgemaakt voor het verantwoorden van de tariefverhogingen die begin januari van kracht werden, aan de leden van de senaatscommissie te bezorgen ?

Volgens de Minister bevat de nota waarvan sprake, commerciële gegevens die van belang zijn voor de concurrentiële positie van het spoorwegvervoer.

Nog steeds volgens de Minister, heeft zij derhalve een strikt vertrouwelijk karakter en is, zoals trouwens alle andere documenten voorgelegd aan de prijzencommissie, enkel voor deze commissie bestemd.

19. Is het juist dat voor het vervoer van containers en olie naar Zwitserland het aandeel dat aan de Luxemburgse Spoorwegen moet worden betaald voor het Luxemburgse parcours, hoger is dan de vergoeding welke voor de NMBS overblijft voor de reisweg op het Belgisch grondgebied ?

In zijn antwoord verklaarde de Minister dat, zowel de olie- als containertransporten naar Zwitserland via het Groot-hertogdom Luxemburg en Frankrijk, vallen onder de Belgisch-Frans-Luxemburgse Conventie, gesloten op 17 april 1946, die de toepassing van de Belgische tarieven op de samengetelde Belgische en Luxemburgse afstanden voorziet. De aldus bekomen vracht wordt volgens hetzelfde criterium verdeeld. Vermits de olie- en containertransporten quasi uitsluitend uit de Belgische zeehavens vertrekken, is het NMBS-aandeel steeds hoger dan het aandeel van de Luxemburgse spoorwegen.

20. Het retourbiljet eerste klasse Aarlen-Brussel-Noord-Zuidverbinding kost thans 1 218 frank, terwijl het retourbiljet eerste klasse Brussel-Luxembourg 1 252 frank kost.

De afstand Aarlen-Brussel-Noord-Zuidverbinding is 202 km en de afstand Luxemburg-Brussel 230 km, waarvan 9 km van de Belgische grens tot Aarlen en 19 km op het grondgebied van het Groothertogdom. Hoe is het te verklaren dat slechts 34 frank meer wordt betaald voor 28 bijkomende km, waarvan 9 km op Belgisch grondgebied ?

Als voor een dergelijk biljet 1 252 frank wordt betaald te Luxemburg, hoeveel gaat dan naar de Luxemburgse Spoorwegen voor 19 km en hoeveel naar de NMBS voor 211 km ?

De Minister antwoordt dat de prijs van een heen- en terugbiljet, eerste klasse van Aarlen naar Brussel-Noord-Zuidverbinding juist is en de tariefverhoging van 12 pct. omvat die van 16 januari 1980 af bij de NMBS wordt toegepast. De prijs van 1 252 frank voor een heen- en terugbiljet eerste klasse van Luxemburg naar Brussel houdt nog geen rekening met de bovenvermelde prijsverhoging. Overeenkomstig een internationaal gesloten akkoord, kunnen de vreemde netten slechts op 1 mei en 1 november van elk jaar worden verplicht tot de invoering van een tariefverhoging van een ander land. Bij vertrek uit het Groothertogdom Luxemburg is de prijs van 1 252 frank derhalve geldig tot 30 april 1980 en zal hij op 1 388 frank worden gebracht op 1 mei 1980.

Le Ministre ajoute que, dans le prix de 1 252 francs du billet acheté actuellement à Luxembourg, la part luxembourgeoise (19 km) s'élève à 112 francs et la part SNCB (211 km) à 1 140 francs. A partir du 1^{er} mai 1980 la part SNCB s'élèvera à 1 276 francs suite à l'augmentation tarifaire belge du 16 janvier 1980.

21. Quelle est la part de la SNCB dans le capital des CFL ? Est-ce vrai que de hauts fonctionnaires de la SNCB ont des parts personnelles dans ce capital ?

Le Ministre répond que le capital de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois est réparti entre l'Etat luxembourgeois (63,25 p.c.), l'Etat belge (24,5 p.c.) et l'Etat français (12,25 p.c.). Ni la SNCB, ni certains de ses hauts fonctionnaires ne détiennent de parts de ce capital. En raison de sa participation au capital de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois, l'Etat belge est représenté au Conseil d'Administration de cette Société par 5 hauts fonctionnaires belges, dont l'un appartient à la SNCB.

22. Quelle est la participation technique et financière apportée par la SNCB dans la réalisation du terminal à conteneurs de Bettembourg (Grand-Duché) ?

Dans sa réponse, le Ministre signale que la SNCB ne participe pas à la réalisation du terminal à conteneurs de Bettembourg. Elle n'a non plus pris une participation financière. Comme il est d'usage entre réseaux de chemins de fer, la SNCB a fourni des informations quant à l'exploitation et l'organisation d'un terminal à conteneurs.

23. L'agence commerciale d'Arlon est placée sous la gestion de Liège, ce qui laisse présager sa disparition. On peut interpréter cette décision comme un petit « paquet cadeau » au Luxembourg. Un de plus : Quel est le motif de ce rapprochement avec Liège, alors qu'Arlon fait partie du groupe de Namur-Luxembourg ? Doit-on interpréter cette décision par le fait que le Luxembourg n'a plus droit à une agence commerciale ?

Le Ministre répond que la réforme de l'organisation des agences commerciales de la SNCB a essentiellement pour but d'augmenter l'efficacité de ces services en les libérant, dans toute la mesure du possible, de tâches spécifiquement administratives. Il n'est nullement question de supprimer l'agence d'Arlon.

24. Des travaux ont été exécutés à l'Atelier de Traction de Stockem pour permettre l'entretien des automotrices quadruples; celles-ci ne sont jamais venues à Stockem. Quelles en sont les raisons et quel a été le coût de ces travaux ? De même, l'entretien d'automotrices doubles supplémentaires devait être exécuté à l'Atelier de Stockem. Quelles sont les raisons de la non-exécution de cette décision ?

Dans sa réponse le Ministre a rappelé que c'est en 1971 qu'ont été étudiés les aménagements de l'atelier Stockem. Les bâtiments de l'atelier, conçus à l'époque de la traction vapeur, étaient trop grands pour les besoins; les installations

In de prijs van 1 252 frank van een biljet, zoals het thans nog wordt verkocht in het Groothertogdom, bedraagt het Luxemburgse aandeel (19 km) 112 frank en het NMBS-aandeel (211 km) 1 140 frank. Van 1 mei 1980 af, zal het NMBS-aandeel 1 276 frank bedragen ingevolge de Belgische tariefverhoging van 16 januari 1980.

21. Wat is het aandeel van de NMBS in het kapitaal van de CFL ? Is het waar dat hoge ambtenaren van de NMBS persoonlijke aandelen in dit kapitaal bezitten ?

De Minister antwoordt dat het kapitaal van de Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois verdeeld is onder de Luxemburgse Staat (63,25 pct.), de Belgische Staat (24,5 pct.) en de Franse Staat (12,25 pct.). Noch de NMBS, noch sommigen van haar hoge ambtenaren bezitten aandelen van dit kapitaal. Vanwege zijn deelname in het kapitaal van de Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois wordt de Belgische Staat in de Raad van Beheer van deze Maatschappij vertegenwoordigd door 5 hoge ambtenaren, waarvan een tot de NMBS behoort.

22. Wat is het technisch en financieel aandeel van de NMBS in de bouw van de containerterminal van Bettembourg (Groothertogdom) ?

De Minister wijst erop dat de NMBS niet deelneemt aan de realisatie van de containerterminal van Bettembourg. Zij heeft evenmin een financieel aandeel genomen. Zoals gebruikelijk tussen de spoorwegnetten onderling heeft de NMBS inlichtingen verschaft over de exploitatie en de organisatie van een containerterminal.

23. Het handelsagentschap van Aarlen is onder het beheer van Luik geplaatst, waaruit men kan afleiden dat het niet lang meer zal blijven bestaan. Dit besluit kan worden geïnterpreteerd als een van de vele « geschenkjes » die Luxemburg de laatste jaren heeft gekregen ! Waarom is Aarlen onder Luik geplaatst hoewel het deel uitmaakt van de groep Namen-Luxembourg ? Is dit besluit zo te interpreteren dat Luxemburg geen recht meer heeft op een handelsagentschap ?

De Minister antwoordt dat de hervorming van de organisatie van de handelsagentschappen van de NMBS hoofdzakelijk tot doel heeft de doeltreffendheid van deze diensten te verhogen door hen, zo veel mogelijk, te ontslaan van specifiek administratieve taken. Er is hoegenaamd geen sprake van dat het handelsagentschap van Aarlen zal worden opgeheven.

24. In de Tractiewerkplaats van Stockem zijn werken uitgevoerd om het onderhoud van vierledige motorrijtuigen mogelijk te maken; er zijn evenwel nooit zulke rijtuigen in Stockem geweest. Hoe komt dat en hoeveel hebben die werken gekost ? Ook het onderhoud van nog andere dubbele motorrijtuigen moest in de werkplaats van Stockem plaatsvinden. Waarom werd die beslissing nooit uitgevoerd ?

In zijn antwoord herinnerde de Minister eraan dat de werken voor aanpassing van de werkplaats Stockem in 1971 werden bestudeerd. De gebouwen van de werkplaats, opgevat voor de periode van de stoomtractie, waren te groot

ne répondaient plus aux exigences imposées pour le matériel de traction électrique et, de plus, le volume de l'atelier ne permettait pas d'y installer rationnellement un chauffage répondant aux normes de confort. Une concentration des aires d'activité a donc eu lieu. Les travaux d'aménagement ont été adjugés pour 12,8 millions en 1974. Dans l'aire réaménagée, ont été construites 2 fosses de visite courtes de 50 m et 2 fosses longues de 100 m, aptes à recevoir des automotrices doubles ou des locomotives.

Les 2 fosses longues, aptes à recevoir chacune 2 AM doubles, n'ont pas été prévues pour y effectuer des travaux d'entretien prévus aux AM quadruples. Toutefois, une AM de ce type effectuant un service passant par Arlon peut, le cas échéant, y être reçue pour permettre l'exécution de travaux de dépannage ou petites réfections accidentelles.

Les trains constitués par les 44 automotrices quadruples se situent en majorité sur la ligne Anvers-Charleroi. Seules 3 automotrices quadruples effectuent un service régulier sur les lignes 161/162. Il est donc normal que l'entretien prévu de ce matériel soit exécuté à l'atelier de Schaerbeek.

Le Ministre ajoute que l'affectation à Stockem d'automotrices doubles supplémentaires n'est pas suspendue. Elle est liée à une série de déplacements de divers types d'automotrices entre les ateliers de traction électrique : Schaerbeek, Ostende et Kinkempois, déplacements provoqués par la fourniture récente de la deuxième tranche de 12 automotrices quadruples, de la fourniture en cours de 26 automotrices doubles suivie d'une autre série de 26 automotrices.

Les déplacements d'automotrices entraînent la mise en place des organes de rechange nécessaires et des mouvements de personnel qu'il faut aussi initier.

Ces opérations préliminaires sont en cours.

L'augmentation d'effectifs à Stockem se réalisera à partir du 5 mai 1980.

25. A la demande de la CEE, la SNCB a mis en circulation depuis le 1^{er} octobre 1979, un nouveau train à marche rapide entre Bruxelles et Luxembourg, départ à Bruxelles-Nord à 17 h 27. Quel est le nombre moyen de voyageurs utilisant ce train depuis sa mise en circulation ? Existe-t-il une convention SNCB-CEE couvrant l'éventuel déficit de ce train à charge de la CEE ?

Dans sa réponse le Ministre indique que le train 147 circulant en semaine entre Bruxelles Nord (17.27) et Luxembourg (19.56) a été mis en marche depuis le 1^{er} octobre 1979 à la demande des CFL, se faisant l'interprète de certains dirigeants de la CEE. Le nombre moyen de voyageurs utilisant ce train depuis sa mise en circulation peut être évalué à \pm 75 voyageurs par jour, avec une occupation plus importante le vendredi. Il n'existe aucune convention entre la SNCB et la CEE concernant ce train.

voor de behoeften; de installaties beantwoordden niet meer aan de eisen gesteld voor het elektrisch tractiematerieel, en daarbij liet de uitgebreidheid van de werkplaats niet toe, volgens de normen van het comfort, er een rationele verwarming te installeren. De verschillende activiteiten werden dus geconcentreerd. De aanpassingswerken werden toegevoegd in 1974 voor een bedrag van 12,8 miljoen. Van deze aanpassingsfase dateren 2 korte schouwkuilen van 50 m en 2 lange schouwkuilen van 100 m waarop locomotieven en dubbele motorrijtuigen kunnen geplaatst worden.

Er was niet voorzien dat de 2 lange schouwkuilen, elk voor 2 dubbele motorrijtuigen, zouden dienen voor het uitvoeren van de voorziene onderhoudswerken aan de vierledige motorrijtuigen. Nochtans kan een motorrijtuig van dit type, dat Aarlen aandoet, boven deze schouwkuilen geplaatst worden om er eventueel gedepanneerd te worden of om er kleine toevallige herstellingswerken te ondergaan.

De treinen, samengesteld uit vierledige motorrijtuigen (met een effectief van 44 eenheden), rijden hoofdzakelijk op de lijn Antwerpen-Charleroi. Enkel 3 van dit type verzekeren regelmatig dienst op de lijnen 161/162. Het is dus normaal dat de voorziene onderhoudswerken aan dit materieel in werkplaats Schaerbeek gebeuren.

Nog steeds volgens de Minister, werd de toewijzing van bijkomende dubbele motorrijtuigen aan Stockem niet geschorst. Zij is gebonden aan een reeks mutaties van verscheidene types motorrijtuigen onder de elektrische tractiewerkplaatsen : Schaerbeek, Oostende en Kinkempois. Deze mutaties vinden hun oorzaak in de recente levering van de tweede schijf van 12 vierledige motorrijtuigen, in de aan de gang zijnde levering van 26 dubbele motorrijtuigen die dan zullen gevolgd worden door nog een reeks van 26 dubbele.

Door de overplaatsingen van motorrijtuigen moeten de nodige verwisselstukken ter plaatse gebracht worden, terwijl ook rekening dient gehouden met de noodzakelijke opleiding van personeel.

Deze voorafgaande operaties zijn aan gang.

De verhoging van het effectief te Stockem zal op 5 mei 1980 aanvangen.

25. Op verzoek van de EEG heeft de NMBS sinds 1 oktober 1979 een nieuwe sneltrein ingelegd tussen Brussel en Luxemburg, die in Brussel-Noord vertrekt om 17 u 27. Wat is het gemiddeld aantal reizigers op die trein sinds hij werd ingelegd ? Bestaat er een overeenkomst tussen de NMBS en de EEG om het eventuele tekort van die trein door de EEG te laten dragen ?

In zijn antwoord verklaarde de Minister dat de trein 147 die op weekdagen rijdt tussen Brussel-Noord (17.27) en Luxemburg (19.56), sedert 1 oktober 1979 ingelegd werd op vraag van de CFL als woordvoester van bepaalde leiders van de EEG. Sedert het inleggen van deze trein kan het aantal reizigers die er gebruik van maken, geschat worden op \pm 75 per dag, met een hogere bezetting op vrijdag. Er bestaat geen enkele overeenkomst tussen de NMBS en de EEG betreffende deze trein.

26. La SNCB a passé commande de 455 voitures M4 dont 115 de 1^{re} classe et 340 de 2^e classe. L'investissement est très important étant donné que chaque voiture coûte 12 millions et procure à l'industrie belge plus de 5 millions d'heures de travail en quatre ans. Les premières voitures M4 doivent circuler sur la ligne Liège-Ostende, les suivantes sur les relations Bruxelles-Hasselt-Genk et ensuite Bruxelles-Namur-Arlon. Les autres lignes seront desservies progressivement. Quels sont les critères retenus par la SNCB pour choisir les lignes prioritaires pour la mise en circulation de ces voitures ?

Le Ministre répond que les critères d'utilisation du matériel M4, retenus par la SNCB, sont les suivants :

- limiter le nombre de postes d'entretien, ayant ce matériel en charge, par souci de rationalisation;
- élaborer des roulements permettant un parcours kilométrique journalier moyen aussi élevé que possible;
- assurer des parcours raisonnablement équilibrés dans les deux régions linguistiques du pays;
- s'en tenir à une circulation sur lignes électrifiées, tenant compte du seul chauffage électrique prévu sur ce matériel.

27. La population du rayon de Marbehan-Virton revendique, à juste titre, un arrêt « intercity » à Marbehan. Quelles sont les raisons qui motivent l'élimination de Marbehan dans le réseau « intercity » (inter-villes) ?

Le Ministre répond que la gare de Marbehan n'a pas été incorporée à l'éventuel service intercity Bruxelles-Luxembourg, puisque le nombre actuel de voyageurs à Marbehan ne s'élève qu'à environ 450, chiffre nettement inférieur au minimum requis pour une gare intercity.

Le Ministre ajoute que, compte tenu de la densité de population et du fait que l'offre de transport actuel en gare de Marbehan est déjà très étoffée, les perspectives d'une augmentation de ce chiffre sont très minimes. Selon les propositions du Programme d'Action de la SNCB, Marbehan pourrait toutefois disposer d'excellentes relations avec Bruxelles grâce aux trains de desserte régionale accélérés jusqu'à Jemelle, et qui pourraient être prolongés comme trains intercity jusqu'à Bruxelles.

28. En attendant que soient analysées les nombreuses propositions émises à propos du plan de restructuration et que soient dégagées les mesures susceptibles d'améliorer le niveau du trafic et la situation financière de la SNCB, n'existe-t-il pas le danger de voir appliquer par petits paquets les différentes propositions de ce plan (suppressions d'arrêts, etc.) ?

Quel est l'engagement du Ministre sur ce point ?

À l'égard de la crainte formulée par certains de voir appliquer par petits paquets les différentes propositions que contient le plan d'action de la SNCB, il y a lieu de rappeler que le Conseil d'administration de la SNCB, en sa séance du 30 novembre 1979, a adopté une position claire qui évite toute équivoque. Le Ministre estime que le danger dont il est fait état n'est donc pas réel. Cela ne signifie toutefois pas que la

26. De NMBS heeft 455 M4-rijtuigen besteld, waarvan 115 eerste klasse en 340 tweede klasse. De investering is zeer groot, daar elk rijtuig 12 miljoen kost; zij verschaft aan de Belgische nijverheid meer dan 5 miljoen werkuren in vier jaar tijd. De eerste M4-rijtuigen moeten rijden op de lijn Luik-Oostende, de volgende op de verbinding Brussel-Hasselt-Genk en vervolgens Brussel-Namen-Aarlen. De andere lijnen zullen geleidelijk worden bediend. Welke criteria hanteert de NMBS om de voorranglijnen vast te stellen voor het in bedrijf nemen van die rijtuigen ?

De Minister antwoordt dat de door de NMBS weerhouden gebruikscriteria van het materieel M4 de volgende zijn :

- beperken van het aantal onderhoudsposten die met dit materieel belast zijn, dit om rationaliseredenen;
- uitwerken van beurtregelingen die toelaten een zo hoog mogelijk dagelijks kilometerparcours te verwezenlijken;
- verzekeren van op redelijke wijze voor de twee taalgebieden van het land verdeelde parcours;
- uitsluitend rijden op geëlektrificeerde lijnen, omdat in dit materieel enkel elektrische verwarming is voorzien.

27. De bevolking van de streek Marbehan-Virton eist terecht een intercity-halte in Marbehan. Waarom wordt Marbehan uitgeschakeld in het intercity-net ?

Het station van Marbehan werd, volgens de Minister, niet opgenomen in een eventuele intercity-dienst Brussel-Luxembourg, daar het huidige aantal reizigers te Marbehan ongeveer 450 bedraagt en dit cijfer lager is dan het minimum dat vereist is om te kunnen opgenomen te worden als intercity-station.

Nog steeds volgens de Minister, komt daarbij dat, rekening houdend met de bevolkingsdichtheid en met de hoge kwaliteit van het huidige vervoersaanbod in het station Marbehan, de perspectieven op een verhoging van dit cijfer uiterst gering zijn. Volgens de voorstellen van het Actieprogramma van de NMBS zal Marbehan echter over vlotte relaties met Brussel kunnen beschikken, dank zij de tussen Marbehan en Jemelle versnelde treinen van de regionale bediening. Deze treinen kunnen eventueel verlengd worden als intercity-treinen tot Brussel.

28. Bestaat niet het gevaar dat, in afwachting van de ontleding van de vele voorstellen betreffende het herstructureeringsplan en van de maatregelen om het niveau van het verkeer en de financiële toestand van de NMBS te verbeteren, de verschillende voorstellen van dat plan (opheffing van haltes enz.) trapsgewijze worden toegepast ?

Wat is de houding van de Minister hieromtrent ?

Ten aanzien van de vrees welke door sommigen wordt geformuleerd als zou men trapsgewijs de diverse voorstellen verwezenlijken welke in het actieplan van de NMBS zijn vervat, moet erop gewezen worden dat de Raad van Beheer van de NMBS in zijn vergadering van 30 november 1979 een zeer duidelijk standpunt heeft ingenomen dat elke twijfel dienaangaande wegneemt. Volgens de Minister is het gevaar

structure et l'exploitation du réseau ferroviaire ne peuvent subir aucune adaptation. Il suffit qu'il y ait accord préalable de la part des instances responsables.

29. Les autorails des lignes 165 - 167 - 166 - 163 sont vétustes. Il en résulte des avaries fréquentes avec retards et rupture des correspondances. Existe-t-il un plan de remplacement ?

Le Ministre répond que les adaptations successives du programme d'électrification du réseau SNCB ont remis en cause les prévisions d'utilisation ainsi que les conditions d'utilisation des autorails existants. La modernisation d'anciens autorails ou leur renouvellement partiel est encore à l'étude.

30. En règle générale, le matériel d'automotrices doubles est ancien. Les trains Arlon-Blankenberge ne sont pas nécessairement les plus confortables lorsqu'ils sont formés par des automotrices type 051 à 128 ou 502 à 539. Les automotrices quadruples sont peu utilisées sur cette ligne. Le matériel moderne ne devrait-il pas être exploité sur les lignes à longue distance et ainsi assurer un meilleur confort aux utilisateurs ?

Le Ministre répond que la SNCB s'efforce de prévoir, dans toute la mesure du possible, des automotrices de construction récente pour la relation Arlon-Knokke/Blankenberge. Il n'est toutefois pas possible de garantir ce matériel pour tous les trains/AM circulant sur l'axe 50/161/162. La SNCB est parfaitement consciente du problème que pose pour les voyageurs le confort de certains types d'automotrice sur de longs trajets. C'est pourquoi elle essaie d'éliminer ce matériel sur le trajet Namur-Luxembourg. Toutefois, en raison de la complexité du roulement des automotrices il est inévitable que les gares chargées de former des rames soient astreintes à introduire des automotrices séries 54-55-56 dans la composition des trains circulant sur la ligne 162.

Il faut en effet noter que ces automotrices représentent presque le tiers de l'effectif total des automotrices doubles de la SNCB.

Le Ministre ajoute que, dans l'intérêt du voyageur et tenant compte du mode d'exploitation choisi, les automotrices quadruples ne sont pas indiquées comme étant le matériel propre à desservir cette relation. En effet, sur cette relation, du matériel est fréquemment scindé ou accroché dans le but d'éviter au public les changements de train.

Comment par exemple, composer le train 917 dont :

- 3 automotrices doubles viennent de Blankenberge;
- 2 automotrices doubles de Knokke;

avec comme destination :

- la première - Arlon;
- les deuxième et troisième - omnibus Jemelle-Arlon;
- la quatrième - omnibus Namur-Jemelle;
- la cinquième - omnibus Namur-Liège ?

waar wordt op gewezen, derhalve niet reëel. Deze houding betekent evenwel niet dat de structuur en de exploitatie van ons spoorwegnet echt geen aanpassingen mogen ondergaan. Het is dienaangaande voldoende dat vooraf akkoord wordt bekomen vanwege de verantwoordelijke instanties.

29. De motorwagens van de lijnen 165 - 167 - 166 - 163 zijn verouderd. Ze zijn dan vaak defect, met als gevolg vertraging en het missen van aansluitingen. Bestaat er een vervangingsplan ?

Volgens de Minister zijn de opeenvolgende aanpassingen van het electrificatieprogramma van het NMBS-net oorzaak dat de vooropgestelde benutting, alsmede de benuttigingsvoorwaarden der nog bestaande motorwagens volledig moet herzien worden. De modernisering van oude motorwagens of hun gedeeltelijke hernieuwing ligt bijgevolg nog ter studie.

30. Over het algemeen zijn de dubbele motorrijtuigen oud materieel. De treinen Arlon-Blankenberge zijn niet noodzakelijk de meest comfortabele wanneer zij samengesteld zijn uit motorrijtuigen van de types 051 tot 128 of 502 tot 539. Vierledige motorrijtuigen worden op die lijn weinig gebruikt. Is het niet wenselijk op de lange lijnen modern materieel te gebruiken om de reizigers meer comfort te bieden ?

Volgens de Minister stelt, voor de verbinding Arlon-Knokke/Blankenberge, de NMBS alles in het werk om, in de mate van het mogelijke, motorrijtuigen in te zetten van recente constructie. Het is echter niet mogelijk dat materieel te waarborgen voor al de MR/treinen op de as 50/161/162. De NMBS geeft er zich terdege rekenschap van dat het comfort van bepaalde types van motorrijtuigen problemen kan stellen voor de reizigers welke over lange afstanden reizen. De Maatschappij tracht derhalve genoemd materieel niet in te zetten op het traject Namen-Luxembourg. Ingevolge de complexe beurtregeling welke de motorrijtuigen hebben is het evenwel onvermijdelijk dat de stations die belast zijn met de samenstelling van de treinen zich verplicht zien motorrijtuigen van de series 54-55-56 op te nemen in de samenstelling van treinen welke eveneens op de lijn 162 bollen.

Er mag dienaangaande niet uit het oog worden verloren dat genoemde motorrijtuigen bijna het derde deel van het totaal beschikbaar aantal dubbele motorrijtuigen van de NMBS uitmaken.

Nog steeds volgens de Minister en rekening houdende met de in het belang van de reizigers gekozen uitbatingsmethode, komen de vierledige motorstellen als typematerieel niet in aanmerking voor de bediening van deze relatie. Inderdaad, om te vermijden dat de cliëntele moet overstappen, wordt op deze relatie het materieel dikwijls gesplitst en samengevoegd.

Hoe, bijvoorbeeld, trein 917 samenstellen, waarvan :

- 3 dubbele motorstellen afkomstig zijn van Blankenberge;
- 2 dubbele motorstellen van Knokke;

met als bestemming :

- het eerste - Aarlen,
- het tweede en derde - stoptrein Jemelle-Aarlen;
- het vierde - stoptrein Namen-Jemelle;
- het vijfde - stoptrein Namen-Luik ?

Il est utile de signaler également que la longueur des quais à Bruxelles-Schuman ne permet pas la composition systématique de trois automotrices quadruples et que celle-ci devrait être limitée à deux unités.

31. L'électrification de la ligne 42 Rivage-Gouvy est prévue, ainsi que l'augmentation de la vitesse. Par contre, la transversale Bertrix-Gouvy serait interrompue, dit-on, par la suppression de Bastogne-Gouvy, ce qui aurait comme conséquence une diminution de voyageurs, élément dont pourrait se servir la SNCB pour supprimer définitivement la ligne. Est-ce bien là l'intention de la SNCB ? Car, s'il en était ainsi, tout déstagement possible de Libramont vers Liège serait supprimé, sauf en organisant le trafic via Namur où, ici encore, il faut compter avec l'encombrement de la ligne 152 et des opérations de manœuvre en gare de Namur. Qu'en est-il exactement ?

Le Ministre déclare que l'électrification de la ligne 42 Rivage-Gouvy ne figure actuellement à aucun plan d'électrification. Dans l'optique d'une exploitation simplifiée et moins onéreuse de cet axe, la SNCB a toutefois accepté d'en étudier la modernisation et l'éventuelle électrification. Pour les trois itinéraires mentionnés, les distances ferroviaires sont les suivantes :

via Gouvy : 111 km; via Marloie : 125 km et via Namur : 180 km. Il est dès lors exclu de réaliser la relation Bastogne-Liège via Namur.

Le Ministre estime que l'itinéraire via Marloie, quoique légèrement plus long que celui via Gouvy, présente par contre les avantages suivants :

— le temps de parcours est pratiquement égal, et peut être plus court, grâce à un meilleur équipement de lignes. Ce fait se vérifiera d'autant plus après l'électrification de la ligne 43 Marloie-Angleur;

— Bastogne obtiendra des communications plus aisées et systématiques avec les centres intermédiaires tels : Libramont, Jemelle et Marche.

Le Ministre en conclut que ces divers éléments ont justifié les propositions de la SNCB dans le cadre de son Plan d'Action.

32. Serait-il possible de connaître le programme d'électrification de la ligne Dinant-Bertrix-Athus ? On voit, en effet, que le transport de minerai est en expansion de 4,7 p.c. : transport en transit Anvers-Belval via Dinant-Bertrix. En raison de l'augmentation du carburant de traction — prévision 1980 + 393 millions de francs — une importante économie pourrait être réalisée par l'électrification, étant donné que l'augmentation prévue en énergie électrique atteindra 78 millions de francs. La ligne 152 est par ailleurs surchargée. Des bruits de coulisse permettent de s'interroger par ailleurs quant aux intentions des chemins de fer luxembourgeois (CFL) qui seraient de demander le détournement du trafic minerai Anvers-Belval par Lierne - Aerschot - Diest - Hasselt - Tongres - Liège - Rivage - Gouvy - Trois-Vierges - Luxembourg, puisque ce parcours serait électrifié en 1985. Cet

Daarenboven is het nuttig nog te vermelden dat de lengte van de perrons van Brussel-Schuman niet toelaat systematisch drie vierledige motorstellen te voorzien. De samenstelling zou moeten beperkt blijven tot twee eenheden.

31. Er wordt overwogen lijn 42 Rivage-Gouvy te elektrificeren en de snelheid ervan op te drijven. De dwarslijn Bertrix-Gouvy daarentegen zou worden onderbroken door het afschaffen van Bastogne-Gouvy, wat een vermindering van het aantal reizigers zou meebrengen, zodat de NMBS een argument zou hebben om de lijn definitief af te schaffen. Is dat de bedoeling van de NMBS ? Indien dat zo is, zou elke ontlasting van Libramont naar Luik onmogelijk worden behalve indien de treinen via Namen zouden lopen, waar dan rekening moet worden gehouden met een overbelasting van lijn 152 en manoeuvres in het station van Namen. Wat is er precies van aan ?

Volgens de Minister komt de elektrificatie van de lijn 42 Rivage-Gouvy op dit ogenblik op geen enkel elektrificatieplan voor. In de optiek van een vereenvoudigde en goedkopere exploitatie van deze as, heeft de NMBS alleszins aanvaard de modernisering en de eventuele elektrificatie ervan te bestuderen. Voor de drie aangehaalde reismogelijkheden zijn de spoorwegafstanden de volgende :

via Gouvy : 111 km; via Marloie : 125 km en via Namen : 180 km. Het is bijgevolg uitgesloten de relatie Bastogne-Luik via Namen te realiseren.

Nog steeds volgens de Minister, heeft de reisweg via Marloie, alhoewel iets langer dan deze via Gouvy, daarentegen de volgende voordelen :

— de rittijd is praktisch dezelfde, mogelijk zelfs korter, dank zij een betere uitrusting van de lijnen. Dit zal zich nog meer bevestigen na elektrificatie van de lijn 43 Marloie-Angleur;

— Bastogne zal kunnen beschikken over vlottere en meer systematische verbindingen met tussenliggende centra zoals : Libramont, Jemelle en Marche.

Daaruit besloot de Minister dat deze verschillende elementen de voorstellen van de NMBS in het kader van haar Actieplan rechtvaardigen.

32. Is het mogelijk het elektrificatieprogramma te kennen van de lijn Dinant-Bertrix-Athus ? Het vervoer van ertsen breidt uit met 4,7 pct. : transitovervoer Antwerpen-Belval via Dinant-Bertrix. Wegens de prijsstijging van de tractiebrandstof — vooruitzichten voor 1980 : + 393 miljoen frank — kan aanzienlijk worden bespaard door elektrificatie, aangezien de verhoging van de elektrische energie op 78 miljoen frank wordt geraamd. Bovendien is lijn 152 overbelast. Op grond van bepaalde geruchten kunnen vragen worden gesteld over de bedoeling van de Luxemburgse spoorwegen (CFL) die een omlegging van het ertsenvoer Antwerpen-Belval zouden vragen over Lier - Aerschot - Diest - Hasselt - Tongeren - Luik - Rivage - Gouvy - Trois-Vierges - Luxembourg, omdat dit traject in 1985 geëlectriceerd zou zijn. Die reisweg is langer en zou de voortzetting van de elektrificatiewerken in

itinéraire, s'il devait être décidé, est plus long et compromettrait l'avancement des travaux d'électrification ainsi que l'emploi pour les ateliers de traction du sud du pays.

Le Ministre a répondu que la ligne Dinant-Athus n'est pas prévue dans le plan décennal (d'électrification) de la Société. L'acheminement du trafic Arbed reste une préoccupation pour les services chargés d'étudier la modernisation des lignes drainant le trafic vers le sud du pays. Les études générales entreprises actuellement n'envisagent pas l'électrification de cet axe pour lequel un calcul de rentabilité doit encore être établi. Le Ministre ajoute que l'itinéraire via Liège pourrait être envisagé comme itinéraire de détournement.

33. Quels sont les progrès du trafic par conteneur depuis 10 ans, tant au plan commercial qu'au plan trafic rail ? Existe-t-il un service spécialisé pour suivre la politique à mener ? Si oui, quelle est son organisation et le nombre de personnes occupées ?

Le Ministre répond que le trafic ferroviaire par conteneur a évolué comme suit pendant les 10 dernières années :

1969	95 216
1970	121 446
1971	130 442
1972	163 826
1973	194 440
1974	226 318
1975	201 156
1976	225 013
1977	246 286
1978	284 331

La promotion du trafic conteneurisé retient constamment l'attention de la Direction commerciale de la SNCB. La politique de transport est élaborée par la Direction commerciale, d'ailleurs dans le cadre d'organisations internationales spécialement fondées à ce sujet. L'exécution de cette politique, et c'est le cas pour chaque point particulier, est assurée dans l'ensemble de l'organisation de la SNCB, conformément aux attributions confiées aux différents services.

Le bureau « Transcontainers et techniques spéciales de transport » de la Direction commerciale occupe 6 personnes, non compris le personnel de cadre supérieur, puisque ces derniers remplissent encore d'autres tâches professionnelles.

34. Quels sont les commentaires du Ministre à propos de la décision du conseil d'administration de novembre dernier, et notamment en ce qui concerne la mise en place d'un organe approprié, créé à l'initiative du pouvoir politique, afin de rechercher les conditions permettant à la SNCB de remplir pleinement son rôle dans le cadre d'une politique globale des transports ?

Dans sa réponse, le Ministre rappelle que lors de sa réunion du 30 novembre 1979, le conseil d'administration de la SNCB a procédé à un échange de vues au sujet

het gedrang brengen, evenals de tewerkstelling in de tractiewerkplaatsen van het zuiden van het land.

De Minister antwoordde dat de lijn Dinant-Athus niet voorzien is in het tienjarenplan van de Maatschappij wat betreft de electrificatie van het net. De bevordering van de trafiek Arbed blijft een bekommernis voor de diensten belast met de studie van de modernisatie van de lijn bestemd voor de trafiek naar het zuiden van het land. In de algemene studies, die nu reeds aangevat zijn, is de elektrificatie van deze as waarvoor nog een rentabiliteitsberekening moet worden opgemaakt, niet voorzien. Nog steeds volgens de Minister, zou de reisweg via Luik als omleidingsroute kunnen overwogen worden.

33. Hoe heeft het containervervoer zich de laatste 10 jaar ontwikkeld, zowel op commercieel gebied als op het gebied van het vervoer per spoor ? Bestaat er een gespecialiseerde dienst die het te voeren beleid volgt ? Zo ja, hoe is die dienst georganiseerd en hoeveel personen zijn er werkzaam ?

De Minister antwoordt dat het containervervoer per spoor de laatste 10 jaren is geëvolueerd als volgt :

1969	95 216
1970	121 446
1971	130 442
1972	163 826
1973	194 440
1974	226 318
1975	201 156
1976	225 013
1977	246 286
1978	284 331

De bevordering van het containervervoer wordt aandachtig gevolgd door de Handelsdirectie van de NMBS. Het transportbeleid wordt uitgestippeld door de Handelsdirectie in het kader trouwens van speciaal daartoe opgerichte internationale organisaties. De uitvoering van dat beleid, zoals overigens voor elk ander beleidspunt, wordt verzekerd in het geheel van de organisatie van de NMBS, overeenkomstig de bevoegdheden van de onderscheiden diensten.

Het bureau « Transcontainers en bijzondere vervoertechnieken » van de Handelsdirectie bestaat uit 6 personen, hoger kaderpersoneel niet inbegrepen, omdat dit personeel nog andere beroepstaken te vervullen heeft.

34. Hoe denkt de Minister over het besluit van de raad van beheer van de NMBS van november jl., en inzonderheid over de oprichting van een bijzonder orgaan, op initiatief van de politieke macht, dat zou worden belast met het onderzoek van de voorwaarden waaronder de NMBS haar taak volkomen kan vervullen in het kader van een algemeen vervoerbeleid ?

In zijn antwoord herinnert de Minister eraan dat de raad van beheer van de NMBS op zijn vergadering van 30 november 1979 van gedachten heeft gewisseld over het actiepro-

du plan d'action élaboré par la Direction. Parmi les avis exprimés figure effectivement le point qui fait l'objet de la présente question. On n'ignore sans doute pas, qu'il est difficile, sinon impossible de répondre favorablement à certaines aspirations en matière de l'organisation des transports. Le fait qu'en Belgique deux ministères ont chacun une mission propre en matière d'équipement en infrastructures, et l'inscription de notre politique de transport dans le cadre plus vaste du Marché commun rendent indispensables la concertation sur le plan intérieur et le respect des directives sur le plan européen.

C'est pourquoi le Ministre se propose, en fonction des opinions qui seront exprimées en la matière par les commissaires appelés à se prononcer sur le plan de la SNCB, et à l'instar de ce qui se réalise actuellement sur le plan de la politique portuaire, de faire étudier par un groupe de travail multidisciplinaire les besoins et les problèmes des trois modes de transport qui se trouvent en concurrence.

35. Dans le rapport annuel, on peut remarquer que les commissaires de la SNCB se voient à nouveau obligés de signaler parmi le personnel supérieur, la présence d'ingénieurs, médecins, juristes et inspecteurs principaux adjoints nommés hors cadre. Fin 1978, ce nombre de personnes était de 90. On peut, dès lors, poser la question de savoir pourquoi il y a 90 personnes hors cadre et occupant de très hautes fonctions? Quel est le coût annuel de ces agents « hors cadre » ?

Le Ministre répond que pour leur conserver une carrière correspondant à leur spécialisation, ces agents, ayant fait des études supérieures peuvent, lorsqu'ils remplissent certaines conditions d'ancienneté et de signalement les classant parmi l'élite de leur catégorie, obtenir le traitement afférent au grade immédiatement supérieur et être promu sur place. Cette promotion permet à la SNCB, entreprise à caractère industriel et commercial complexe, de les charger de tâches de gestion plus lourdes que celles qui correspondent à l'emploi du cadre qu'ils occupent. Il ne s'agit donc pas d'une extension du cadre mais d'une situation particulière. La dénomination « hors cadre » est utilisée pour les distinguer de leurs collègues occupant un emploi réservé exclusivement aux agents du cadre supérieur. Ladite promotion n'entraîne, dès lors, aucune dépense supplémentaire pour la SNCB.

36. Quels travaux va-t-on entreprendre pour prévenir de nouveaux accidents graves au passage à niveau 25 à Kapellen ?

Le Ministre a répondu que l'arrêté royal du 8 novembre 1956 prévoit la suppression du passage à niveau 25 à Kapellen moyennant la construction d'un passage supérieur et d'un couloir sous voies pour piétons. Le présent projet a été repris au plan de secteur d'Anvers, sanctionné par l'arrêté

gramma dat door de directie was opgesteld. Een van de geformuleerde standpunten was het punt waarop deze vraag betrekking heeft. Het is ongetwijfeld bekend dat het zeer moeilijk, zonet onmogelijk is, een gunstig gevolg te geven aan bepaalde betrachtingen i.v.m. de organisatie van het vervoer. Het feit dat enerzijds in België twee afzonderlijke ministeries elk een eigen taak hebben m.b.t. de vervoersinfrastructuur, en dat anderzijds onze transportpolitiek geïntegreerd is in het ruimer kader van de Europese Gemeenschap, maakt het absoluut noodzakelijk dat op het binnenlands vlak een overleg plaatsvindt en dat de Europese richtlijnen nauwgezet worden opgevolgd.

In de gegeven omstandigheden neemt de Minister zich voor om, in het licht van de standpunten die ter zake door de commissieleden zullen worden ingenomen omtrent het plan van de NMBS, en naar het voorbeeld van datgene wat op dit ogenblik tot stand wordt gebracht op het vlak van de havenpolitiek, een multidisciplinaire werkgroep te belasten met het onderzoek van de reële behoeften en de problemen van de drie transporttechnieken die op een concurrentiële markt optreden.

35. In het jaarverslag kan men vaststellen dat de commissarissen van de NMBS zich opnieuw verplicht zien de aandacht erop te vestigen dat er, eind 1978, 90 ingenieurs, geneesheren, juristen en adjunct-eerstaanwendende inspecteurs buiten kader waren benoemd. Men kan dan ook de vraag stellen waarom er 90 topambtenaren buiten kader zijn benoemd. Wat kosten die personeelsleden « buiten kader » jaarlijks ?

De Minister antwoordt dat, om voor hen een loopbaan te behouden in overeenstemming met hun specialisatie, de bedienden die hogere studies gedaan hebben, wanneer ze bepaalde voorwaarden van anciënniteit en aanschrijving vervullen, waardoor ze onder de elite van hun categorie gerangschikt worden, de bezoldiging kunnen bekomen betreffende de onmiddellijk hogere graad en ter plaatse benoemd worden. Dank zij die benoeming kan de NMBS, onderneming met een ingewikkeld industrieel en commercieel karakter, ze belasten met zwaardere beheerstaken dan die welke overeenstemmen met de betrekking van het kader die ze bekleeden. Het gaat dus niet om een uitbreiding van het kader maar om een bijzondere toestand. De benaming « buiten kader » wordt aangewend om ze te onderscheiden van hun collega's die een betrekking bekleeden welke uitsluitend aan bedienden van het hoger kader is voorbehouden. Bedoelde benoeming geeft derhalve geen aanleiding tot een bijkomende uitgave voor de NMBS.

36. Welke werken zullen uitgevoerd worden tot het voorkomen van nieuwe ernstige ongevallen aan OW 25 te Kapellen ?

De Minister antwoordde dat het koninklijk besluit van 8 november 1956 de afschaffing van de overweg 25 te Kapellen voorziet mits het bouwen van een overbrugging en van een onderdoorgang voor voetgangers. In het gewestplan Antwerpen bekrachtigd bij koninklijk besluit van 3 oktober

royal du 3 octobre 1979. Les travaux prévus par ce projet nécessitent la conclusion d'une convention qui règle l'intervention financière du Ministère des Communications, d'une part, et du Ministère des Travaux publics, d'autre part.

37. Quels investissements la SNCB effectuera-t-elle au moyen du crédit de 65 millions prévu à l'article 81.14 du budget ?

D'après le Ministre, le crédit de 65 millions de francs est réservé à :

- l'extension des installations de voie à Rodenhuize y compris la pose de voies le long du Moervaart;
- l'extension ultérieure des installations de voie tout le long du Sifferdok;
- l'extension et l'aménagement des installations de voie à proximité du quai Port Arthur.

38. Quelles sont les raisons qui empêchent une coordination sérieuse et efficace entre la SNCB et la SNCV ? Quel est le pouvoir du Ministre ? Pourquoi n'existe-t-il pas l'unification des tarifs entre les deux administrations (même prix-kilomètre) d'où possibilité d'acquiescer un billet pour un parcours complet (train et bus); le calcul des redevances réciproques sera simplifié (cette solution existe déjà pour les abonnements) ? Qui est responsable pour assurer les correspondances trains-bus et inversement ? Départ à commander par un seul responsable (SNCB).

D'où création de postes de « régulateur » SNCB dans les gares d'une certaine importance et moyens techniques (feux, sonorisation, indicateurs optiques) ?

Pourquoi n'existe-t-il pas de possibilité d'utiliser les abonnements émis par les deux administrations sur les deux systèmes de transport en cas de desserte parallèle (genre carte MTB) ?

Exemples :

- Ligne ferrée Arlon-Athus-Virton, fermée du samedi 14 h 18 m au lundi 4 h 58 m, l'exploitation étant assurée par bus SNCV.
- Ligne Arlon-Habay, ligne de complément n° 410 reprise par la SNCV : actuellement, l'abonnement n'est valable que sur un système de transport.

Peut-on espérer que tout ce qui est transport sera régi par un même ministère (eau, route, rail), question de répartition des subsides, question de normalisation des comptes ?

Le Ministre a répondu que la tarification ferrée SNCB étant d'application sur les anciennes lignes d'autobus de substitution, l'abonnement « train » était également valable sur la ligne de substitution parallèle à la ligne ferrée. Il n'a jamais existé de communauté entre une ligne ferrée et une ligne de complément. Lorsque la SNCV a repris les services d'autobus de la SNCB la communauté des abonnements a été maintenue pour une trentaine d'anciennes lignes de substitu-

1979, wordt voormeld ontwerp hernomen. De werken vervat in dit ontwerp vereisen de bekrachtingen van een overeenkomst welke de financiële tussenkomst van het Ministerie van Verkeerswezen enerzijds en van het Ministerie van Openbare Werken anderzijds vastlegt.

37. Welke investeringen zal de NMBS doen met het krediet van 65 miljoen dat onder artikel 81.14 in de begroting is opgenomen ?

Volgens de Minister is het krediet van 65 miljoen frank bedoeld voor :

- de uitbreiding van de spoorinstellingen te Rodenhuize met aanleg van sporen langs de Moervaart;
- de verdere uitbreiding van de spoorinstellingen langsheen het Sifferdok;
- de uitbreiding en aanpassing van de spoorinstallaties nabij de Port Arthurkaai.

38. Wat belet een ernstige en doeltreffende coördinatie tussen de NMBS en de NMVB ? Wat is de bevoegdheid van de Minister ? Waarom worden de tarieven tussen de twee besturen niet eengemaakt (zelfde prijs per kilometer) zodat men zich een biljet voor een volledig traject (trein en bus) kan aanschaffen ? De berekening van de wederzijdse retributie zou worden vereenvoudigd (die oplossing bestaat reeds voor de abonnements). Wie is verantwoordelijk voor de aansluitingen trein-bus en omgekeerd ? Het vertrekur dient door één verantwoordelijke (de NMBS) te worden bepaald.

Daarvoor is de oprichting van de functie van « regelaar » NMBS noodzakelijk in stations van enig belang, en moeten ook technische middelen worden ingeschakeld (lichten, klankinstallatie, optische tekens).

Waarom is het niet mogelijk de abonnements die door de twee maatschappijen worden uitgegeven op de twee vervoerssystemen te gebruiken indien de lijnen gelijklopend zijn (zoals bij de MTB-kaart) ?

Bijvoorbeeld :

- De spoorlijn Aarlen-Athus-Virton wordt niet gebruikt van zaterdag 14 u. 18 m tot maandag 4 u. 58 m, maar er is dan een NMVB-bus;
- Op de lijn Aarlen-Habay, aanvullingslijn nr. 410 overgenomen door de NMVB, is het abonnement thans slechts geldig op één van de twee systemen.

Mag men verwachten dat alle vervoer (water, weg, spoor) door een zelfde ministerie zal worden bestuurd, zowel voor de verdeling van de subsidies als voor de normalisering van de rekeningen ?

De Minister antwoordde dat, daar de spoortarificatie van de NMBS van toepassing was op de vroegere vervangings-autobussen, het treinabonnement eveneens geldig was op de parallelle vervangingslijn. Er heeft nooit een gemeenschap bestaan tussen een spoorlijn en een aanvullende lijn. Wanneer de NMVB de autobusdiensten van de NMBS heeft overgenomen, werd gemeenschap van abonnements behouden voor een dertigtal vroegere vervangingslijnen. Het gaat om

tion. Il s'agissait de cas où ni le train ni le bus seul n'offraient des possibilités suffisantes de transport. Parmi ces relations figure la ligne Arlon-Athus-Virton. En ce qui concerne la coordination SNCV-SNCB, des conventions signées par les deux sociétés existent pour une centaine des gares importantes. Des fonctions de « régulateur » ont été créées et sont assurées par des agents de la SNCB. Un programme d'équipement des gares importantes est en exécution. Il comprend, outre la construction de gares routières, l'équipement technique nécessaire à une bonne régulation et ceci en fonction des situations et besoins locaux. De même des conférences horaires sont régulièrement organisées sur le plan régional entre la SNCB et la SNCV en vue d'assurer pleinement les correspondances. A la demande du Ministre ces conférences se tiendront également au niveau des sous-régions vicinales et les exploitants privés y seront désormais invités.

39. La SNCB maintient toujours la distinction entre 1^{re} et 2^e classe. Un commissaire se demande si, dans les circonstances actuelles, compte tenu du degré d'occupation moins élevé des voitures de 1^{re} classe et du produit unitaire supérieur par voyageur, la distinction est encore justifiée à présent.

Le Ministre a répondu que la SNCB ne peut supprimer la 1^{re} classe pour les raisons suivantes :

a) la situation en matière de classes de voiture résulte d'accords liant les réseaux de chemins de fer sur le plan international;

b) cette mesure coûterait à la SNCB une perte de recettes de plus de 700 millions de francs par an.

40. La (B)-revue a annoncé l'installation, dans sept gares de la SNCB, d'un Bancomat à l'usage des voyageurs. Un commissaire demande pourquoi l'on n'a pas placé un Postomat et s'il est éventuellement possible de faire appel également aux services correspondants de l'Administration des postes.

Le Ministre a répondu que la (B)-revue du mois de décembre 1979 a annoncé l'installation dans sept gares, d'appareils POP (point of payment) aux guichets du service international et des abonnements.

Il ne s'agit pas de distributeurs automatiques de billets de banque dans le genre des Bancomat ou des Postomat, mais d'un système de transfert électronique de fonds qui consiste à débiter le compte du client par le crédit du compte de la SNCB pour le paiement du prix d'un titre de transport international ou l'achat d'un abonnement.

Ce système, qui comporte une imprimante à Bruxelles-Midi et 26 terminaux dans sept des principales gares du pays (Bruxelles-Midi, Nord et Central, Liège Guillemins, Anvers Central, Gand-Saint-Pierre et Charleroi Sud) a été installé à la demande du Crédit communal de Belgique avec lequel un contrat d'essai d'un an a été conclu; tous les frais y afférents sont à la charge du Crédit communal.

gevallen waar noch de trein noch de autobus alleen voldoende vervoersmogelijkheden boden. De lijn Arlon-Athus-Virton is begrepen in die verbindingen. Wat de coördinatie NMVB-NMBS betreft, werden voor een honderdtal belangrijke stations, conventies ondertekend door beide maatschappijen. Functies van « regelaar » werden opgericht en worden verzekerd door personeelsleden van de NMBS. Een programma tot uitrusting van de belangrijke stations is in uitvoering. Naast de oprichting van autobusstations omvat dit programma de nodige technische uitrusting voor een behoorlijke regeling in functie van de plaatselijke toestanden en noden. Anderzijds worden regelmatig uurregelingen-besprekingen georganiseerd op regionaal vlak tussen de NMBS en de NMVB, ten einde de aansluitingen volledig te verzekeren. Op verzoek van de Minister zullen die besprekingen eveneens plaatshebben op het niveau van de subgroepen van de NMVB en de privé-exploitanten zullen voortaan uitgenodigd worden.

39. Bij de NMBS wordt nog steeds het onderscheid in stand gehouden tussen 1ste en 2de klas. Gelieve te laten weten of in de gegeven omstandigheden, rekening gehouden met de lagere bezetting van de rijtuigen in 1ste klas, en met de hogere eenheidsopbrengst per reiziger, het onderscheid nog steeds kan worden verantwoord.

De Minister antwoordde dat de NMBS de 1ste klasse niet kan afschaffen om de volgende redenen :

a) het behoud van de rijtuigklassen spruit voort uit akkoorden die de onderscheiden spoorwegnetten op internationaal vlak binden;

b) bedoelde maatregel zou aan de NMBS een ontvangstverlies van ruim 700 miljoen frank per jaar berokkenen.

40. In de (B)-revue werd medegedeeld dat in een zevental stations van het NMBS-net een Bancomat werd geplaatst ten behoeve van de reizigers. Gelieve te laten weten waarom er geen Postomat werd geplaatst en of er eventueel mogelijkheid is dat ook op deze diensten van het Bestuur des Postchecks een beroep zou worden gedaan.

De Minister antwoordde dat de (B)-revue van december 1979 de installatie heeft bekendgemaakt van apparaten POP (point of payment) aan de loketten van de internationale reizigersdienst en van de abonnementen.

Het gaat hier niet om automatische verdelers van bankbiljetten in de aard van Bancomat of Postomat maar wel om een elektronisch systeem van fondsenbeweging die hierin bestaat dat het mogelijk is de rekening van de klant te debiteren en tegelijk de rekening NMBS te crediteren voor de prijs van een internationaal vervoerbewijs en voor de aankoop van een abonnement.

Het systeem dat een drukinstallatie te Brussel-Zuid en 26 terminals opgesteld in de zeven meest belangrijke stations van het net omvat (Brussel-Zuid, Noord en Centraal, Liège Guillemins, Antwerpen Centraal, Gent-Sint-Pieters en Charleroi-Sud) werd geïnstalleerd op aanvraag van het Gemeentekrediet van België met hetwelk een contract op de proef voor één jaar werd afgesloten; alle kosten die hieraan verbonden zijn, vallen ten laste van het Gemeentekrediet.

Les appareils POP sont accessibles aux personnes en possession d'une carte de banque « Mister Cash », mais il a été convenu que si, après un an, il n'y a pas de compatibilité entre le réseau « Mister Cash » et tout autre réseau similaire, il sera mis fin au contrat.

La SNCB a été saisie également de demandes des groupes « Mister Cash » et « Bancontact » pour l'installation dans les gares de distributeurs automatiques de billets de banque. Ces demandes sont à l'examen dans le cadre des concessions accordées par la SNCB à des entreprises commerciales.

Une demande semblable de l'Office des chèques postaux serait évidemment examinée très favorablement et dans les mêmes conditions. En effet, rien ne s'oppose à installer plusieurs types de distributeurs de billets de banque dans les mêmes gares, dans la mesure où l'emplacement disponible le permet.

41. Un commissaire demande où en est la question de la suppression des passages à niveaux sur le territoire de la commune de Bilzen.

Le Ministre a répondu que, momentanément, des discussions sont en cours entre les différentes instances concernées afin d'arriver à une solution de suppression acceptable pour chacun, des passages à niveau n^{os} 44 et 44A à Bilzen.

Il est prévu que les plans destinés à l'enquête publique seront établis dans le cadre des travaux nécessaires pour l'aménagement de la plate-forme à Bilzen, si toutefois un accord au sujet de la solution est réalisé en temps voulu.

Dans ce cas, il est à prévoir que l'enquête « de commodo et incommodo » aura lieu dans la deuxième moitié de 1980.

B. Transports urbains et régionaux

1. En vue de promouvoir les transports publics urbains et régionaux, la SNCB a commandé un certain nombre d'autobus articulés de grande capacité. Ces autobus ne gêneront-ils pas le trafic et dans ces circonstances, la vitesse commerciale pourra-t-elle être augmentée ?

Le Ministre répond que l'objectif visé par l'acquisition d'autobus articulés de grande capacité est de pouvoir transporter, aux heures de pointe, un nombre accru d'usagers (capacité de 50 p.c. supérieure).

Ces autobus sont conçus de manière à ce qu'ils soient aussi maniables que les autobus standard, et s'intègrent aussi aisément dans le trafic.

Par rapport au nombre de personnes transportées, l'espace occupé par le véhicule de transport public sera réduit.

De POP-apparaten staan ter beschikking van alle personen die in het bezit zijn van een bankkaart « Mister-Cash »; er werd echter overeengekomen dat, zo na een jaar er geen verenigbaarheid wordt bereikt tussen het « Mister-Cash »-systeem en elk ander gelijkaardig systeem, er aan het contract een eind zal worden gesteld.

De NMBS heeft vanwege de groepen « Mister Cash » en « Bancontact » aanvragen ontvangen voor het installeren in de stations van automatische verdelers van bankbiljetten. Deze aanvragen worden onderzocht in het raam van de concessies door de NMBS toegestaan aan handelsondernemingen.

Een gelijkaardige vraag vanwege het Bestuur der Postchecks zal natuurlijk zeer welwillend en in dezelfde voorwaarden worden onderzocht. Inderdaad, er is geen enkel bezwaar dat biljettenverdelers van verschillend type in dezelfde stations zouden worden geplaatst in de mate dat de vereiste ruimte hiertoe beschikbaar is.

41. Gelieve de stand van zaken te geven omtrent de afschaffing van de spooroverwegen op het grondgebied van de gemeente Bilzen.

De Minister antwoordde dat er momenteel nog steeds besprekingen aan gang zijn tussen de verschillende betrokken besturen om tot een voor iedereen aanvaardbare oplossing voor het afschaffen van de overwegen nrs 44 en 44A te Bilzen te komen.

Er wordt voorzien dat de plans bestemd voor een openbaar onderzoek in verband met deze werken samen met de noodzakelijke aanpassingswerken van de spoorwegbedding te Bilzen zullen opgemaakt worden, indien tijdig een akkoord wordt bekomen over de oplossing.

Alsdan mag verwacht worden dat het onderzoek « de commodo et incommodo » in de tweede helft van 1980 kan ingesteld worden.

B. Stedelijk vervoer en streekvervoer

1. Ten einde het stedelijk en regionaal gemeenschappelijk vervoer te bevorderen heeft de NMVB een aantal gelede autobussen met grote capaciteit besteld. Zullen deze autobussen geen hinder vormen voor het verkeer en zal de commerciële snelheid in deze omstandigheden kunnen opgevoerd worden ?

Volgens de Minister is de bedoeling bij de aankoop van gelede bussen van grote capaciteit, tijdens de spitsuren, een groter aantal reizigers te kunnen vervoeren (50 pct. meer capaciteit).

De autobussen zijn derwijze opgevat dat zij even wendbaar zijn als de standaardautobussen en zich even gemakkelijk in het verkeer kunnen integreren.

De ruimte bezet door dit rijtuig voor openbaar vervoer zal, in verhouding tot het aantal vervoerde reizigers, verminderd worden.

Quant à la vitesse commerciale, on peut espérer que la dimension plus grande du véhicule sera compensée par un embarquement et un débarquement plus rapides, puisqu'il comporte quatre portes.

2. L'article 81.30 (p. 40) prévoit un crédit de 724,6 millions pour le rachat des parts sociales restantes des sociétés de transports urbains.

Des intérêts ont-ils été versés sur ces parts au cours des dernières années et, dans l'affirmative, quel en a été le montant ?

Le Ministre répond que le transfert à l'Etat des parts du privé a eu lieu le 1^{er} janvier 1978; le remboursement de ces parts a été étalé sur trois exercices : 800 millions en 1978 et 1979; 724,6 millions en 1980. Seules les deux dernières tranches (79 et 80) portaient intérêt, à un taux de 7 p.c., jusqu'à la date de leur liquidation.

En 1978, ces charges d'intérêt, supportées par les sociétés de transports intercommunaux, représentaient 106,7 millions et en 1979, 60 millions.

3. Le fait est que les utilisateurs néerlandophones des transports urbains de Bruxelles sont rarement servis dans leur propre langue; depuis des dizaines d'années déjà, cela pose un problème.

Juste avant la dernière guerre et au lendemain de celle-ci, cette situation s'était quelque peu améliorée, mais au cours des dernières années, elle a de nouveau beaucoup empiré.

Le fait que la STIB emploie un grand nombre d'étrangers n'est pas sans rapport avec cette évolution.

Et cependant, il y a déjà bien des années que les Flamands ont insisté pour que l'on demande à ces travailleurs de pratiquer eux aussi un minimum de bilinguisme.

D'après le rapport fait par M. Verleysen le 31 octobre 1972 sur le budget de la Culture néerlandaise pour 1972, Secteur des Communications, le Ministre de l'époque avait déjà répondu qu'il avait à plusieurs reprises attiré l'attention de la société sur cette nécessité.

Or, jusqu'ici, tout cela n'a donné pratiquement aucun résultat.

— N'est-il vraiment pas possible de changer cet état de choses ?

— N'y a-t-il pas de Belges candidats à ces emplois ?

— Combien d'étrangers les différentes sociétés de transports intercommunaux occupent-elles actuellement ?

Le Ministre déclare que la STIB recrute en principe du personnel d'exploitation ayant une connaissance élémentaire des deux langues nationales. L'épreuve d'admission comporte à cet effet la rédaction d'un rapport dans la langue principale et une épreuve orale dans la seconde langue. Si un agent n'a pas la connaissance nécessaire de la deuxième lan-

Wat de commerciële snelheid betreft, mag verhoopt worden dat de grotere afmetingen van het voertuig zal gecompenseerd worden door een vlugger op- en uitstappen, vermits de gelede autobus vier deuren heeft.

2. Artikel 81.30 (blz. 40) voorziet in een krediet van 724,6 miljoen voor inkoop van de nog resterende maatschappelijke aandelen in maatschappijen voor stedelijk vervoer.

Werden in de voorbije jaren op deze aandelen intresten uitgekeerd en, zo ja, hoeveel ?

De Minister antwoordt dat de overdracht van de privé-aandelen aan de Staat heeft plaatsgehad op 1 januari 1978; de terugbetaling van die aandelen is gespreid over drie dienstjaren : 800 miljoen in 1978 en 1979; 724,6 miljoen in 1980. Enkel de twee laatste schijven wierpen een intrest af van 7 pct. tot de datum van hun uitbetaling.

In 1978 vertegenwoordigden die intrestenlasten, gedragen door de maatschappijen voor intercommunaal vervoer, 106,7 miljoen; in 1979 bedroegen ze 60 miljoen.

3. Het feit dat de Nederlandstalige reizigers, gebruik makend van het stedelijk vervoer te Brussel, vaak niet in hun eigen taal bediend worden, is een reeds tientallen jaren oud probleem.

Vlak vóór en na de voorbije oorlog was in deze situatie enige verbetering getreden, maar in de recente jaren ging het opnieuw weer veel slechter.

Het feit dat talrijke vreemdelingen bij de MIVB tewerkgesteld worden is daar niet vreemd aan.

Reeds jaren geleden werd nochtans van Vlaamse zijde erop aangedrongen dat ook van deze werknemers een minimum aan tweetaligheid zou gevraagd worden.

De Minister antwoordde reeds dat (volgens het verslag van 31 oktober 1972 inzake de begroting van Nederlandse Cultuur 1972, Sector Verkeerswezen) hij de maatschappij herhaaldelijk op deze noodzakelijkheid had gewezen.

De resultaten zijn tot op heden echter praktisch nihil :

— Kan hier geen verandering in komen ?

— Zijn er geen Belgische liefhebbers voor deze betrekkingen ?

— Hoeveel vreemdelingen zijn er op dit ogenblik tewerkgesteld bij de verschillende maatschappijen voor Intercommunaal Vervoer ?

Volgens de Minister werft de MIVB in principe voor de exploitatie personeel aan met een elementaire kennis van beide landstalen. Het toelatingsexamen omvat te dien einde de opstelling van een verslag in de hoofdtal en een mondelinge proef in de tweede taal. Als een personeelslid niet de nodige kennis van de tweede taal bezit, moet hij vervolmakingscur-

gue, il doit suivre des cours de perfectionnement de cette langue et présenter, à l'issue de ces cours, une épreuve. En cas d'échec, une nouvelle série de leçons est imposée. Aucun candidat ne peut passer dans le cadre du personnel effectif s'il n'a pas réussi le test imposé.

Malgré les contacts permanents avec les services du Ministère de l'Emploi et du Travail, il arrive que les candidats ne répondent pas aux besoins imposés par le service d'utilité publique qui doit être assuré. Dans ce cas, des annonces illustrées ont été insérées, dans la presse, en plus grand nombre dans les grands journaux ayant une diffusion sensible dans le Brabant. Il s'est fait, au cours des dernières années, que tous ces moyens ne suffisent pas.

Faute de candidats nationaux, et dans le souci de répondre au service d'utilité publique, dont la STIB a la charge, il a été procédé à l'engagement à titre temporaire d'immigrés. Les exigences à leur égard sont les mêmes que celles décrites plus haut, y compris le cycle de séances dans le laboratoire de langues et la réussite de l'épreuve orale.

Au 30 novembre 1979 la répartition du personnel de la STIB est la suivante :

	Belges	CEE	Immigrés	Total
Employés . . .	1 665	14	2	1 681
Ouvriers . . .	3 454	285	1 050	4 789
Total . . .	5 119	299	1 052	6 470

Le nombre d'étrangers occupant un emploi dans les autres sociétés de transport public est insignifiant.

4. L'article 91.01 (p. 46) prévoit un crédit de 1 500 millions de francs pour le remboursement aux villes de Bruxelles et d'Anvers d'emprunts contractés pour le préfinancement des travaux du métro.

Quelle est la répartition de ce montant entre les deux villes ?

Le Ministre a répondu que le crédit sollicité doit permettre à la ville d'Anvers de procéder à raison de 1 500 millions de francs au remboursement des capitaux empruntés auprès du Crédit communal de Belgique en vue du financement d'une série de travaux d'infrastructure à exécuter dans le cadre de la promotion des transports urbains dans l'agglomération anversoise.

5. Quels montants seront affectés en 1980 à la promotion des transports publics à Gand ?

Quel est le coût du prolongement de la ligne de tram n° 1 jusqu'à Wondelgem ?

La réponse était libellée comme suit :

a) Le programme élaboré pour 1980 en ce qui concerne la promotion des transports publics à Gand s'établit provisoirement à 230 millions de francs.

sussen volgen in deze taal en aan het einde van deze reeks cursussen een test afleggen. Als hij faalt, moet hij een nieuwe reeks lessen volgen. Geen enkele kandidaat kan in vast dienstverband aangenomen worden zolang hij de opgelegde proef niet met succes aflegt.

Ondanks de voortdurende contacten met de diensten van het Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid, gebeurt het dat de kandidaten niet beantwoorden aan de eisen opgelegd door de dienst van openbaar nut die moet verzekerd worden. In dit geval werden geïllustreerde aankondigingen in de pers ingelast, in groter aantal in de grote dagbladen die een merkbare verspreiding hebben in Brabant. Maar de laatste jaren voldoen al deze middelen niet.

Bij gebrek aan Belgische kandidaten, en ten einde te beantwoorden aan de dienst van openbaar nut, waarmee de maatschappij gelast is, werd er overgegaan tot de aanwerving te voorlopigen titel van geïmmigreerden. De eisen te hunnen opzichte zijn dezelfde als deze hierboven beschreven, met inbegrip van de cyclus lessen in het taallaboratorium en het lukken van de mondelinge proef.

Op 30 november 1979 is de indeling van het personeel van de MIVB de volgende :

	Belgen	EEG	Geïmmigreerden	Totaal
Bedienden . . .	1 665	14	2	1 681
Werklieden . . .	3 454	285	1 050	4 789
Totaal . . .	5 119	299	1 052	6 470

Het aantal vreemdelingen tewerkgesteld in de andere maatschappijen van openbaar vervoer is onbeduidend.

4. Artikel 91.01 (blz. 46) voorziet in een krediet van 1 500 miljoen terugbetalingen aan Brussel en Antwerpen van leningen voor de prefinanciering van de metrowerken.

Hoe is de onderverdeling van dit bedrag per stad ?

Hierop antwoordde de Minister dat het aangevraagd krediet de stad Antwerpen moet toelaten naar rato van 1 500 miljoen frank de leningen terug te betalen die waren opgenomen bij het Gemeentekrediet van België met het oog op de financiering van een reeks infrastructuurwerken binnen het raam van de bevordering van het stedelijk vervoer in de Antwerpse agglomeratie.

5. Welke bedragen zullen in 1980 besteed worden voor de promotie van het openbaar vervoer in de stad Gent ?

Wat kost de verlenging van tramlijn 1 tot Wondelgem ?

Het antwoord luidde als volgt :

a) Het programma opgesteld voor 1980 met het oog op de bevordering van het openbaar vervoer in het Gentse, is voorlopig vastgesteld op 230 miljoen frank.

b) Ce montant comprend notamment 180 millions de francs pour la prolongation de la ligne n° 1 jusqu'à Wondelgem.

6. Le projet de budget 1980 et le feuilleton 1979 prévoient les postes suivants pour les transports publics :

	En millions de francs
Article 22.01	13 880
Article 66.04	700
	<hr/> 14 580
Article 81.28 (section 31 - titre II)	9 842,9
Feuilleton 1979	650

Un membre aimerait savoir quelle est la répartition de ces montants entre la SNCV et les diverses sociétés de transports urbains. Par ailleurs, le commentaire permet de supposer que le crédit inscrit à l'article 22.01 est également destiné, en partie, au rachat des participations du secteur privé. Ceci est-il exact ?

Le Ministre a répondu que la répartition des crédits de déficits d'exploitation pour 1980 se présente comme suit :

	En millions de francs
SNCV	6 582,3
STIB	5 502,2
MIVA	975,8
STIL	814,7
MIVG	401,7
STIC	200,6
STIV	102,7
(c'est-à-dire art. 22.01 + art. 66.04)	<hr/> 14 580

Il est prévu un seul article dans le budget pour les travaux relatifs à la promotion des transports en commun dans les grandes agglomérations, et ceci pour tenir compte du fait que des engagements peuvent être retardés par suite de difficultés dans les études ou dans l'établissement des dossiers. En pratique, il en résulte que les prévisions pour une année déterminée ne sont pas toujours réalisées. L'important est d'interpréter les chiffres dans le cadre global du plan 76-80 qui prévoit :

	En milliards de francs
Liège-Charleroi	12,5
Gand-Anvers	12,5
Bruxelles	25,0
	<hr/> 50,0

b) In dit cijfer is een bedrag begrepen van 180 miljoen frank voor de verlenging van tramlijn 1 tot Wondelgem.

6. De ontwerp-begroting 1980 en het bijblad 1979 voorzien in de volgende posten voor het openbaar vervoer :

	In miljoenen franken
Artikel 22.01	13 880
Artikel 66.04	700
	<hr/> 14 580
Artikel 81.28 (sectie 31 - titel II)	9 842,9
Bijblad 1979	650

Graag bekwam een lid de verdeling van deze bedragen voor de NMVB en de verschillende maatschappijen voor stedelijk vervoer. Verder laat de toelichting veronderstellen dat in het krediet voorzien bij artikel 22.01 ook een deel voor de overnamen van de privé-aandelen zou bestemd zijn. Is dit juist ?

De Minister antwoordde dat de verdeling van de kredieten tot compensatie van de exploitatietekorten voor 1980 als volgt is :

	In miljoenen franken
NMVB	6 582,3
MIVB	5 502,2
MIVA	975,8
STIL	814,7
MIVG	401,7
STIC	200,6
STIV	102,7
(d.i. art. 22.01 + art. 66.04)	<hr/> 14 580

Voor de werken voor de bevordering van het gemeenschappelijk vervoer in de grote agglomeraties is één enkel artikel in de begroting voorzien ten einde te vermijden dat de vastleggingen zouden gehinderd worden tengevolge van moeilijkheden der studieopdrachten, plans en bestekken. De voorzieningen per agglomeratie voor een bepaald jaar kunnen daardoor in de praktijk niet steeds gerealiseerd worden. Het is echter belangrijker de cijfers te interpreteren in het globale kader van het plan 76-80 dat ter zake voorzagt :

	In miljarden franken
Luik-Charleroi	12,5
Gent-Antwerpen	12,5
Brussel	25,0
	<hr/> 50,0

La situation actuelle est la suivante, compte tenu des réalisations de l'année 1979 :

	1976	1977	1978	1979	Total
Bruxelles	4 654	5 629	4 859,7	6 587,9	21 730,6
Anvers	3 810	2 029	2 676,5	1 682,3	10 197,8
Liège	338	413	1 092,8	931,4	2 775,2
Charleroi	668	1 142	1 164,7	1 043,5	4 018,2
Gand	10	6	6,3	9,3	31,6
				(*) 10 254,4	38 753,4
Crédit 1980					9 842,9
					48 596,3

Lors de la mise en route de procédures d'adjudication en 1980, il sera tenu compte en premier lieu des chiffres pilotes du plan 76-80. Au cas où des écarts se produiraient, dus à la progression des études et des dossiers ou à la liaison de certains chantiers entre eux, une compensation sera prévue dans le cadre du plan 1981-1985.

Ensuite, le Ministre a déclaré qu'en dehors de l'intérêt payé par les sociétés sur le capital non encore remboursé — ce qui sera fait dans les premiers mois de 1980 — le privé ne percevra plus rien à partir du 1^{er} janvier 1980. La dernière tranche du rachat des participations du secteur privé est cependant prévue à l'article 81.30, section 31, du titre II.

7. L'article 31.03 (p. 14) prévoit un crédit de 425 millions de francs au titre de l'intervention de l'Etat dans la charge résultant des intérêts. Un commissaire aimerait savoir comment ce crédit est réparti entre les sociétés de transports en commun.

Le crédit prévu à l'article 31.03 se répartit comme suit :

Société des transports intercommunaux de Bruxelles	F 345 000 000
Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen	35 000 000
Société des transports intercommunaux de la région liégeoise	20 000 000
Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Gent	18 000 000
Société des transports intercommunaux de l'agglomération verviétoise	3 000 000
Société des transports intercommunaux de Charleroi	4 000 000
Total	F 425 000 000

(*) Ce montant comprend les crédits initiaux (9 604,6) et le supplément (650 millions) prévu au feuilleton.

Thans is de situatie, rekening houdend met de realisaties in 1979, de volgende :

	1976	1977	1978	1979	Totaal
Brussel	4 654	5 629	4 859,7	6 587,9	21 730,6
Antwerpen	3 810	2 029	2 676,5	1 682,3	10 197,8
Luik	338	413	1 092,8	931,4	2 775,2
Charleroi	668	1 142	1 164,7	1 043,5	4 018,2
Gent	10	6	6,3	9,3	31,6
				(*) 10 254,4	38 753,4
Krediet 1980					9 842,9
					48 596,3

Bij het inzetten der aanbestedingsprocedures in 1980 zal dus in de eerste plaats moeten rekening gehouden worden met het realiseren van de richtcijfers van het plan 76-80. Daar waar afwijkingen zouden voorkomen die het gevolg zijn van de vooruitgang van de technische voorbereiding der werken en dossiers of de onderlinge afhankelijkheid van bepaalde werven, zal een compensatie moeten voorzien worden in het kader van het plan 1981-1985.

Verder verklaarde de Minister dat, buiten de door de maatschappij betaalde intrest op het nog niet terugbetaald kapitaal — hetgeen in de eerste maanden van 1980 zal gebeuren — de privé niets meer zal ontvangen vanaf de maand januari 1980. De laatste schijf van de afkoop van de privé-aandelen is evenwel voorzien in artikel 81.30, sectie 31, van titel II.

7. Artikel 31.03 (blz. 14) voorziet in een krediet van 425 miljoen frank voor een tussenkomst in intrestlasten. Een lid vroeg naar de onderverdeling per maatschappij voor gemeenschappelijk vervoer.

Het krediet ingeschreven onder artikel 31.03 is onderverdeeld als volgt :

Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel	F 345 000 000
Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen	35 000 000
Société des transports intercommunaux de la région liégeoise	20 000 000
Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Gent	18 000 000
Société des transports intercommunaux de l'agglomération verviétoise	3 000 000
Société des transports intercommunaux de Charleroi	4 000 000
Totaal	F 425 000 000

(*) Dit bedrag bevat de oorspronkelijke kredieten (9 604,6) en het supplement (650 miljoen) opgenomen in het bijblad.

8. Un membre aimerait avoir quelques précisions sur la différence entre les charges d'intérêt incombant aux villes, dont il est question à l'article 21.01 de la section 31, et l'intervention de l'Etat dans la charge des intérêts visée à l'article 31.03 de la même section.

D'après le Ministre, le crédit budgétaire prévu à l'article 21.01 est destiné au remboursement aux administrations communales d'Anvers et de Bruxelles des charges (intérêts et amortissements) afférentes aux emprunts qu'elles ont contractés en vue du préfinancement (voir question 4).

Le crédit de l'article 31.03, par contre, a été sollicité en vue de l'intervention de l'Etat dans les intérêts supportés par les sociétés de transports en commun urbains, pour les emprunts contractés aux fins de financer leurs investissements, ainsi que les lois organiques de ces sociétés le prévoient.

9. L'article 66.04 A (p. 48) prévoit un crédit de 700 millions de francs pour un fonds de promotion des transports publics.

Quelle est la ventilation de ce montant, d'une part, pour la Société nationale des Chemins de fer vicinaux et, d'autre part, pour les différentes sociétés de transports urbains ?

Ces 700 millions ont-ils été prélevés sur les recettes que l'on compte tirer de la vignette autoroutière ?

Le Ministre répond que les 700 millions inscrits à l'article 66.04 A sont destinés à compenser l'insuffisance des moyens budgétaires prévus à l'article 22.01; leur répartition est donc liée à celle de ce dernier article.

Le Ministre ajoute que le Fonds de Promotion des Transports publics sera effectivement alimenté par une partie des recettes provenant de la vignette autoroutière.

10. Dans la région gantoise se posent certains problèmes de coordination des moyens de transport, plus spécialement en ce qui concerne le transport des travailleurs vers la zone du Canal. Quelles initiatives le département envisage-t-il de prendre en matière d'investissements et d'exploitation (SNCB, SNCV, transports urbains) ? Le département des Communications ne pourrait-il formuler, de sa propre initiative, des propositions pour le centre de Gand ?

Dans sa réponse, le Ministre fait observer que la desserte de la zone du Canal à Gand n'est qu'une partie du problème plus vaste qui se pose pour la desserte du nord-est de l'agglomération gantoise. La SNCV a entrepris une étude en vue de la réforme de son réseau d'autobus dans ce secteur. Etant donné les importantes restrictions imposées à son budget d'exploitation, cette réforme ne peut être réalisée entièrement pour l'instant.

Afin d'améliorer la desserte de la zone portuaire, la SNCV a toutefois été priée d'intensifier en premier lieu la desserte d'Oostakker. D'autre part, le Ministre a approuvé le prolongement des lignes 70 et 71 de la MIVG en direction du port.

8. Graag ontving een lid enige preciseringen betreffende het onderscheid tussen de intrestlasten van de steden, vermeld in artikel 21.01 van sectie 31, en de tussenkomst van de Staat in de intrestlasten vermeld in artikel 31.03 van dezelfde sectie.

Volgens de Minister is het onder artikel 21.01 ingeschreven begrotingskrediet bestemd voor de terugbetaling aan de gemeentebesturen van Antwerpen en Brussel van de lasten (interesten en amortisaties) verbonden aan de leningen die zij hebben aangegaan met het oog op de prefinanciering (zie vraag 4).

Het krediet van artikel 31.03 daarentegen is aangevraagd met het oog op de staatstussenkomst in de interesten afgedragen door de maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer op leningen ter financiering van hun investeringen, dit overeenkomstig de mogelijkheden die besloten liggen in de organieke wetten tot oprichting van dergelijke maatschappijen.

9. Artikel 66.04 A (blz. 49) voorziet in een krediet van 700 miljoen voor een bijzonder fonds ter bevordering van het openbaar vervoer.

Hoe is de voorziene onderverdeling enerzijds voor de Maatschappij van Buurtspoorwegen en anderzijds voor de verschillende maatschappijen voor stedelijk vervoer ?

Werden deze 700 miljoen afgenomen van de voorziene inkomsten van het autowegenvignet ?

Volgens de Minister zijn de 700 miljoen ingeschreven op artikel 66.04 A, bestemd om de budgettaire tekorten, ingeschreven op artikel 22.01, te compenseren; de verdeling ervan hangt dus nauw samen met deze van dit laatste artikel.

Nog steeds volgens de Minister, zal het Fonds voor de Bevordering van het Openbaar Vervoer gespijsd worden door een deel van de ontvangsten die voortvloeien uit het invoeren van het autowegenvignet.

10. Voor de Gentse regio stellen zich bepaalde problemen in verband met de coördinatie van de transportmiddelen, meer bepaald wat het vervoer van de werknemers naar de Gentse Kanaalzone betreft. Welke initiatieven overweegt het departement op het vlak van de investeringen en van de exploitatie (NMBS, NMVB, stedelijk vervoer) ? Kan Verkeerswezen op eigen initiatief geen voorstellen formuleren wat de Gentse binnenstad betreft ?

In zijn antwoord wees de Minister erop dat de bediening van de Kanaalzone te Gent deel uitmaakt van het ruimer bedieningsvraagstuk dat zich stelt voor het noordoosten van de Gentse agglomeratie. De NMVB heeft een studie ondernomen voor de hervorming van haar busnet in deze sektor. Gelet op de zware beperking van het exploitatiebudget van de NMVB kan deze hervorming momenteel niet geheel worden verwezenlijkt.

In het raam van een betere bediening van het havengebied werd de NMVB echter verzocht in eerste instantie de bediening van Oostakker te intensifiëren. Tevens heeft de Minister zijn goedkeuring verleend aan een verlenging van de lijnen 70 en 71 van de MIVG in de richting van de haven.

En outre, le Ministre signale qu'à partir du 1^{er} juin 1980, la SNCB mettra en service un tout nouveau système de desserte pour les lignes 50 (Ostende-Gand), 59 (Anvers-Gand) et 75 (Gand-Courtrai), et ce après achèvement de l'électrification de la ligne 75. Le nouveau service de trains a pour but de relier les grandes villes flamandes entre elles et avec les Pays-Bas d'une manière rapide, très intensive et respectant strictement les horaires. Toutes les heures, il y aura donc une liaison Courtrai-Anvers, en alternance avec un train par heure Ostende-Gand-Anvers-Roosendaal et vice versa. Un omnibus sera ajouté par heure sur la ligne 75. Le service omnibus sur la ligne 59 est également maintenu. Sur la ligne 53 (Gand-Malines), on remplacera entièrement le service de week-end, actuellement très irrégulier, par un service partant toutes les heures et suivant strictement l'horaire. La SNCV et la MIVG font actuellement, en collaboration avec le département, un essai en vue d'instaurer un système de tarif zonal pour l'agglomération gantoise. La MIVG a reçu, à la fin de 1979, l'autorisation de prolonger la ligne de tramway n° 1 jusqu'à Wondelgem.

Enfin, le Ministre signale que le Département des Communications a chargé le Groupe « Planning » d'élaborer un plan de circulation pour le centre de Gand. L'étude préliminaire est déjà terminée et le Département en examine les conclusions. Sans attendre l'achèvement de toute l'étude, on examine également et dès à présent un modèle de trolleybus qui pourrait servir plus tard à Gand dans le cadre du développement de la traction électrique dans le centre de la ville. Le prolongement de la ligne de tramway n° 1 en direction du sud est également à l'étude.

11. Les services d'autobus actuels ne répondent plus à la réalité : en effet, certaines usines sont fermées, par contre, de nouveaux besoins se font sentir : zoning de Latour, d'Aubange, etc. D'autre part, depuis 20 ans, on n'a fait qu'ajouter tous les ans de petits tronçons à gauche et à droite. Ensuite, les deux réseaux SNCB et SNCV n'en font plus qu'un avec la différence que chaque ancien réseau garde plus ou moins ses prérogatives. C'est ainsi qu'on voit des villages desservis par deux bus et les villages voisins n'ont rien.

Ne pourrait-on pas repartir à zéro en tenant compte des nouveaux besoins et de la prochaine restructuration de la SNCB (trains) ?

Le Ministre a répondu qu'une restructuration des services publics et spéciaux d'autobus a été entreprise dans l'entité du sud-est. Elle vise notamment à adapter, dans la mesure des possibilités budgétaires, les transports aux besoins nouveaux résultant notamment de l'implantation de zonings industriels, ou pour assurer une meilleure desserte de divers villages. Ce problème de coordination des transports publics dans le sud-est sera examiné lors de la réunion de la commission régionale compétente du 14 février prochain. Si le plan de restructuration de la SNCB devait entrer en application, il entraînerait de ce fait une complète réorganisation des transports par autobus, en vue de remplacer les services de trains supprimés.

Verder wees de Minister erop dat de NMBS vanaf 1 juni 1980 een volledig nieuw bedieningspatroon begint voor de lijn 50 (Oostende-Gent), 59 (Antwerpen-Gent) en 75 (Gent-Kortrijk), dit na het gereedkomen van de elektrificatie van lijn 75. De nieuwe treindienst is erop gericht de grote Vlaamse steden onderling en in relatie met Nederland op een snelle, klokvaste en zeer intensieve wijze te bedienen. Om het uur komt er aldus een verbinding Kortrijk-Antwerpen, afgewisseld met een trein per uur Oostende-Gent-Roosendaal en omgekeerd. Op lijn 75 wordt een stoptrein per uur toegevoegd. Ook de bestaande stoptreindienst op lijn 59 blijft behouden. Op lijn 53 (Gent-Mechelen) zal de huidige, zeer onregelmatige weekenddienst volledig worden vervangen door een klokvaste uurbediening. De NMVB en de MIVG werken momenteel samen met het Departement een proef uit tot invoering van een systeem van zonetarief voor de Gentse agglomeratie. De MIVG kreeg einde 1979 toestemming om de tramlijn 1 te verlengen tot in Wondelgem.

Tenslotte verklaarde de Minister nog dat het Departement van Verkeerswezen opdracht gaf aan de Groep « Planning » om een verkeersplan voor de binnenstad van Gent op te maken. De voorstudie is reeds beëindigd en het Departement onderzoekt nu reeds geformuleerde besluiten. Zonder het einde van deze studie af te wachten wordt ook reeds een model van trolleybus onderzocht dat later voor Gent zou kunnen dienstig zijn met het oog op de uitbreiding van de elektrische tractie in de binnenstad. Eveneens wordt de verlenging van tramlijn 1 in zuidelijke richting bestudeerd.

11. De bestaande autobuslijnen beantwoorden niet meer aan de reële behoeften : sommige fabrieken zijn inmiddels gesloten, terwijl nieuwe behoeften zijn ontstaan : industriegebied van Latour, Aubange enz. Het enige wat daarenboven sedert 20 jaar wordt gedaan, is elk jaar hier en daar stukjes busroutes bijvoegen. Voorts is het onderscheid weggevallen tussen de lijnen van de NMBS en van de NMVB en toch blijft men min of meer vasthouden aan de oude prerogatieven van ieder vroeger net. Zo gebeurt het dat in sommige dorpen twee buslijnen lopen, terwijl naburige dorpen geen enkele bus hebben.

Zou men het busvervoer niet geheel moeten reorganiseren met inachtneming van de nieuwe behoeften en de op handen zijnde herstructurering van de NMBS (treinen) ?

De Minister antwoordt dat er gewerkt wordt aan een herstructurering van de openbare en bijzondere autobusdiensten in de vervoersentiteit van het zuidoostelijke landsgedeelte. Hiermede wordt o.m., binnen de budgettaire mogelijkheden, de aanpassing beoogd van het vervoer aan de nieuwe behoeften die inzonderheid wegens de inplanting van industriezones ontstaan zijn, of een betere bediening van de diverse gemeenten. Het probleem van de coördinatie van het openbaar vervoer in het zuidoostelijk landsgedeelte zal onderzocht worden op de eerstvolgende vergadering van de bevoegde regionale commissie van 14 februari e.k. Mocht het herstructureringsplan van de NMBS worden uitgevoerd, dan zou hieruit uiteraard een volledige reorganisatie van het autobusvervoer resulteren wegens de vervanging van de af te schaffen spoordiensten.

12. La coordination entre la SNCB (trains) et la SNCV (bus) n'est pas heureuse. Il conviendrait d'harmoniser les contacts d'une sérieuse façon. Ne pourrait-on pas commencer par harmoniser les tarifs : un même tarif pour les deux systèmes rendrait déjà les rapports beaucoup plus faciles ?

D'après le Ministre, l'existence de tarifs différents sur les réseaux respectifs de la SNCB et de la SNCV se justifie par les conditions d'exploitation spécifiques des deux modes de transport, en matière de régularité, de rapidité, de confort, etc. Une étape importante en matière de coordination des prix a d'ailleurs été réalisée en étendant, à l'occasion de la reprise des services d'autobus de la SNCB par la SNCV, la tarification continue en faveur des abonnés, à toutes les lignes d'autobus, alors que ce mode de tarification n'était appliqué qu'entre des lignes ferrées et les services d'autobus de substitution de la SNCB.

13. La tarification des services d'autobus est très complexe pour le chauffeur (taxation au km à laquelle s'ajoutent les variantes et le calcul des réductions). Par exemple la ligne 167A, Virton-Arlon, offre 2 071 possibilités de prix. La demande de simplification introduite par la Commission du Sud-Est du 13 avril 1978 est restée sans suite. Un membre insiste sur une application d'une tarification simplifiée, même transitoire (sections de 2 km) dans les plus brefs délais.

Le Ministre a répondu que le département étudie pour le moment la possibilité de remplacer, sur le réseau vicinal, la tarification sectionnelle par une tarification zonale. Le prix de transport serait calculé non plus sur base de la distance kilométrique, mais sur base du nombre de zones rencontrées. La perception serait ainsi simplifiée, le nombre de prix à appliquer étant fortement diminué.

14. Lors du transfert des lignes de complément SNCB à la SNCV, la carte de 10 voyages a été supprimée. Une fois de plus, les utilisateurs luxembourgeois ont été lésés. Il conviendrait de rétablir un système de cartes genre MTB valables sur les deux modes de transport. Cette alternative ne doit pas être seulement réservée aux villes. Quel est l'avis du Ministre ?

Le Ministre a répondu que les cartes de 10 voyages n'existaient que sur les anciennes lignes d'autobus de complément de la SNCB; sur les lignes de substitution la tarification ferrée était d'application. Cette dernière ne prévoit pas la délivrance de cartes à voyages multiples pour les relations interurbaines. Tel est également le cas pour ce qui concerne la tarification vicinale qui a été étendue à toutes les anciennes lignes d'autobus de la SNCB reprises par la SNCV. Le département étudie pour le moment la possibilité de remplacer, sur le réseau vicinal, la tarification sectionnelle actuelle par une tarification zonale qui prévoit entre autres des cartes à voyages multiples sur les lignes suburbaines et interurbaines.

12. De coördinatie tussen de NMBS en de NMVB loopt mank. Er moet ernstig worden gewerkt aan betere contacten. Kan men niet beginnen met het eenvormig maken van de tarieven : een zelfde tarifiering voor de twee netten zou de betrekkingen reeds in hoge mate vergemakkelijken.

Volgens de Minister vindt het bestaan van verschillende tarieven op de respectieve netten van de NMBS en van de NMVB, zijn verantwoording in de specifieke bedrijfsvoorwaarden van deze twee vervoerswijzen, wat regelmatigheid, snelheid, comfort enz. betreft. Een belangrijke stap naar coördinatie van de prijzen werd trouwens gezet bij de uitbreiding, ter gelegenheid van de overname van de NMBS-autobusdiensten door de NMVB, van de doorlopende tarifiering ten gunste van de abonnees, tot al de autobuslijnen, terwijl deze tarifieringswijze voordien slechts toegepast werd tussen spoorlijnen en vervangingsautobuslijnen van de NMBS.

13. De tarifiering van de autobusdiensten is zeer ingewikkeld voor de bestuurder (prijsbepaling per km, met allerlei varianten en de berekeningen van de vermindering). Op de lijn 176A, Virton-Aarlen, bestaan bijvoorbeeld 2 071 verschillende prijzen. De aanvraag om dat te vereenvoudigen, die de « Commission du Sud-Est » op 13 april 1978 heeft ingediend, is zonder gevolg gebleven. Er zou ten spoedigste een vereenvoudigde tarifiering moeten worden toegepast, zij het maar bij wijze van overgangsmaatregel (secties van 2 km).

De Minister antwoordde dat het departement op dit ogenblik de mogelijkheid bestudeert het sectioneel tarief op het buurtspoorwegnet te vervangen door een zonale tarifiering. De vervoerprijs zou niet meer berekend worden op basis van het aantal kilometerafstand maar op basis van het aantal ontmoette zones. De inning zou aldus vereenvoudigd worden, vermits het aantal toe te passen prijzen gevoelig zou verminderen.

14. Bij de overdracht van aanvullende NMBS-lijnen aan de NMVB werd de tienrittenkaart afgeschaft. Eens te meer worden de Luxemburgse reizigers benadeeld. Er zou opnieuw een systeem moeten worden ingevoerd in de aard van de MTB-kaarten, geldig voor de twee vervoerssystemen. Die mogelijkheid mag niet aan de steden worden voorbehouden. Wat is de mening van de Minister daarover ?

De Minister antwoordde dat de 10-rittenkaarten slechts bestonden op de vroegere aanvullende autobuslijnen voor de NMBS; op de vervangingslijnen was het spoortarief van toepassing. Dit laatste voorziet niet in de aflevering van meerrittenkaarten. Dit is eveneens het geval wat de buurtspoorwegtarificatie betreft die uitgebreid werd tot al de vroegere NMBS autobuslijnen overgenomen door de NMVB. Het departement bestudeert voor 't ogenblik de mogelijkheid het huidig sectietarief op het buurtspoorwegnet te vervangen door een zonaal tarief, hetwelk onder meer de aflevering voorziet van meerrittenkaarten op de buiten- en interstedelijke lijnen.

15. Les transports scolaires sont régis par le Ministère de l'Education nationale. De nombreux transports courent sur ces lignes publiques existantes. La plupart du temps, ces services scolaires pourraient être repris dans des services publics. Cette solution apporterait des millions d'économies à l'Education nationale. La SNCV n'a pas le droit d'en tenir compte et, comme à l'heure actuelle, il n'est pas question d'obtenir des kilomètres supplémentaires, cette position empêche automatiquement la SNCV de réaliser ces reprises, alors qu'en plus d'une sérieuse économie, cela augmenterait considérablement la qualité du service public, surtout dans les villages isolés. Ne pourrait-on revoir ce problème ?

Le Ministre rappelle que, depuis plusieurs années, les Ministères de l'Education nationale ont entrepris des expériences visant à la réorganisation et la rationalisation de certains transports intéressants tous les réseaux d'enseignement et où sont intégrés la SNCV et les transporteurs privés. La reprise éventuelle dans les services publics d'autobus des services de ramassage scolaire régis par les Ministres de l'Education nationale ne pourrait être réalisée qu'après accord conclu entre ces derniers et le Département des Communications, compte tenu notamment de l'incidence financière importante de cette décision sur les budgets des Ministères intéressés.

16. Le problème évoqué à la réunion du Sud-Est du 13 avril 1978 de la réaffectation du quota de km disparus par suite de la diminution de certains besoins de transport, notamment ceux résultant du déclin de la sidérurgie dans la région frontalière, n'a toujours pas reçu de réponse. Pourquoi ?

Le Ministre répond que le vœu de réaffectation dans le Sud-Est du nombre de km disparus par suite de la réduction des besoins de transport notamment dans la sidérurgie du Sud-Luxembourg, pose la question de principe de déterminer si le nombre de km supprimés doit nécessairement être réutilisé dans la même entité régionale. A ce sujet, le Ministre attend l'avis du Comité coordonnateur des transports en commun, qui examine la question en liaison avec le problème de la répartition des subventions entre la SNCV et les différentes STI.

En ce qui le concerne, le Ministre estime que la diminution éventuelle des km offerts dans une région est un des éléments dont il faut tenir compte dans l'examen des nouveaux besoins à satisfaire ou dans les améliorations à apporter au réseau.

17. Les prises de position données par la Commission du Sud-Est ne sont que consultatives. Un pouvoir organisateur régional devrait être instauré et les décisions prises sur le terrain seraient bien plus rapides et bien plus efficaces. Quel est l'avis du Ministre ?

Le Ministre a répondu que les commissions consultatives créées par l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1976 pour la pro-

15. Het schoolvervoer valt onder de bevoegdheid van het Ministerie van Nationale Opvoeding. Op die bestaande openbare lijnen zijn er veel vormen van vervoer. Meestal zouden die schooldiensten kunnen worden opgenomen in de openbare diensten. Die oplossing zou Nationale Opvoeding miljoenen besparen. De NMVB heeft niet het recht daar rekening mee te houden, en aangezien er thans geen sprake van is bijkomende kilometers te verkrijgen, verhindert die houding de NMVB automatisch die overname uit te voeren. Behalve een aanzienlijke besparing zou zulks evenwel ook een aanmerkelijke verbetering van de kwaliteit van de openbare dienst medebrengen, vooral in de afgelegen dorpen. Kan men dat probleem niet herzien ?

Volgens de Minister hebben de Ministeries van Nationale Opvoeding sedert verschillende jaren experimenten opgezet met het oog op het reorganiseren en het rationaliseren van bepaalde vervoerdiensten die al de onderwijsnetten aangaan en/of door de NMVB of door privé-vervoerders verzorgd worden. Een eventuele integratie, in het openbare autobusnet, van de ophaaldiensten die door de Ministeries van Nationale Opvoeding beheerd worden, zou slechts ingevolge een akkoord tussen deze Ministeries en het Departement van Verkeerswezen kunnen verwezenlijkt worden, rekening houdende met onder meer de belangrijke financiële weerslag van een dergelijke beslissing op het budget van de belanghebbende Ministeries.

16. Het probleem dat ter sprake werd gebracht op de bijeenkomst van het zuidoostelijk gedeelte van het land met betrekking tot het herbenutten van het aantal kilometer dat weggevallen is als gevolg van de vermindering van bepaalde vervoerbehoefden, met name wegens de achteruitgang van de ijzer- en staalsector in het grensgebied, is nog altijd niet opgelost. Waarom niet ?

Volgens de Minister houdt de wens om het herbenutten, in het zuidoostelijk landsgedeelte, van het aantal km dat ingevolge de beperking der vervoerbehoefte weggevallen is, inzonderheid in de Zuidluxemburgse staalsector, verband met de principiële vraag of het aantal afgeschafte km noodzakelijk in dezelfde regionale vervoersentiteit moet herbenut worden. In dit verband, wacht de Minister op het advies van het Coördinatiecomité van het Openbaar Vervoer, dat deze vraag onderzoekt in samenhang met de problemen die zich stellen op het stuk van de subsidiëring van de NMVB en de MIV's.

Verder is de Minister van oordeel dat de eventuele vermindering van de in een bepaalde streek geboden km, een element uitmaakt waarmede rekening dient gehouden bij het onderzoek der nieuwe te bevredigen behoeften of de aan het net aan te brengen verbeteringen.

17. De Commissie van het Zuidoostelijk landsgedeelte kan slechts adviezen verstrekken. Er zou een gewestelijke inrichtende macht moeten worden ingesteld en de te velde genomen beslissingen zouden heel wat sneller en doeltreffender zijn. Wat denkt de Minister hierover ?

De Minister antwoordde dat de adviescommissies die, bij koninklijk besluit van 1 december 1976, voor het bevorderen

motion et la coordination des transports en commun urbains et interurbains ont pour mission de donner des avis au Ministère des Communications sur toutes les matières se rapportant aux transports en commun, le cas échéant après consultation du comité coordonnateur. Au stade actuel, la politique générale des transports est régie sur le plan national. Par ailleurs, le Ministre des Communications est chargé d'exécuter le budget de son Département comportant notamment une responsabilité financière en ce qui concerne les sociétés de transports en commun établies dans toutes les régions du pays.

18. Le Ministre a chargé, en octobre dernier, le comité coordonnateur pour l'amélioration et la coordination des transports en commun urbains et interurbains, d'élaborer, endéans les six mois, des propositions concrètes visant une dégressivité plus forte des tarifs de manière à établir, pour les régions éloignées et à faible densité de population, des solutions spécifiques en matière de transport en commun. Serait-il possible de connaître les noms des personnes faisant partie de ce comité national ? Le rapport de ces travaux sera-t-il soumis aux commissions parlementaires ? Ce même genre de questions vaut également pour ce qui regarde la commission régionale compétente, c'est-à-dire celle du Sud-Est.

Le Ministre rappelle que la composition du Comité coordonnateur a été approuvée par les arrêtés ministériels des 7 juin 1978, 17 juillet 1978 et 27 décembre 1978, parus au *Moniteur* des 10 novembre 1978 et 20 février 1979. La composition de la commission régionale pour le Sud-Est a été approuvée par les arrêtés ministériels des 24 octobre 1977, 8 décembre 1977, 31 mai 1978 et 4 août 1978, parus au *Moniteur* des 10 novembre 1977, 1^{er} mars 1978, 6 septembre 1978 et 10 novembre 1978.

19. Le Ministre peut-il communiquer le coût du transport de handicapés dans l'agglomération bruxelloise (minibus) ainsi que le nombre de personnes faisant usage de ces bus ?

Le Ministre a répondu que la recette totale pour 1979 du service minibus de Bruxelles pour les handicapés s'élève à 1 126 050 francs. Les utilisateurs étaient au nombre de 37 535. Le prix du billet, pour lequel aucune réduction n'est accordée, s'élevait à 30 francs. Il a été porté à 33 francs au 16 janvier 1980.

Les recettes représentent 5 p.c. des coûts qui peuvent être estimés à \pm 22 millions de francs.

C. Sécurité routière et transports par route

1. Ne prévoit-on pas une réglementation souple pour les personnes frappées d'une interdiction de conduire qui doivent représenter les examens pour pouvoir disposer à nouveau du permis de conduire ?

D'après le Ministre il n'est pas prévu actuellement de changer la procédure en cause.

en het coördineren van het stedelijke en het interstedelijke vervoer werden opgericht, als opdracht hebben het Ministerie van Verkeerswezen, aangaande alle aangelegenheden die op het gemeenschappelijk vervoer betrekking hebben, advies uit te brengen, in voorkomend geval na raadpleging van het coördinatiecomité. In het huidige stadium wordt de algemene politiek inzake vervoer op het nationale vlak bepaald. Overigens is de Minister van Verkeerswezen met de uitvoering van het budget betreffende zijn Departement belast, hetgeen onder meer een financiële verantwoordelijkheid inhoudt m.b.t. de maatschappijen die in de onderscheiden streken van het land voor het gemeenschappelijk vervoer instaan.

18. In oktober van vorig jaar heeft de Minister het coördinatiecomité voor het bevorderen en coördineren van het stedelijk en interstedelijk gemeenschappelijk vervoer opdracht gegeven om binnen zes maanden concrete voorstellen uit te werken met betrekking tot een sterkere degressie van de tarieven, zodat specifieke oplossingen kunnen worden gegeven voor het openbaar vervoer in afgelegen en dun bevolkte streken. Kunnen de namen worden gegeven van de personen die deel uitmaken van dit nationaal comité ? Zal het verslag van de werkzaamheden van dit comité worden voorgelegd aan de parlementaire commissies ? Dezelfde vragen gelden ook voor de bevoegde regionale commissie, nl. die voor het zuidoostelijk landsgedeelte.

De Minister herinnert eraan dat de samenstelling van het Coördinatiecomité werd goedgekeurd bij de ministeriële besluiten van 7 juni 1978, 17 juli 1978 en 27 december 1978, verschenen in de *Staatsbladen* van 10 november 1978 en 20 februari 1979. De samenstelling van de regionale commissie voor het zuidoostelijk landsgedeelte werd goedgekeurd bij de ministeriële besluiten van 24 oktober 1977, 8 december 1977, 31 mei 1978 en 4 augustus 1978, verschenen in de *Staatsbladen* van 10 november 1977, 1 maart 1978, 6 september 1978 en 10 november 1978.

19. Kan de Minister de kostprijs mededelen voor het vervoer van gehandicapten in de Brusselse agglomeratie (minibussen), alsmede het aantal gebruikers van deze bussen ?

De Minister antwoordde dat de minibusdienst voor minder-validen in Brussel in 1979 een totale ontvangst opleverde van 1 126 050 frank. Het aantal gebruikers bedroeg 37 535. De prijs van het biljet, waarop geen verminderingen worden toegestaan, bedroeg 30 frank en werd op 16 januari 1980 verhoogd tot 33 frank.

De ontvangsten vertegenwoordigen 5 pct. van de kosten, die aldus op \pm 22 miljoen frank kunnen geraamd worden.

C. Verkeersveiligheid en wegvervoer

1. Wordt er geen soepele regeling voorzien voor deze die veroordeeld werden tot rijverbod en opnieuw examens moeten afleggen om hun rijbewijs opnieuw te bekomen ?

Volgens de Minister wordt er momenteel niet overwogen de huidige procedure te herzien.

Je rappelle que la loi du 9 juillet 1976 entrée en vigueur le 14 février 1977 a introduit une modification importante : le juge qui prononce une déchéance du droit de conduire peut désormais imposer un ou plusieurs examens (théorie — pratique — médical — psychologique) en vue de la réintégration dans le droit de conduire.

A titre d'information, les 20 994 déchéances enregistrées en 1977, se répartissaient comme suit : 4 643 pour moins d'un mois, 7 235 pour un mois, 4 264 pour un à deux mois, soit 80 p.c. du total.

A noter que 43,5 p.c. des déchéances sont dues à l'ivresse et 22 p.c. aux délits de fuite.

La décision sur les résultats des examens est toujours prise par un magistrat.

2. Au titre II, dépenses de capital, Chapitre VII, l'article 72.01 prévoit 120 millions de crédits d'engagement et 30 millions de crédits d'ordonnancement pour la construction de stations de contrôle technique pour véhicules automobiles.

Où ces stations seront-elles construites ?

Dans sa réponse, le Ministre a déclaré qu'il s'agit en l'occurrence de la construction d'une station spéciale d'essais à ériger dans le cadre de l'Accord ATP ratifié par la Belgique le 1^{er} octobre 1979 (loi du 11 juillet 1979; *Moniteur belge* du 21 novembre 1979). L'Accord ATP régit les transports internationaux de denrées périssables et les engins spéciaux à utiliser pour ces transports.

Dans cette station il sera vérifié si l'isolation thermique des engins spéciaux est suffisante et si les appareils de réfrigération permettent de compenser les pertes thermiques dans les conditions fixées d'avance.

Les services s'occupent activement de rechercher un terrain approprié pour y faire construire ladite station.

3. Les articles 12.24 (p. 74) et 41.01 (p. 84) comprennent pour une part des subventions en faveur de Via Secura.

Quels montants cette organisation a-t-elle reçus au total du département ?

Les interventions du département des Communications en faveur de l'ASBL Via Secura concernent :

Le remboursement des dépenses exposées par cette association, afin d'accomplir sa mission qui est d'assumer le secrétariat du Conseil supérieur de la sécurité routière. Ces interventions s'élevaient à :

1977 - 13 540 000 francs;
1978 - 15 100 000 francs;
1979 - 15 200 000 francs.

De Minister herinnerde eraan dat de wet van 9 juli 1976 die van toepassing is sedert 14 februari 1977, een belangrijke wijziging inhoudt : de rechter die een verval van het recht tot sturen uitspreekt, kan voortaan één of meer examens (theorie — praktijk — medisch — psychologisch) opleggen met het oog op het herstel in het recht tot sturen.

Bij wijze van inlichting : in 1977 werden 20 994 vervallenverklaringen uitgesproken, waarvan 4 643 voor minder dan één maand, 7 235 voor één maand, 4 264 voor een tot twee maanden, hetzij 80 pct. van het totaal.

Er dient opgemerkt dat 43,5 pct. van de vervallenverklaringen worden uitgesproken wegens dronkenschap en 22 pct. wegens vluchtmisdrijf.

De beslissing over de uitslag van de opgelegde proeven ligt steeds bij een magistraat.

2. Onder titel II, kapitaaluitgaven, Hoofdstuk VII, artikel 72.01, is een bedrag voorzien van 120 miljoen aan vastlegingskredieten en 30 miljoen aan ordonnanceringskredieten voor het bouwen van stations voor technische controle.

Waar zullen deze stations gebouwd worden ?

In zijn antwoord verklaarde de Minister dat het hier gaat om de bouw van een enig speciaal keuringsstation dat dient opgericht te worden in het kader van het door België op 1 oktober 1979 geratificeerde ATP-Verdrag (wet van 11 juli 1979; *Belgisch Staatsblad* van 21 november 1979). Het ATP-Verdrag reglementeert het internationaal vervoer van aan bederf onderhevige levensmiddelen en het gebruik van speciale vervoermiddelen bij dit vervoer.

In dit station zal nagegaan worden of de speciale vervoermiddelen voldoende thermisch geïsoleerd zijn en eveneens of de koelaggregaten in staat zijn de thermische verliezen bij vooraf vastgestelde voorwaarden te compenseren.

De diensten zijn volop bezig met het zoeken naar een geschikt terrein om daarop bedoeld station te laten bouwen.

3. Artikels 12.24 (blz. 74) en 41.01 (blz. 84) bevatten blijkbaar gedeeltelijk toelagen voor Via Secura.

Hoeveel kreeg deze organisatie in totaal van het departement ?

De tussenkomsten van het departement van Verkeerswezen ten voordele van de VZW Via Secura hebben betrekking op :

De terugbetaling van de uitgaven die door deze vereniging worden gedragen uit hoofde van de haar toevertrouwde opdracht het secretariaat waar te nemen van de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid. Deze tussenkomsten beliepen in :

1977 - 13 540 000 frank;
1978 - 15 100 000 frank;
1979 - 15 200 000 frank.

Le financement pour compte du département de campagnes en vue de la promotion de la sécurité routière :

- 1977 - 1 600 000 francs;
- 1978 - 3 000 000 de francs;
- 1979 - 2 700 000 francs;

L'octroi de subventions à Via Secura pour contribuer à son action en faveur de la sécurité routière :

- 1977 - 1 000 000 de francs;
- 1978 - 1 000 000 de francs;
- 1979 - 1 000 000 de francs.

4. L'article 12.23 (p. 12) prévoit un crédit de 43 millions destiné à couvrir les frais d'envoi des plaques ainsi que les frais d'immatriculation des véhicules automoteurs.

A quel poste se retrouve la recette perçue par ce service, c'est-à-dire le montant des timbres fiscaux apposés; à combien s'est élevée cette recette en 1978 (et éventuellement en 1979) et quelles sont les prévisions pour 1980 ?

Dans sa réponse, le Ministre a attiré l'attention sur le fait que la perception des rétributions afférentes à l'immatriculation de véhicules automoteurs a rapporté au Trésor, par le truchement de la vente de timbres fiscaux, une recette totale de 299 971 550 francs en 1978 et 304 704 910 francs en 1979. En ce qui concerne l'année budgétaire 1980, cette recette est estimée à 350 600 000 francs.

Ces recettes se retrouvent à l'article 36.01 « Taxe sur la valeur ajoutée, droits de timbre et taxes assimilées au timbre » du titre I, recettes courantes, section I, Recettes fiscales, chapitre III, TVA, enregistrement et domaines, du budget des Voies et Moyens.

5. Quand le poste douanier de Wernhout-Wuustwezel sera-t-il transféré à Meir sur l'E10, pour dégager le trafic sur l'ancienne route Anvers-Breda ?

D'après le Ministre, il est évident que le trafic lourd qui continue à passer par Wernhout-Wuustwezel malgré la création de l'E10, constitue une nuisance persistante pour les habitants de la zone frontalière. Un des problèmes qui se posent à cet égard est l'accord Benelux qui prévoit de ne pas construire de bureaux de douane le long des nouvelles autoroutes créées sur le territoire de l'Union. Cette question a été longuement examinée lors de la concertation périodique des Ministres belges et néerlandais qui a eu lieu à Bruxelles le 20 novembre 1979. Il y a été décidé de créer un groupe de travail réunissant des représentants de haut niveau des Ministres des Finances, des Travaux publics, des Communications et des Affaires économiques de Belgique et des Pays-Bas. Ce groupe de travail a reçu pour mission de trouver une solution dans le délai d'un an.

D. Aéronautique.

1. Les dépenses de carburant de la Sabena sont évaluées pour 1980 à 5 600 millions de francs. Quelles sont les mesures éventuellement envisagées pour réduire cette dépense

De financiering voor rekening van het departement van campagnes ter bevordering van de verkeersveiligheid :

- 1977 - 1 600 000 frank;
- 1978 - 3 000 000 frank;
- 1979 - 2 700 000 frank.

De uitkering van toelagen aan Via Secura als bijdrage voor haar actie ten bate van de verkeersveiligheid :

- 1977 - 1 000 000 frank;
- 1978 - 1 000 000 frank;
- 1979 - 1 000 000 frank.

4. Op artikel 12.23 (blz. 12) komt een krediet voor van 43 miljoen als kosten voor platen en inschrijving der autovoertuigen.

Waar werden de inkomsten die deze dienst opleverde, nl. het bedrag aan geplakte fiskale zegels, geboekt en hoeveel bedroegen deze inkomsten in 1978 (eventueel in 1979) en op hoeveel werden ze geraamd voor 1980 ?

In zijn antwoord vestigde de Minister de aandacht op het feit dat het innen van de retributies verschuldigd voor de immatriculatie van autovoertuigen, via de verkoop van fiskale zegels een totale ontvangst voor de Schatkist opleverde van 299 971 550 frank in 1978 en 304 704 910 frank in 1979. Wat het begrotingsjaar 1980 betreft wordt dezelfde opbrengst geraamd op 350 600 000 frank.

Deze inkomsten zijn begrepen in artikel 36.01 « Belastingen over de toegevoegde waarde, zegelrechten en met het zegel gelijkgestelde taksen » van titel I, lopende ontvangsten, sectie I, fiscale ontvangsten, hoofdstuk III, administratie van de BTW, registratie en domeinen, van de Rijksmiddelenbegroting.

5. Wanneer zal worden overgegaan tot de verplaatsing van de douanepost te Wernhout-Wuustwezel naar Meer op de E10 ter ontlasting van de oude weg Antwerpen-Breda ?

Volgens de Minister is het duidelijk dat het zwaar verkeer dat na de aanleg van de E10 via Wernhout-Wuustwezel blijft rijden, een voortdurende overlast betekent voor de bewoners van de grensstreek. Een van de problemen die zich hierbij stelt is de Beneluxafpraak om langs de nieuwe autosnelwegen binnen het gebied van de Unie geen douanekantoren te bouwen. Tijdens het Belgisch-Nederlands periodiek ministerieel overleg dat plaats had te Brussel op 20 november 1979, werd deze aangelegenheid uitvoerig behandeld. Hierbij werd beslist een werkgroep op te richten op hoog niveau met vertegenwoordigers van de Ministers van Financiën, Openbare Werken, Verkeerswezen en Economische Zaken van België en Nederland. De werkgroep kreeg als opdracht binnen het jaar tot een oplossing te komen.

D. Luchtvaart.

1. De brandstofuitgaven van Sabena worden voor 1980 geschat op 5 600 miljoen. Welke maatregelen worden eventueel onder ogen genomen om deze meeruitgave te milde-

supplémentaire ? Diminuer le nombre de vols ? Supprimer des lignes non rentables ou mettre en service d'autres types d'appareils ?

De quelle manière le « personnel en disponibilité » de la Sabena est-il payé ? Bénéficie-t-il d'un traitement plein ou d'un certain pourcentage seulement ?

Il pourrait arriver qu'une pénurie totale ou partielle de carburant se présente en plusieurs endroits, même aux Etats-Unis. Comment fera-t-on face à ce problème ?

N'y a-t-il pas eu de réactions de la part de certains pilotes à l'achat de « l'Airbus », notamment en ce qui concerne la sécurité ?

Dans sa réponse, le Ministre déclare que dès 1979, des mesures ont été prises qui avaient pour but essentiel d'atténuer l'effet de l'augmentation du coût du carburant. Les principales étaient les suivantes :

— Adaptation du programme d'exploitation : suppression d'un vol par semaine sur notre réseau du Moyen-Orient et sur le réseau d'Afrique centrale;

— Modification de type d'appareil : utilisation du B737, consommant moins de carburant que le B707, pour certaines destinations;

— Combinaison de deux vols directs pour n'en effectuer qu'un seul. Ce fut le cas sur Bruxelles-Stuttgart et Bruxelles-Munich; sur Bruxelles-Barcelone et Malaga, exploités en un seul vol Bruxelles-Barcelone-Malaga.

— Annulation des vols dont le chargement était trop faible.

Le Ministre a signalé enfin que, depuis 1979, et cette politique est évidemment toujours d'application, ce problème est suivi au jour le jour et que les adaptations de production se font systématiquement.

D'autre part, des calculs économiques sont établis régulièrement en vue d'établir dans quelle mesure les modifications prévisibles du prix du carburant influencent la position économique des exploitations régulières de la Sabena.

Dans le cadre de l'élaboration du programme d'exploitation 1980, il va de soi que l'on a tenu compte de l'ensemble des considérations précitées.

La politique de production pour 1980 a fixé à 7 p.c. l'accroissement de l'offre par rapport à 1979.

Cet accroissement procède pour l'essentiel de l'ouverture des escales américaines de Detroit et de Chicago.

Toujours d'après le Ministre, le personnel repris sous la rubrique « disponibilités » est constitué, dans la plupart des cas, d'agents dont la fonction a été récemment supprimée à la suite de mesures de réorganisation ou de rationalisation et qui attendent d'être réaffectés à d'autres postes, si nécessaire après avoir été recyclés dans une nouvelle qualification.

A ce titre, ils perçoivent une rémunération équivalente à celle qu'ils touchaient avant leur passage à l'« Office perma-

ren ? Minder vluchten ? Niet rendeerbare lijnen uitschakelen of het inzetten van andere types van vliegtuigen ?

Op welke wijze wordt het « beschikbaar personeel » van Sabena betaald ? Volledige wedde of slechts een bepaald percentage ?

Het is mogelijk dat zich op verscheidene plaatsen, zelfs in de Verenigde Staten, een volledige of gedeeltelijke brandstof-schaarste voordoet. Hoe zal men dat probleem tegemoet treden ?

Is er vanwege bepaalde piloten geen reactie op de aankoop van de « Airbus », inzonderheid wat betreft de veiligheid ?

In zijn antwoord verklaarde de Minister dat vanaf 1979 maatregelen werden genomen met als voornaamste doel het milderen der gevolgen van de kostenstijging van de brandstof. Deze maatregelen bestonden vooral uit :

— Aanpassing van het exploitatieprogramma : afschaffing van een wekelijkse vlucht op het net van het Midden-Oosten, en eveneens op Centraal-Afrika;

— Verandering van vliegtuigtype : een B737, die minder brandstof verbruikt dan de B707, werd ingezet op sommige bestemmingen;

— Samensmelting van twee directe vluchten om aldus tot een enkele vlucht te komen. Dat was het geval voor Brussel-Stuttgart en Brussel-München enerzijds en Brussel-Barcelona en Brussel-Malaga anderzijds, die respectievelijk als een enkele vlucht worden uitgebaat.

— Een aantal vluchten waarvan de belading te laag was werden afgelast.

De Minister onderlijnde tenslotte dat sinds 1979 — en deze politiek is nog steeds van toepassing — dit probleem van zeer nabij wordt gevolgd en dat de aanpassingen van de productie systematisch gebeuren.

Er worden verder regelmatig economische berekeningen uitgevoerd die moeten uitmaken in welke mate de voorzienbare veranderingen van de brandstofprijzen de economische positie beïnvloeden van de regelmatige Sabena-exploitaties.

In het kader van het exploitatieprogramma van 1980 is het vanzelfsprekend dat met het geheel van de voorgaande beschouwingen werd rekening gehouden.

De productiepolitiek voor 1980 heeft de aangroei van het aanbod vastgelegd op 7 pct. t.o.v. 1979.

Deze aangroei betreft voornamelijk de opening van de Amerikaanse landingsplaatsen Detroit en Chicago.

Nog steeds volgens de Minister, bestaat het personeel her-nomen onder de rubriek « beschikbaar », in de meeste gevallen uit werknemers waarvan de functies onlangs werden afgeschaft als gevolg van reorganisatie of rationalisatie en die wachten tot hun een nieuwe job wordt toegewezen, zolang na een recyclage voor een nieuwe oriëntering.

Om die reden bekomen ze dezelfde wedde als deze die ze hadden alvorens over te gaan naar de « Vaste Dienst voor

ment de la Main-d'Œuvre », organe géré par la direction du Personnel. Cet Office — créé il y a un an environ — est inspiré d'une expérience déjà ancienne à la KLM, à savoir l'« Interne Arbeidsbemiddeling », sorte de bourse du travail propre à cette compagnie et qui lui permet d'assurer les transferts internes de personnel dans les meilleures conditions.

En ce qui concerne le carburant, le Ministre attire l'attention sur le fait qu'en règle générale, les dotations de prélèvement de carburant sont discutées par pays, avec les pétroliers. Ce point est suivi au jour le jour et au cours de l'exercice 1979, rares ont été les cas où des suppressions de vols ont eu lieu par suite des pénuries de carburant. Pour ce qui concerne spécifiquement les Etats-Unis, dans l'état actuel des choses, nous sommes approvisionnés à 80 p.c. de nos dotations de 1979, et ce pour les escales desservies pendant cette année. A ce jour, les discussions portent encore sur l'obtention d'un quota de carburant supérieur aux 80 p.c. précités. Si leur conclusion devait être négative, il faudrait procéder à une révision du programme d'exploitation sur l'Atlantique Nord.

Enfin, le Ministre déclare qu'il n'y a aucune prise de position négative de la part du personnel navigant de maîtrise de la Sabena quant au choix de l'Airbus. Le problème qui subsiste, non seulement à la Sabena mais dans l'ensemble des pays européens, est de savoir si l'équipage de maîtrise se composera de deux ou de trois unités.

2. Le montant de 1 086,4 millions inscrit à l'article 32.35 de la section 31 suffira-t-il à couvrir la perte d'exploitation de la Sabena pour 1980 ?

Le Ministre répond que, dans le cadre du budget 1980, le résultat d'exploitation de la société a été estimé à -1 832 577 000. Il a cependant rappelé que les interventions de l'Etat prévues à l'article 32.35 du budget des Communications sont limitées au montant des amortissements du matériel volant.

3. Dans l'exposé du Ministre, il est fait référence à l'arrêté royal du 31 août 1979 relatif aux transports aériens non réguliers; il y est précisé que cette réglementation a notamment pour but d'empêcher que de nouveaux services aériens qui ne peuvent s'installer à l'étranger, affluent en Belgique.

D'après l'expérience personnelle d'un membre, il semble que le problème est plutôt d'empêcher que de (nouveaux) services aériens ne quittent la Belgique pour s'établir à l'étranger.

Il n'arrive en effet que trop souvent que des licences soient refusées en raison de la concurrence qui pourrait en résulter pour la Sabena. Généralement, on constate que les demandeurs s'installent alors tout simplement dans un aéroport étranger situé près de nos frontières, à partir duquel ils organisent leurs vols. Dans la mesure où elle existe, la concurrence ne sera pas moins importante dans ces conditions, mais ce seront les pays voisins qui en tireront profit.

Arbeidskrachten », afdeling die door de Personeelsdirectie wordt beheerd. Deze Vaste Dienst — ongeveer een jaar geleden in leven geroepen — is geïnspireerd door een reeds oude ervaring bij KLM, « Interne Arbeidsbemiddeling » genoemd, een soort werkbeurs eigen aan de maatschappij en die toelaat de interne transferts van personeel te doen verlopen onder de beste voorwaarden.

Wat de brandstof betreft, wees de Minister op het feit dat in de regel de afnamedotaties voor brandstof besproken worden per land met de leveranciers. Dit punt wordt van dag tot dag opgevolgd en tijdens het dienstjaar 1979 werden er slechts zelden vluchten afgelast omwille van brandstof-schaarste. Wat nu specifiek de Verenigde Staten betreft, worden we in de huidige situatie bevoorrad naar rato van 80 pct. van onze dotaties voor 1979 en dit voor de landingsplaatsen die we tijdens dat jaar hebben aangevlogen. Op het huidige ogenblik gaan de besprekingen nog steeds over het bekomen van een brandstofquota dat hoger ligt dan de voornoemde 80 pct. Zo de konklusies negatief uitvallen, dan zou het exploitatieprogramma van de Noordatlantische sektor moeten worden herzien.

Tenslotte verklaarde de Minister dat er geen enkele negatieve houding is vanwege het vliegend meesterpersoneel van Sabena betreffende de keuze van de Airbus. Een probleem dat nog niet is opgelost, niet alleen voor Sabena maar voor alle Europese landen, is te weten of de cockpitbemanning uit twee of drie personen zal bestaan.

2. Zal het bedrag van 1 086,4 miljoen ingeschreven op artikel 32.35 van sectie 31 volstaan om het exploitatieverlies van Sabena voor 1980 te dekken ?

In het kader van de begroting 1980 werd, volgens de Minister, het exploitatieresultaat van de onderneming geschat op -1 832 577 000. De Minister wees er evenwel op dat de tussenkomsten van de Staat voorzien in artikel 32.35 van de begroting van Verkeerswezen, beperkt zijn tot het bedrag van de afschrijving van vliegend materieel.

3. In de uiteenzetting van de Minister wordt verwezen naar het koninklijk besluit van 31 augustus 1979 betreffende het niet geregeld luchtvervoer. Deze reglementering, wordt gezegd, moet o.a. verhinderen, dat nieuwe luchtdiensten naar België afvloeien, die zich niet in het buitenland kunnen vestigen.

Naar de ervaring van een lid lijkt het probleem hier nochtans eerder te zijn : verhinderen dat (nieuwe) luchtdiensten uit België naar het buitenland afvloeien.

Al te vaak immers moet men het meemaken, dat vergunningen geweigerd worden omwille van de mogelijke concurrentie met Sabena. Veelal stelt men vast, dat deze vluchten eenvoudig verhuizen naar een dicht bij onze grenzen gelegen luchthaven in het buitenland. Als ze al bestaat, zal de concurrentie daar niet minder groot zijn. Maar de voordelen komen dan in het buitenland terecht.

Quels moyens le Ministre envisage-t-il de mettre en œuvre pour trouver une solution adéquate qui soit favorable à nos aéroports et qui stimule l'emploi correspondant ?

Le Ministre estime qu'en matière d'exploitation des transports non réguliers, telle que régie par l'arrêté royal du 31 août 1979, une distinction doit être faite entre l'obtention d'un permis d'exploitation pour l'exploitation des transports aériens non réguliers et l'obtention de l'autorisation de droits de trafic pour l'exécution des vols non réguliers.

En effet, s'installer en Belgique en tant que transporteur non régulier est soumis à un permis d'exploitation qui ne peut être délivré qu'après enquête portant notamment sur les garanties morales, financières et techniques que présente le demandeur et sur l'opportunité de la création de services nouveaux. Cette disposition a été insérée dans l'arrêté royal précité afin d'empêcher que de nouvelles compagnies qui ne peuvent s'installer à l'étranger affluent en Belgique et puissent par conséquent causer une déstabilisation de notre marché en ce domaine.

En outre, pour chaque vol non régulier ou chaque série de vols non réguliers, l'autorisation de droits de trafic doit être obtenue. A cet effet, la compagnie aérienne, titulaire d'un permis d'exploitation délivré par l'autorité belge ou, lorsqu'il s'agit d'une compagnie étrangère, délivré par l'autorité nationale de cette compagnie, doit introduire une demande pour examen auprès de l'instance compétente du Département, à savoir l'Administration de l'Aéronautique. Lors de l'examen de telles demandes, le principe selon lequel les droits de trafic demandés ne peuvent causer de préjudice aux services réguliers du transporteur aérien national est respecté. Cette politique est semblable à celle qui est appliquée de façon générale à l'étranger. La possibilité existe que des vols qui sont refusés en Belgique, soient effectués d'un aéroport situé près de nos frontières à l'étranger, mais le Ministre peut donner l'assurance que le contraire est aussi vrai et que des vols qui sont refusés à l'étranger, affluent vers des aéroports belges. Le Ministre a toutefois chargé son administration d'un nouvel examen du problème dans tous ses aspects, en collaboration avec son cabinet.

4. Quels travaux éventuels a-t-on prévu pour 1980 en ce qui concerne l'aéroport de Deurne ?

Le Ministre répond que le programme des travaux ne comporte que les travaux d'aménagement nécessaires en vue de maintenir l'infrastructure dans un état qui répond aux besoins du trafic tel qu'il est prévu pour 1980.

Pour 1981, les crédits nécessaires seront inscrits en vue d'exécuter la décision que le Ministre a annoncée.

Le Ministre des Communications a ensuite fait la déclaration suivante au sujet de l'avenir de l'aéroport de Deurne :

Welke middelen ziet de Minister om aan dit euvel een passende oplossing te brengen ten bate van onze luchthavens en de aansluitende werkgelegenheid ?

Volgens de Minister dient er, inzake de exploitatie van het niet-geregeld vervoer zoals geregeld bij het koninklijk besluit van 31 augustus 1979, een onderscheid gemaakt tussen het verkrijgen van een exploitatievergunning voor het exploiteren van niet-geregeld luchtvervoer en het bekomen van de toelating voor trafiekrechten voor het uitvoeren van niet-geregelde vluchten.

Inderdaad, het zich vestigen in België als niet-geregeld luchtvervoerder is onderworpen aan een exploitatievergunning die slechts kan verleend worden na onderzoek betreffende onder meer de morele, financiële en technische waarborgen die de aanvrager biedt en de opportuniteit van het creëren van nieuwe diensten. Deze bepaling werd in hogervernoemd koninklijk besluit opgenomen om te verhinderen dat nieuwe maatschappijen die zich in het buitenland niet kunnen vestigen, naar België zouden afvloeien en derhalve een ontwrichting van onze markt op dit gebied kunnen veroorzaken.

Daarenboven moet voor elke niet-geregelde vlucht of elke reeks van niet-geregelde vluchten de toelating voor verkeersrechten verkregen worden. Hiertoe dient de luchtvaartmaatschappij, titularis van een exploitatievergunning afgeleverd door de Belgische overheid of wanneer het om een vreemde maatschappij gaat afgeleverd door haar nationale overheid, voor onderzoek bij de bevoegde instantie van het Departement, met name het Bestuur der Luchtvaart, een aanvraag in te dienen. Bij het onderzoek van dergelijk aanvragen wordt het principe gehuldigd dat de gevraagde verkeersrechten geen nadeel mogen berokkenen aan de geregelde diensten van de nationale luchtvervoerder. Deze politiek stemt overeen met deze, die algemeen in het buitenland wordt toegepast. De mogelijkheid bestaat dat vluchten, die in België geweigerd worden, uitgevoerd worden vanuit een dicht bij onze grenzen gelegen luchthaven in het buitenland maar de Minister kan verzekeren dat het omgekeerde even waar is en dat vluchten die in het buitenland geweigerd worden, afvloeien naar Belgische luchthavens. De Minister heeft evenwel aan zijn administratie de opdracht gegeven, in samenwerking met zijn kabinet, het gestelde probleem in al zijn aspecten opnieuw te onderzoeken.

4. Welke werken zijn eventueel voorzien voor 1980 wat betreft het vliegveld Deurne ?

De Minister antwoordt dat op het werkprogramma enkel de nodige aanpassingswerken werden ingeschreven om de infrastructuur te behouden in een toestand die beantwoordt aan de behoeften van het verkeer zoals het voor 1980 voorzien wordt.

Voor 1981 zullen de kredieten worden ingeschreven die noodzakelijk zijn om de beslissing die de Minister heeft aangekondigd, uit te voeren.

Verder werd door de Minister van Verkeerswezen, betreffende de toekomst van de luchthaven Deurne, volgende verklaring afgelegd :

« Afin de pouvoir élaborer sur une base objective une politique globale pour les aéroports belges, j'ai demandé une « Etude des infrastructures aéroportuaires de la Belgique. »

Cette étude, mieux connue sous l'appellation de rapport Dixon-Speas, restera assurément un guide utile pour les années à venir. Les conclusions de ce rapport doivent toutefois être interprétées à la lumière de l'évolution récente, notamment de la situation économique en Belgique et à l'échelle mondiale.

La situation de nos finances publiques nous oblige pour le moment à adopter une attitude prudente en matière d'investissements. Plusieurs alternatives proposées dans le rapport Dixon-Speas ne peuvent plus être retenues dans le contexte actuel en raison des investissements trop importants qu'elles nécessiteraient : la construction d'un nouvel aéroport régional qui desservirait la région d'Anvers n'est pas envisagée dans les conditions présentes. Dixon-Speas conclut d'ailleurs : « Les principales activités aéronautiques prévisibles pour l'avenir peuvent être assurées par l'infrastructure aéroportuaire en place. » Il faut donc s'efforcer maintenant de valoriser au maximum le patrimoine existant.

Dans cette optique, on ne peut accepter le démantèlement de l'aéroport. A cet égard, l'étude précitée est d'ailleurs très claire : « L'usage que font les Communautés des quatre aéroports régionaux existants justifie la présence d'aéroports à tout le moins du troisième niveau ... ».

Le rôle que l'aéroport de Deurne assume comme complément du port à vocation mondiale qu'est Anvers, la clientèle spécifique que la ville attire en tant que centre commercial, les perspectives d'échanges de trafic en provenance et à destination de l'aéroport d'Anvers pour certaines liaisons — perspectives d'ailleurs confirmées par le succès des vols commerciaux à destination de Deurne —, tout cela justifie entièrement l'option qui consiste à permettre à cet aéroport de continuer à remplir sa fonction.

Toutefois, pour ce qui est de l'infrastructure actuelle, il importe également de valoriser au maximum le patrimoine existant. Certains projets visant à doter l'aéroport d'une piste nouvelle, davantage orientée au sud-est, ne seront pas mis à exécution. Le coût de l'investissement de ce projet ne serait en effet pas proportionné aux résultats qu'il permettrait d'obtenir, notamment en ce qui concerne la pollution de l'environnement : le rapport Dixon-Speas conclut que « cette modification ne serait pas de nature à amoindrir sensiblement les nuisances pour la population habitant dans le voisinage de l'aéroport ».

Nous touchons ici à la principale difficulté qui se pose à Deurne, à savoir la pollution sonore provoquée par le champ d'aviation.

Dans les limites de l'option de base qui prévoit le maintien de l'aéroport sans nouvelle piste d'envol, il s'agit maintenant de déterminer les restrictions d'exploitation qui seraient de nature à ramener la pollution sonore à un niveau raisonnable. Dixon-Speas propose à ce sujet d'écarter les avions autres que monomoteurs et bimoteurs légers.

« Ten einde op een objectieve basis een globale politiek voor de Belgische luchthavens te kunnen uitstippelen, heb ik een « Studie van de Luchthaveninfrastructuur van België » gevraagd.

Deze studie, beter bekend als het Dixon-Speas-rapport, zal zeker een leidraad blijven voor de volgende jaren. De besluiten van dit rapport moeten echter gelezen worden in het licht van de recente evolutie o.m. van de economische situatie op belgisch en wereldvlak.

De toestand van onze openbare financiën verplicht ons thans een zorgvuldige houding aan te nemen inzake investeringen. Een aantal alternatieven die het Dixon-Speas-rapport vooropstelde, kunnen in de huidige kontekst niet langer overwogen worden gelet op de al te zware investeringen die zij zouden meebrengen : de bouw van een nieuwe regionale luchthaven die het Antwerpse zou bedienen, wordt in de huidige omstandigheden niet weerhouden. Dixon-Speas besluit trouwens : « de voornaamste luchtvaartactiviteiten die voor de toekomst verwacht mogen worden, kunnen opgevangen worden door de huidige luchthaveninfrastructuur ». Derhalve moet thans gestreefd worden naar een maximale valorisatie van het bestaande patrimonium.

Het afbouwen van de luchthaven is in deze optiek niet aanvaardbaar. Ter zake stelt de reeds genoemde studie trouwens duidelijk : « de gemeenschappen die gebruik maken van de vier bestaande regionale luchthavens, verantwoordt het bestaan van luchthavens ten minste van het derde niveau... ».

De rol die de luchthaven Deurne speelt als complement van de wereldhaven die Antwerpen is, de specifieke cliënteel die de stad als handelscentrum aanbrengt, de vooruitzichten van de verkeersstromen van en naar de Antwerpse luchthaven voor zekere verbindingen — die trouwens bevestigd worden door het succes van de commerciële vluchten op Deurne —, dit alles verantwoordt ten volle de optie dat de bestaande luchthaven haar rol verder moet kunnen vervullen.

Ook voor de huidige infrastructuur geldt echter : maximale valorisatie van het bestaande patrimonium. Bepaalde plannen die erop gericht waren de luchthaven een nieuwe, meer zuid-oostelijk gerichte baan te geven, vinden geen doorgang. De investeringskost van dit project zou niet in verhouding zijn tot de resultaten die ermee kunnen behaald worden, o.m. wat de milieubelasting betreft : « deze wijziging zou niet van aard zijn een voelbare verlichting te brengen voor de bevolking van de omgeving van de luchthaven » besluit het Dixon-Speas-rapport.

Hiermede raken wij meteen het belangrijkste knelpunt van het probleem Deurne aan, met name de geluidshinder door het vliegveld veroorzaakt.

Binnen de grenzen van de basisoptie dat de luchthaven blijft bestaan, zonder nieuwe startbaan, moet thans uitgemakt worden welke beperkingen inzake exploitatie de milieuhinder tot een redelijk niveau kunnen terugbrengen. Dixon-Speas stelde in dit verband dat « vliegtuigen andere dan de éénmotorige en lichte tweemotorige » zouden verwijderd worden.

Toutefois, afin de ne pas imposer à l'aéroport des restrictions qui, en fait, ne lui permettraient plus de remplir sa mission spécifique, j'ai chargé un groupe de travail, composé de représentants de tous les milieux concernés, de me remettre des propositions concrètes concernant :

— les liaisons qu'il faut continuer à assurer de manière régulière au départ de Deurne;

— les types d'avions qui entrent en ligne de compte à cet effet, tant du point de vue de l'exploitation que de la pollution de l'environnement;

— les formules d'exploitation les plus appropriées à cet égard.

Ces propositions se situeront dans la ligne des options d'infrastructure exposées ci-dessus; elles devront tenir compte de la situation telle qu'elle se présentera après l'achèvement complet de l'E10 Anvers-Bruxelles et elles devront en tout cas permettre de réduire la pollution de l'environnement. »

5. La présence d'un article 34.02, titre I, section 31 (quote-part de la Belgique dans les frais de fonctionnement de l'agence Eurocontrol) mais aussi d'un article 66.02 au titre IV (redevances pour l'utilisation de l'espace aérien) donne l'impression que les ressources d'Eurocontrol ne suffisent pas à couvrir les frais de fonctionnement de cet organisme.

Un membre aimerait connaître le mode de financement de ce dernier et, à cet égard, l'affectation du fonds inscrit à l'article 66.02 du titre IV.

Le Ministre répond que les coûts d'Eurocontrol, dépenses de fonctionnement et d'investissement, sont, en plus de recettes de nature diverse, couverts en ordre principal par les contributions des parties contractantes, telles qu'elles sont définies à l'article 23 des statuts de l'Agence Eurocontrol.

La contribution annuelle belge figure à l'article 34.02, titre I, section 31, du budget des Communications.

L'article 22 des statuts précités prévoyait en recettes les redevances qui seraient éventuellement instaurées à charge des usagers de l'espace aérien.

Conformément à un accord multilatéral entre les Etats participants ainsi qu'à un accord bilatéral entre Eurocontrol et la Belgique, conclus à la même date du 8 septembre 1970, la redevance précitée a été instaurée avec effet au 1^{er} novembre 1971. Eurocontrol est chargé de la perception de ces redevances, mais doit remettre à chaque pays dès que possible la quote-part de celles-ci qui lui revient, après déduction des frais de perception.

En ce qui concerne notre pays, le produit des redevances figure à l'article 66.02 du titre IV, après déduction de la part proportionnelle qui est versée à la Régie des Voies aériennes comme rémunération pour la mise à disposition par elle de ses installations et services pour le trafic aérien en route.

6. La note de politique du Ministre fait état de propositions en vue de charger Eurocontrol d'une nouvelle mission relative à la planification de l'utilisation de l'espace aérien.

Ten einde evenwel geen beperkingen op te leggen aan de luchthaven, die haar in feite niet meer toelaten haar specifieke rol te vervullen, geef ik een werkgroep, bestaande uit alle betrokken kringen, die opdracht mij concrete voorstellen over te maken betreffende :

— de verbindingen die verder vanuit Deurne op regelmatige wijze moeten verzekerd worden;

— de vliegtuigtypes die hiervoor in aanmerking komen, zowel vanuit het oogpunt van de exploitatie als vanuit het oogpunt van de milieubelasting;

— de exploitatieformules die hiervoor het meest aangevoelen zijn.

Deze voorstellen zullen kaderen binnen de hierboven uiteengezette opties inzake infrastructuur; zij moeten rekening houden met de situatie die zal bestaan na de volledige afwerking van de E10 Antwerpen-Brussel, en zullen alleszins gericht zijn op een vermindering van de milieuhinder. »

5. Het bestaan van artikel 34.02, titel I, sectie 31 (Belgisch aandeel in de werkingskosten van Eurocontrol) naast een artikel 66.02 in titel IV (vergoedingen voor het gebruik van het luchtruim) wekt de indruk dat de inkomsten van Eurocontrol onvoldoende zijn om de werkingskosten van het organisme te dekken.

Graag vernam een lid op welke wijze de financiering van het organisme gebeurt en welke hierbij de rol is van het fonds ingeschreven op artikel 66.02 van titel IV.

De Minister antwoordde dat de werkingskosten van Eurocontrol, bedrijfsbegroting en investeringen, benevens door ontvangsten van diverse aard, hoofdzakelijk worden gedekt door de bijdragen van de Verdragsluitende Partijen zoals die bepaald zijn in artikel 23 van de statuten van het Eurocontrol-Agentschap.

Onder artikel 34.02, titel I, sectie 31, van de begroting van Verkeerswezen komt de Belgische jaarlijkse bijdrage voor.

Artikel 22 van voornoemde statuten voorzag als een ontvangst de heffingen die eventueel ten laste van de gebruikers van het luchtruim zouden worden ingesteld.

Overeenkomstig een multilateraal akkoord tussen de deelnemende landen en een bilateraal akkoord tussen Eurocontrol en België, beide op 8 september 1970 afgesloten, wordt voornoemde heffing ingesteld met ingang van 1 november 1971. Eurocontrol wordt met de inning ervan gelast doch dient de opbrengst die aan elk land toekomt, na aftrek van de werkingskosten, zo spoedig mogelijk aan de rechthebbenden over te maken.

Voor wat ons land betreft, komen deze als inkomsten voor onder artikel 66.02 van titel IV, na aftrek van het proportioneel aandeel dat aan de Regie der Luchtwegen wordt overgemaakt als vergoeding van de terbeschikkingstelling door deze Regie van haar installaties en diensten voor het en route luchtverkeer.

6. Volgens de beleidsnota van de Minister wordt verwezen naar voorstellen om Eurocontrol te belasten met een nieuwe taak namelijk planning van het gebruik van het luchtruim.

La réalisation de cette mission n'aura-t-elle pas une incidence sur les frais de fonctionnement de l'organisme et n'impliquera-t-elle pas le maintien intégral du personnel dont la rétribution est très onéreuse ?

La participation de l'Allemagne et des Pays-Bas est-elle assurée ?

Comme le Ministre l'a signalé dans sa réponse à la question parlementaire n° 72 posée le 28 novembre 1979 par un membre de la Chambre des Représentants, une proposition pour la création d'un système de gestion des courants de trafic international en Europe a été présentée à la Commission permanente d'Eurocontrol.

Cette proposition a été présentée ensemble par les pays du Benelux et la République fédérale d'Allemagne, de sorte que leur participation au nouveau système peut être considérée comme assurée.

La nouvelle organisation appelée à remplacer l'actuelle après le 28 février 1983, date d'expiration de la Convention en vigueur, pourra fonctionner avec un effectif plus restreint et ses frais d'exploitation s'en trouveront allégés.

7. La demande en pilotes qualifiés nécessaires à notre navigation aérienne civile est en progression. La nationalité des pilotes joue-t-elle un rôle dans le recrutement et les pilotes belges bénéficient-ils de possibilités égales auprès des sociétés de navigation aérienne étrangères ?

La délivrance d'autorisations de transports aériens non réguliers est subordonnée à un examen. Quelle est l'autorité chargée de cet examen ? S'il s'agit d'une commission, comment celle-ci se compose-t-elle ?

Le Ministre est d'avis que la demande en pilotes qualifiés nécessaires à notre aviation civile est, pour les années 1980 à 1985 en progression.

Pour la formation « *ab initio* » aux frais de l'Etat via l'Ecole d'Aviation civile, la nationalité belge ou luxembourgeoise est requise des candidats.

A la Sabena, les Belges ont, statutairement, la priorité. En ce qui concerne le recrutement par des transporteurs belges autres que la Sabena, l'une des conditions est d'être détenteur de la licence *belge* de pilote.

La presque totalité des pilotes utilisés dans le transport aérien commercial est de nationalité belge.

Dans tous les pays industrialisés, il existe une tendance à réserver les emplois de pilote dans les grandes compagnies nationales à des ressortissants possédant la nationalité du pays.

D'autre part, le Ministre a déclaré que les demandes d'autorisation pour des vols non réguliers doivent être introduites par les compagnies aériennes auprès de l'instance compétente de son Département, à savoir l'Administration de l'Aéronautique, qui est chargée de les examiner.

Zal de kostprijs van het organisme hierdoor ongewijzigd blijven, en impliceert dit het volledig behoud van het duur betaald personeel van het organisme ?

Is deelname van Duitsland en Nederland verzekerd ?

Zoals de Minister in zijn antwoord op de parlementaire vraag nr. 72 op 28 november 1979 gesteld door een Volksvertegenwoordiger, onderlijnde, werd aan de Permanente Commissie van Eurocontrol een voorstel voor de oprichting van een internationaal systeem voor luchtverkeersstroomregeling in Europa voorgelegd.

Dit voorstel werd gemeenschappelijk door de Beneluxlanden en de Duitse Bondsrepubliek ingediend en bij het doorvoeren ervan mag de deelname van deze landen als verzekerd worden aanzien.

De nieuwe organisatie die van 28 februari 1983, datum van het verstrijken van de Eurocontrolovereenkomst, de thans bestaande zou vervangen, zal met een meer beperkt personeelsbestand werken en haar uitbatingskosten zullen erdoor verminderd worden.

7. De vraag naar gekwalificeerde piloten, noodzakelijk voor onze burgerluchtvaart, neemt toe. Speelt bij de aanwerving de nationaliteit van de piloot een rol en hebben Belgische piloten dezelfde mogelijkheden bij vreemde burgerluchtvaartmaatschappijen ?

Het afleveren van machtigingen voor niet-geregeld luchtvervoer is afhankelijk van een onderzoek. Welke instantie is belast met dit onderzoek ? Indien het om een commissie gaat, hoe is deze dan samengesteld ?

Volgens de Minister gaat de vraag naar bevoegde piloten voor onze burgerluchtvaart voor de jaren 1980 tot 1985 in stijgende lijn.

Voor de opleiding « *ab initio* » op Staatskosten via de Burgerluchtvaartschool wordt van de kandidaten de Belgische of de Luxemburgse nationaliteit geëist.

Bij Sabena, wordt volgens haar statuten prioriteit gegeven aan de Belgen. Wat betreft de recrutering door Belgische vervoermaatschappijen, andere dan Sabena, is een der voorwaarden houder te zijn van een *Belgische* vergunning van vliegtuigbestuurder.

Bijna alle piloten die in het commercieel luchtvervoer zijn ingeschakeld, zijn van Belgische nationaliteit.

In alle geïndustrialiseerde landen bestaat de neiging om de betrekkingen van piloot bij de grote nationale maatschappijen voor te behouden aan onderhorigen die in het bezit zijn van de nationaliteit van het land.

Anderzijds verklaarde de Minister dat de aanvragen tot machtiging voor niet-geregelde vluchten door de luchtvaartmaatschappijen moeten ingediend worden bij de bevoegde instantie van zijn Departement, met name het Bestuur der Luchtvaart, dat belast is met het onderzoek ervan.

8. Dans l'exposé du Ministre, on lit qu'il a été décidé d'ajouter quelques étages au bâtiment de la Régie des Voies aériennes près de la gare du Nord. Cette décision se justifie-t-elle vraiment alors que tant de bureaux restent inoccupés à Bruxelles ? La Régie ne pourrait-elle être installée dans la partie du Centre administratif qui est presque achevée ?

Dans sa réponse, le Ministre souligne que, dès l'origine, il avait été prévu que le Centre de Communications du Nord serait un bâtiment « mixte », servant à la fois aux transports en commun et à des bureaux.

La première phase des travaux concerne uniquement des ouvrages pour les transports en commun; elle a été conçue pour permettre la construction ultérieure d'un bâtiment comprenant des bureaux.

Actuellement, cette première phase est achevée. Il ne reste donc plus qu'à terminer le bâtiment, ce qui se réalisera par la construction de quatre étages et le parachèvement de la première phase.

Il est normal que ces étages soient occupés par des services du Département. Une telle solution permet en effet d'éviter des frais de location et de regrouper certains services (la Régie des Voies aériennes et l'Administration de l'Aéronautique).

9. Quelles sont les ressources du Fonds spécial de la Régie des Voies aériennes ?

Dans sa réponse, le Ministre a attiré l'attention sur l'arrêté royal du 5 octobre 1970 (*Moniteur belge* du 5 novembre 1970), portant refonte du statut de la Régie des Voies aériennes et plus spécialement sur l'article 15, troisième alinéa, stipulant que le Fonds spécial est alimenté par des crédits à inscrire au budget extraordinaire de l'Etat et par le produit de la réalisation d'immeubles appartenant à la Régie des Voies aériennes. La dotation à charge du budget de l'Etat est prévue à l'article 61.01, section 31 du titre II du budget du Département.

10. Un membre aimerait avoir des précisions sur le fonctionnement et le statut des organisations suivantes : *Bird Strike Committee Europe* et *Market Clean-up Board Belgium*.

Le *Market Clean-up Board Belgium* est une association de compagnies aériennes constituée en application d'une directive donnée par l'Administration de l'Aéronautique.

Cette association ne disposant pas de la personnalité juridique est chargée du contrôle du respect des tarifs sur les lignes régulières en vue d'éliminer les pratiques frauduleuses.

Elle fonctionne avec l'aide :

— d'un Comité de gestion qui a une mission de conception quant aux objectifs poursuivis par le *Market Clean-up Board Belgium* et aux actions à prendre pour les atteindre;

8. In de uiteenzetting van de Minister wordt vermeld, dat besloten werd enkele verdiepingen bij te bouwen op het gebouw nabij het Noordstation waar de Regie der Luchtweegen gevestigd is. Is dit wel verantwoord te Brussel waar zoveel kantoorruimten leeg staan ? Komt er geen plaats vrij voor de vestiging van de Regie in het gedeelte van het Administratief Centrum dat zijn afwerking nadert ?

In zijn antwoord wees de Minister op het feit dat van bij het begin was voorzien dat het Communicatiecentrum aan het Noordstation een « gemengd » gebouw zou zijn dat tegelijk zou dienen voor het gemeenschappelijk vervoer en voor kantoren.

De eerste fase van de werken betreft alleen de kunstwerken voor het gemeenschappelijk vervoer; zij werd zodanig opgevat dat achteraf de konstruktie mogelijk blijft van een gebouw met kantoren.

Momenteel is deze eerste fase beëindigd. Nu rest nog alleen het voltooiën van het gebouw, wat zal gerealiseerd worden door de konstruktie van vier verdiepingen en het afwerken van de eerste fase.

Het is normaal dat deze verdiepingen zullen bezet worden door diensten van het Departement. Dergelijke oplossing vermijdt huurkosten en maakt een hergroepering mogelijk van sommige diensten (Regie der Luchtweegen en het Bestuur van de Luchtvaart).

9. Welke zijn de middelen van het Bijzonder Fonds van de Regie der Luchtweegen ?

In zijn antwoord vestigde de Minister de aandacht op het koninklijk besluit van 5 oktober 1970 (*Belgisch Staatsblad* van 5 november 1970), houdende omwerking van het statuut van de Regie der Luchtweegen en meer bepaald op artikel 15, derde lid, van de bijlage, waarbij bepaald wordt dat het Bijzonder Fonds gestijfd wordt door op de buitengewone Staatsbegroting uit te trekken kredieten en door de opbrengst van de verkoop van aan de Regie der Luchtweegen toebehorende onroerende goederen. De dotatie ten laste van de Staatsbegroting staat ingeschreven op artikel 61.01, sectie 31 van titel II van de begroting van het Departement.

10. Graag ontving een lid nadere uitleg betreffende de werking en het statuut van *Bird Strike Committee Europe* en *Market Clean-up Board Belgium*.

De *Market Clean-up Board Belgium* is een vereniging van luchtvaartmaatschappijen opgericht in toepassing van een door het Bestuur der Luchtvaart gegeven richtlijn.

Deze vereniging, die geen rechtspersoonlijkheid heeft, is belast met de controle van de naleving der tarieven op de geregelde diensten teneinde frauduleuze praktijken uit te schakelen.

Zij treedt op door middel van :

— een Beheerscomité dat als taak heeft de doelstellingen te omschrijven die door de *Market Clean-up Board Belgium* naargestreefd worden en acties te ondernemen om deze te bereiken;

— d'un Secrétaire permanent chargé de l'administration et du contrôle effectif des tarifs pratiqués;

— de sous-comités régionaux ou techniques institués suivant les nécessités pratiques résultant de l'activité du Market Clean-up Board Belgium.

Le *Bird Strike Committee Europe* est constitué d'un groupe de responsables des organisations civiles et militaires en Europe, chargés de l'échange de données concernant la lutte contre le « danger birdstrike » (collision d'avions et d'oiseaux) dans l'aviation afin d'augmenter la sécurité en vol.

Les autorités américaines et canadiennes y assistent également de même que des organisations internationales telles que ICAO, IFALPA, etc.

Le *Bird Strike Committee Europe* est réparti en 6 groupes de travail :

— *Aérodromes* : recherche les améliorations possibles pour aménager les aérodromes afin d'éviter que les oiseaux s'y installent;

— *Migration d'oiseaux* : examine les moments et les routes les plus importantes de migration et les met sur cartes;

— *Radar* : l'observation des oiseaux sur l'écran radar;

— *Analyse* : statistiques et examen des méthodes d'effrayement utilisés;

— *Communication et procédure de vol* : examine la manière dont les pilotes et le personnel de la tour de contrôle doivent réagir lorsqu'il est nécessaire de modifier la route de vol pour éviter les oiseaux;

— *Structure et essais* : étudie la résistance des parties d'avion qui peuvent être soumises à des collisions d'oiseaux (moteurs et verrières).

La Belgique est membre du *Bird Strike Committee Europe* depuis 1966 et a pu, par conséquent bénéficier depuis lors des résultats des enquêtes menées par les autres pays.

11. Un membre aimerait obtenir des renseignements concernant :

— la structure et le fonctionnement de l'école,

— son personnel et ses moyens didactiques,

— le nombre d'élèves des cinq dernières années et les compagnies qui emploient les lauréats,

— le personnel enseignant,

— les moyens matériels et financiers.

Le même membre aimerait également obtenir des précisions à propos de l'achat récent d'avions, notamment pour ce qui est du montant et de la justification du choix.

Dans sa réponse le Ministre rappelle que l'Ecole d'Aviation civile est issue d'une Convention conclue en 1952 entre le Ministère des Communications et la Sabena. Cette convention fut, après des prolongations répétées, renouvelée du 1^{er} janvier 1978 au 31 décembre 1982.

— een Permanente Secretaris belast met de administratie en met de effectieve controle van de toegepaste tarieven;

— regionale of technische subcomités, ingesteld volgens de praktische behoeften die voortvloeien uit de activiteit van de Market Clean-up Board Belgium.

Het *Bird Strike Committee Europe* is samengesteld uit een groep verantwoordelijken van burgerlijke en militaire organisaties in Europa, die met de uitwisseling van gegevens over de bestrijding van het « birdstrike gevaar » (vogelaanvaringen door vliegtuigen) in de luchtvaart belast is, teneinde de vliegveiligheid te verhogen.

De Amerikaanse en Canadese autoriteiten verlenen hun medewerking evenals internationale organisaties zoals ICAO, IFALPA, enz.

Het *Bird Strike Committee Europe* bestaat uit 6 werkgroepen :

— *Vliegvelden* : onderzoekt de mogelijke verbeteringen om vliegvelden zo in te richten dat de vogels er zich niet komen vestigen;

— *Vogel-migratie* : onderzoekt de tijdstippen en de voornaamste routes van de vogeltrek en zet deze op kaart;

— *Radar* : het waarnemen van vogels op het radarscherm;

— *Analyse* : statistieken en nazicht van de gebruikte afschrikmethoden;

— *Communicatie en vliegprocedure* : onderzoekt hoe de piloten en het personeel van de controletoren moeten handelen indien uitgeweken wordt van de vliegroute om vogels te vermijden;

— *Structuur en testen* : onderzoekt om vliegtuigonderdelen te ontwerpen die vogelaanvaringen kunnen weerstaan (motoren en ruiten).

België is lid van het *Bird Strike Committee Europe* sinds 1966 en heeft sindsdien dus steeds kunnen beschikken over de resultaten van de onderzoeken die door de andere landen uitgevoerd werden.

11. Graag ontvang een lid inlichtingen betreffende :

— de structuur en de werking van de Burgerlijke Luchtvaart school,

— haar personeel en didactische middelen,

— het aantal leerlingen van de laatste vijf jaren en de maatschappijen waarbij de afgestudeerden in dienst treden,

— het onderwijzend personeel,

— de materiële en financiële middelen.

Tevens wenste het lid enige precisering te ontvangen betreffende de recente aankoop van vliegtuigen o.m. het bedrag en de verantwoording van de keuze.

In zijn antwoord wees de Minister erop dat de Burgerluchtvaart school werd opgericht door een Overeenkomst die in 1952 werd afgesloten tussen het Ministerie van Verkeerswezen en Sabena. Deze overeenkomst werd, na herhaalde vernieuwingen, op 1 januari 1978 verlengd tot 31 december 1982.

La direction et l'administration de l'Ecole sont assurées par un Comité de gestion, composé paritairement par des représentants du Ministère des Communications et de la Sabena et présidé par le Directeur Général de l'Administration de l'Aéronautique.

La gestion courante de l'Ecole est assurée par la Sabena.

Le personnel de l'Ecole est composé comme suit :

- 1 Directeur de l'Ecole;
- 1 Chef de cours théoriques;
- 5 Professeurs (à temps plein);
- 1 Chef de la formation pratique;
- 7 Instructeurs de vol;
- 2 Agents administratifs.

Tous les professeurs et instructeurs donnent les cours dans les deux langues nationales afin de rendre la formation la plus homogène possible.

Comme moyens didactiques, il convient de citer principalement les avions :

9 Marchetti SF 260 et 5 Cessna 310. Les avions Cessna seront remplacés très prochainement.

L'énumération suivante donne le nombre d'élèves des cinq dernières années et les compagnies qui emploient les lauréats.

— 21^e promotion (1^{er} mars 1972) : en avril 1975, 23 candidats ont terminé leur formation. Tous sont entrés à la Sabena.

— 22^e promotion (2 septembre 1974) : des 14 lauréats qui ont terminé l'école en mars-avril 1977, 13 sont en service à la Sabena et 1 à la TEA.

— 23^e promotion (1^{er} septembre 1975) : 47 candidats ont été admis parmi lesquels 17 candidats ont terminé leur formation avec fruit. Tous sont en service à la Sabena.

— 24^e promotion (1^{er} février 1978) : des 30 candidats retenus, il en reste 16. De ces 16, 5 candidats ont été récemment engagés par la Sabena. Les autres candidats suivront très probablement la même voie.

— 25^e promotion : le 15 janvier 1979, 41 candidats ont été admis à l'Ecole, dont 28 se présenteront aux examens théoriques de pilote de ligne en mars 1980. La fin de la formation est prévue pour mars 1981.

— 26^e promotion : la dernière promotion a débuté le 7 janvier 1980 avec 37 élèves. L'achèvement de la formation est prévu pour fin mars 1982.

L'Ecole d'Aviation civile est subventionnée par le Ministère des Communications. Pour l'année 1979, le montant de la subvention s'élevait à 55 000 000 de francs. Au budget 1980 des Communications une subvention de 80 millions a été prévue à l'article 44.03 (page 24).

Het bestuur en het beheer van de School berusten bij een Beheerscomité dat paritair is samengesteld uit vertegenwoordigers van het Ministerie van Verkeerswezen en Sabena en waarvan het voorzitterschap wordt waargenomen door de Directeur-Generaal van het Bestuur der Luchtvaart.

De dagelijkse werking van de School wordt verzorgd door Sabena.

Het personeel van de School is als volgt onderverdeeld :

- 1 Directeur van de School;
- 1 Hoofd van de theoretische lessen;
- 5 Leraren (voltijds);
- 1 Hoofd van de vliegopleiding;
- 7 Vlieg instructeurs;
- 2 Administratieve agenten.

Alle leraren en instructeurs geven de lessen in beide landstalen teneinde de opleiding zo homogeen mogelijk te laten verlopen.

Als didactische middelen zijn hoofdzakelijk de lestoestellen te citeren :

9 Marchetti SF 260 en 5 Cessna 310. De Cessna's zullen binnenkort worden vervangen.

Het aantal leerlingen van de laatste vijf jaren en de maatschappijen waarbij de afgestudeerden in dienst traden, blijkt uit volgende opsomming :

— 21^e promotie (1 maart 1972) : in april 1975 beëindigden 23 kandidaten hun opleiding. Allen zijn in dienst bij Sabena.

— 22^e promotie (2 september 1974) : in maart-april 1977 verlieten 14 afgestudeerden de School. 13 van hen zijn in dienst van Sabena, 1 bij TEA.

— 23^e promotie (1 september 1975) : 47 kandidaten werden toegelaten waarvan 17 hun opleiding met vrucht hebben beëindigd. Allen zijn in dienst bij Sabena.

— 24^e promotie (1 februari 1978) : van de 30 toegelaten kandidaten blijven er momenteel 16 over. Daarvan werden reeds vijf kandidaten door Sabena aangeworven. De andere laureaten zullen hoogstwaarschijnlijk dezelfde weg volgen.

— 25^e promotie : op 15 januari 1979 werden 41 kandidaten tot de School toegelaten waarvan 28 in maart 1980 de theoretische examens voor lijnpiloot zullen afleggen. Het einde van de opleiding is voorzien voor maart 1981.

— 26^e promotie : op 7 januari 1980 ging de jongste promotie van start met 37 leerlingen. Het einde van de opleiding is voorzien omstreeks einde maart 1982.

De Burgerluchtvaartschool wordt door het Ministerie van Verkeerswezen gesubsidieerd. Voor het jaar 1979 bedroeg deze tussenkomst 55 miljoen frank. Op de begroting van Verkeerswezen voor het jaar 1980 werd bij artikel 44.03 (blz. 24) een toelage voorzien ten belope van 80 miljoen frank.

En remplacement des Cessnas 310 dépassés et usagés, il s'est avéré indispensable d'envisager l'achat de nouveaux avions pour la formation pratique des élèves.

Après un examen approfondi des différents types proposés, le Ministre des Communications a opté pour le XINGU EMB 121. Cet appareil semble en effet le mieux répondre aux exigences d'un avion destiné à la formation.

Le prix d'achat des cinq avions, comprenant la formation des instructeurs, s'élève à 6 053 150 dollars EU ce qui représente actuellement environ 170 millions de francs belges.

12. L'article 44.03 prévoit une intervention de l'Etat dans les frais de fonctionnement de l'Ecole d'Aviation civile.

Quels sont les autres revenus de l'Ecole ?

Le Ministre répond qu'en dehors des 80 millions prévus à l'article 44.03 du budget des Communications 1980, l'Ecole d'Aviation ne dispose d'aucune autre intervention de l'Etat. La seule recette supplémentaire dont dispose l'Ecole est la contribution qui est à charge de l'élève (10 000 francs).

13. L'article 44.03 (p. 24) prévoit une intervention de 80 millions en faveur de l'Ecole d'Aviation civile. Combien d'élèves suivent en ce moment les cours de cette école et quelle est leur répartition par groupe linguistique ?

Le Ministre répond qu'en ce moment, 81 élèves suivent les cours à l'Ecole d'Aviation civile :

24^e promotion : entrée à l'Ecole en janvier 1978;

Fin de l'entraînement en vol : 1^{er} avril 1980 : 4 Néerlandophones - 12 Francophones.

25^e promotion : entrée à l'Ecole en janvier 1979;

Fin de l'entraînement en vol des candidats qui subiront les épreuves théoriques de pilote de ligne en février/mars 1980 : 1^{er} avril 1981 : 10 Néerlandophones - 18 Francophones.

26^e promotion : entrée à l'Ecole le 7 janvier 1980 : 22 Néerlandophones - 15 Francophones;

La fin de l'entraînement en vol des candidats ayant satisfait à la fois aux épreuves théoriques de pilote de ligne et à l'entraînement en vol est prévue pour le 1^{er} avril 1982. Le Ministre est d'avis qu'on peut supposer que le nombre des candidats ayant réussi sera proportionnel au nombre des entrées à l'Ecole.

14. L'article 526.04 (p. 53), du budget de la Régie des Voies aériennes, prévoit pour 1980 un montant de 33 millions destiné au paiement d'indemnités à des tiers. En 1979, un crédit de 31 millions avait été ouvert à cet effet et les dépenses réelles pour 1978 s'étaient élevées à 12 402 000 francs.

Nog steeds volgens de Minister werd het, ter vervanging van de verouderde en uitgediende Cessna's 310, noodzakelijk over te gaan tot de aankoop van nieuwe toestellen voor de vliegopleiding van de leerlingen.

Na een grondig onderzoek van de verschillende voorgestelde types besloot de Minister van Verkeerswezen tot de aankoop van de XINGU EMB 121. Dit toestel blijkt immers het best te beantwoorden aan de eisen die aan het vliegtuig, als toestel bestemd voor de opleiding, waren gesteld.

De aankoopprijs voor de vijf toestellen, inbegrepen de opleiding der instructeurs, bedraagt 6 053 150 US dollar zijnde op dit moment, ongeveer 170 miljoen Belgische frank.

12. Artikel 44.03 bevat een tussenkomst van de Staat in de werkingskosten van de Burgerlijke Luchtvaartschool.

Welke zijn de andere inkomsten van de School ?

Volgens de Minister geniet, buiten de 80 miljoen voorzien bij artikel 44.03 van de begroting Verkeerswezen 1980, de Burgerluchtvaartschool van geen andere Staatstussenkomsten. De enige bijkomende inkomsten waarover de School beschikt, is de bijdrage die ten laste is van de leerling (10 000 frank).

13. Artikel 44.03 (blz. 24) voorziet 80 miljoen tussenkomst voor de Burgerlijke Luchtvaartschool. Hoeveel leerlingen volgen op dit ogenblik de cursussen van deze school met onderverdeling per taalgroep ?

De Minister antwoordt dat, op dit ogenblik 81 leerlingen de lessen volgen aan de Burgerluchtvaartschool :

24^e promotie : begin van de lessen in januari 1978;

Einde van de vliegopleiding : 1 april 1980 : 4 Nederlandstaligen - 12 Franstaligen.

25^e promotie : begin van de lessen in januari 1979;

Einde van de vliegopleiding van de kandidaten die in februari/maart 1980 de theoretische proeven van lijnvliegtuigbestuurder ondergaan : 1 april 1981 : 10 Nederlandstaligen - 18 Franstaligen.

26^e promotie : begin van de lessen op 7 januari 1980 : 22 Nederlandstaligen - 15 Franstaligen;

Het einde van de vliegopleiding der kandidaten die zowel de theoretische proeven van lijnvliegtuigbestuurder als de vliegopleiding met succes zullen hebben volbracht is voorzien voor 1 april 1982. Volgens de Minister mag men veronderstellen dat het aantal geslaagde kandidaten in verhouding zal zijn tot het aantal kandidaten dat tot de School werd toegelaten.

14. Artikel 526.04 (blz. 53) van de begroting der Regie der Luchtwezen voorziet voor 1980 een bedrag van 33 miljoen vergoedingen te betalen aan derden. Voor 1979 was dit 31 miljoen en de werkelijke uitgaven voor 1978 12 402 000 frank.

De quels cas s'agit-il et à qui ces indemnités devront-elles être ou ont-elles été payées ?

Le Ministre répond qu'il s'agit des paiements suivants :

- a) la manutention des ponts télescopiques par les concessionnaires de handling;
- b) le coût de l'intervention de la Régie des Voies aériennes dans les rémunérations des bagagistes-chômeurs;
- c) le coût de la manutention du système de codage des bagages.

Le crédit prévu dépasse sensiblement la dépense réelle effectuée en 1978 à la suite d'une contestation sur le montant facturé pour les prestations mentionnées sub. a).

15. Un membre voudrait connaître le rapport entre les dépenses de personnel et les dépenses globales d'exploitation de la Sabena.

Le Ministre a répondu que, dans le cadre du budget 1980, les dépenses totales de personnel, en ce compris le personnel sous contrat Bruxelles, les engagés à l'étranger et le personnel navigant, comptent pour 36,62 p.c. dans les dépenses globales d'exploitation de la société.

E. Politique portuaire, navigation intérieure et navigation maritime

1. Un membre aurait aimé avoir un aperçu du fonctionnement de la Commission nationale de la Politique portuaire. Combien de commissions a-t-on créées et combien de réunions a-t-on organisées ? Quelles sont les propositions qui ont été faites ?

D'après ses informations, un avis majoritaire aurait déjà été émis depuis plusieurs mois sur la question de savoir s'il convient d'instaurer des droits de pilotage vers les ports côtiers selon les mêmes principes que ceux qui sont appliqués aux droits de pilotage à destination des ports de l'Escaut. Une telle mesure permettrait par ailleurs une harmonisation au niveau du Benelux. Quand la Commission nationale de la Politique portuaire a-t-elle émis cet avis ? Quand le Ministre croit-il qu'il pourra prendre une décision à ce sujet ?

Dans sa réponse, le Ministre a fait savoir qu'à ce jour, 8 groupes de travail ont été créés au sein de la Commission nationale de la Politique portuaire.

Les réunions qui ont eu lieu jusqu'ici sont les suivantes :

- Commission nationale : 7 réunions;
- groupe de travail des relations concurrentielles : 9 réunions;
- groupe de travail du planning et de l'infrastructure : 10 réunions;
- groupe de travail des relations internationales : 7 réunions;
- groupe de travail de prognose : une réunion;
- le groupe de travail des ports de pêche se réunira pour la première fois le 18 janvier 1980;

Over welke gevallen gaat het hier, aan wie zullen de vergoedingen uitgekeerd moeten worden of werden ze uitgekeerd ?

Volgens de Minister betreft het de volgende betalingen :

- a) de bediening van de telescopische bruggen door de handling-concessionarissen;
- b) de kosten van de tussenkomst van de Regie in de bezoldigingen van de kruiers-werklozen;
- c) de kosten voor de bediening van het coderingssysteem voor bagage.

Het voorzien krediet ligt merkkelijk hoger dan de werkelijk gedane uitgave in 1978 omwille van een betwisting over het aangerekend bedrag voor de prestaties vermeld sub. a).

15. Graag vernam een lid welke de verhouding is tussen de personeelskosten en de globale exploitatiekosten van de Sabena.

De Minister antwoordde dat, in het kader van de begroting 1980, de totale personeelskosten, hierin wel inbegrepen het personeel onder kontrakt Brussel, het personeel aangeworven in de zendingen en het vliegend personeel, 36,62 p.c. van de totale exploitatiekosten van de maatschappij belopen.

E. Havenbeleid, binnenvaart en zeevaart

1. Een lid vroeg naar een overzicht van de werking van de Nationale Commissie voor het Havenbeleid. Hoeveel commissies werden ingesteld en hoeveel vergaderingen werden georganiseerd ? Welke voorstellen werden naar voor gebracht ?

Naar dit lid vernam, zou reeds sedert verscheidene maanden een naderheidsadvies zijn uitgebracht omtrent instelling van loodsgelden ook naar de kusthavens volgens dezelfde principes als naar de Scheldehavens. Tevens zou hierdoor een harmonisatie op Beneluxvlak worden verwezenlijkt. Wanneer werd het bewuste advies uitgebracht voor de Nationale Commissie voor het Havenbeleid ? Wanneer denkt de Minister hieromtrent een besluit te kunnen nemen ?

In zijn antwoord verklaarde de Minister dat in de schoot van de Nationale Commissie voor het havenbeleid thans 8 werkgroepen ingesteld zijn.

Tot op heden vergaderde :

- de Nationale Commissie : 7 maal;
- de werkgroep Concurrentieverhoudingen : 9 maal;
- de werkgroep Planning-Infrastructuur : 10 maal;
- de werkgroep Internationale relaties : 7 maal;
- de werkgroep Prognose : 1 maal;
- de werkgroep Vissershaven houdt zijn eerste vergadering op 18 januari 1980;

— le groupe de travail des ports intérieurs se réunira pour la première fois le 8 février 1980;

— le groupe de travail des conditions de travail dans les ports est en cours de constitution;

— le groupe de travail des ports de plaisance s'est réuni une fois.

La Commission nationale a adressé au Ministre des Communications un avis sur l'harmonisation du régime de pilotage et les droits de pilotage sur le trajet maritime, de même qu'un avis intérimaire concernant les droits de port et les investissements.

L'avis relatif à l'harmonisation du régime de pilotage et aux droits de pilotage sur le trajet maritime a été donné le 11 juin 1979 par la Commission nationale; il a été suivi d'un avis complémentaire en date du 13 novembre 1979.

L'arrêté royal est actuellement soumis à la signature.

2. Le Ministre a-t-il l'intention de prendre certaines initiatives afin d'intensifier les travaux de la Commission nationale de la politique portuaire ?

Etant donné les activités actuelles de la Commission nationale et de ses huit groupes de travail qui se réunissent régulièrement, il est exclu d'intensifier encore les travaux de la Commission nationale.

3. Le renforcement de la sécurité sur l'Escaut était au centre des préoccupations et j'ai appris que le Ministre a eu des pourparlers avec son collègue aux Pays-Bas au sujet de l'instauration d'un nouveau règlement de la navigation sur l'Escaut occidental. Où en est cette question ? Quand pourra-t-on donner un début d'application à ce règlement ?

Dans sa réponse, le Ministre a confirmé que des négociations ont été menées entre fonctionnaires néerlandais et belges compétents en ce qui concerne le renforcement de la sécurité de la navigation sur l'Escaut.

Elles ont donné lieu à un avant-projet de règlement de la navigation sur l'Escaut maritime inférieur et sur l'Escaut occidental. Le texte a été envoyé récemment pour avis à tous les milieux concernés (l'Union des armateurs, les capitaines des ports d'Anvers et de Gand, les associations de sports nautiques, etc.).

Lors de la dernière assemblée plénière de la commission ad hoc, on a exprimé le désir d'entamer, cette année encore, la procédure de mise en vigueur dudit règlement, conformément aux dispositions constitutionnelles respectives des deux pays.

4. S'il importe beaucoup de veiller à la sécurité, il faut également tenir compte de considérations d'ordre économique. On a pu lire dans la presse que les Pays-Bas souhaitent interdire le transport de certaines marchandises sur l'Escaut

— de werkgroep Havens binnenland houdt zijn eerste vergadering op 8 februari 1980;

— de werkgroep Arbeidsvoorwaarden in de havens is in oprichting;

— de werkgroep Jachthavens : 1 maal.

Door de Nationale Commissie werd aan de Minister van Verkeerswezen advies uitgebracht over harmonisering van de loodsregeling en de loodsrechten op het zeetraject en een interim-advies betreffende de havenrechten en de investeringen.

Het advies betreffende de harmonisering van de loodsregeling en de loodsrechten op het zeetraject werd op 11 juni 1979 uitgebracht door de Nationale Commissie en op 13 november 1979 een aanvullend advies.

Het koninklijk besluit is thans onderworpen aan de handtekening.

2. Is de Minister van plan om bepaalde initiatieven te nemen ten einde de activiteit van de Nationale Commissie voor het havenbeleid verder op te voeren ?

Rekening houdend met de huidige werkzaamheden van de Nationale Commissie en haar acht werkgroepen die regelmatig vergaderen, is het, volgens de Minister, uitgesloten de activiteit van de Nationale Commissie nog verder op te voeren.

3. De verhoging van de veiligheid op de Schelde stond in het centrum van de belangstelling en het is bekend dat de Minister met zijn collega in Nederland onderhandelingen gevoerd heeft omtrent het invoeren van een nieuw scheepvaartreglement op de Westerschelde. Hoever staat deze aangelegenheid ? Wanneer kan met de invoering hiervan een aanvang gemaakt worden ?

In zijn antwoord bevestigde de Minister dat, met betrekking tot de verhoging van de veiligheid van de scheepvaart op de Schelde, er besprekingen waren tussen bevoegde Nederlandse en Belgische ambtenaren.

Deze hebben geleid tot een voorontwerp van reglement voor de scheepvaart op de Beneden Zeeschelde en op de Westerschelde. Onlangs werd de tekst rondgestuurd naar de betrokken milieu's voor advies (redersvereniging, havenkapiteindiensten van Antwerpen en Gent, vereniging van binnenschippers, verenigingen voor watersport, enz.).

Tijdens de laatste plenaire vergadering van de betrokken commissie werd de wens geuit nog dit jaar de procedure voor de inwerkingtreding van het reglement, volgens de grondwettelijke bepalingen van de respectievelijke landen, in te zetten.

4. Indien de zorg voor de veiligheid van groot belang is, dan moet men ook rekening houden met economische overwegingen. In de pers werd melding gemaakt van een Nederlands verlangen om het transport van bepaalde goederen op

occidental, et notamment de produits gazeux par bateaux-citernes. Ces produits seraient cependant admis à destination du port de Rotterdam. La crainte d'une éventuelle interdiction de les transporter sur l'Escaut occidental a provoqué une grande inquiétude dans les nombreuses entreprises chimiques établies à Anvers. Le Ministre peut-il donner l'assurance qu'en vertu du principe, consacré par divers traités, de la liberté de navigation sur l'Escaut occidental, l'on ne prendra jamais à l'égard des ports belges des mesures plus sévères que celles qui seront applicables à d'autres ports européens ? Le Ministre a-t-il l'intention de soulever cette question au niveau européen ?

Le Ministre a confirmé qu'en ce qui concerne le transport de produits dangereux sur l'Escaut, l'autorité néerlandaise a en effet émis le désir d'élaborer une nouvelle réglementation destinée à remplacer celle du 31 décembre 1971, et ce afin de renforcer la sécurité de la navigation. Du côté belge, l'on veillera à ce que ces dispositions soient conformes aux traités en vigueur concernant l'Escaut et à ce qu'elles n'entraînent pas de difficultés insurmontables pour l'industrie chimique dans la région d'Anvers. Comme il a déjà été dit dans le communiqué de presse du 26 juin 1979, lui-même et son collègue néerlandais des Communications et du Waterstaat ont reconnu la nécessité d'arriver à une réglementation applicable à tous les ports de mer des pays de la CEE. Ils sont convenus de saisir conjointement celle-ci de la question dès que possible.

5. En ce qui concerne l'établissement d'une chaîne de radar le long de l'Escaut occidental : chaque année, l'on voit figurer au budget un poste pour l'établissement le long de l'Escaut d'une chaîne radar et d'un système de télécommunications. Ce poste existe également cette année (p. 38), pour un montant de 700 millions de francs de crédits d'engagement. Le montant de l'année dernière était encore plus élevé. Le Ministre pourrait-il donner des précisions sur l'état d'avancement des travaux d'établissement de cette chaîne radar ? Quand les trois postes fixes existants de radar au sol seront-ils complétés par de nouveaux postes allant jusqu'en mer ? Quand cette chaîne pourrait-elle être mise en service ? Quel est l'investissement global prévu à cet effet ?

La construction d'une chaîne radar le long de l'Escaut occidental et de ses embouchures qui se raccorde à la chaîne radar restreinte existante de Zandvliet, Waarde et Saaftinge n'a pas encore pu être entamée. La raison en est que la « convention entre la Belgique et les Pays-Bas au sujet de la mise en place d'une chaîne radar le long de l'Escaut occidental et de ses embouchures », signée à Bruxelles le 29 novembre 1978, n'a pas encore été ratifiée par les Pays-Bas. Le Ministre déclare que ladite convention, qui porte notamment sur les obligations incombant aux deux pays pour ce qui concerne l'aménagement de cette chaîne radar, se trouve toujours en discussion publique au niveau des Etats généraux des Pays-Bas.

Le Ministre signale également que la construction et la mise en service de la chaîne radar précitée exige 4 à 5 années, à partir du moment où la commande peut être faite. L'invest-

de Westerschelde te verbieden, onder meer gasachtige producten vervoerd in gastankers. Deze producten zouden wel worden toegelaten naar de haven van Rotterdam. De vrees dat er ooit een verbod zou komen op de Westerschelde heeft heel wat ongerustheid teweeg gebracht bij de talrijke scheikundige bedrijven die in Antwerpen gevestigd zijn. Kan de Minister de verzekering geven dat, steunend op het in diverse tractaten vastgelegd principe van vrijheid van vaart op de Westerschelde, nooit voor de Belgische havens strengere maatregelen zullen getroffen worden dan deze die in andere Europese havens van toepassing zullen zijn ? Is het de bedoeling van de Minister deze aangelegenheid op Europees vlak ter sprake te brengen ?

De Minister bevestigde dat, wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Schelde, de Nederlandse overheid inderdaad de wens heeft geuit een nieuwe reglementering uit te werken ter vervanging van de beschikking van 31 december 1971, dit met het oog op het verhogen van de veiligheid van de scheepvaart. Er zal van Belgische zijde over gewaakt worden dat de desbetreffende bepalingen in overeenstemming zullen zijn met de bestaande Scheldetractaten en geen onoverkomelijke moeilijkheden voor de scheikundige nijverheid in het Antwerpse met zich brengen. Zoals in het persbericht van 26 juni 1979 reeds werd gemeld, is de Minister met zijn Nederlandse Collega van Verkeer en Waterstaat overeengekomen dat een regeling voor alle zeehavens van de EEG-landen dient te worden nagestreefd. Er werd afgesproken deze zaak zo spoedig mogelijk gezamenlijk bij de EEG ahangig te maken.

5. Inzake de uitbouw van het radarnet op de Westerschelde, is er elk jaar een post op de begroting voor de inrichting van een radarketen met televerbindingen langs de Schelde. Ook dit jaar komt deze post voor (blz. 39) voor een bedrag van 700 miljoen BF aan vastleggingskredieten. Vorig jaar lag het bedrag nog hoger. Kan de Minister nadere toelichtingen verschaffen omtrent de huidige stand van zaken betreffende de aanleg van deze radarketen ? Wanneer zullen de huidige drie vaste walradarposten verder worden aangevuld met nieuwe posten tot in de zee ? Wanneer zou deze keten in bedrijf kunnen genomen worden ? Welke globale investering wordt hiervoor voorzien ?

De oprichting van de radarketen langsheen de Schelde en haar mondingen, die aansluit op de bestaande beperkte keten van Zandvliet, Waarde en Saaftinge, kon nog niet worden aangevangen. De reden daarvan is dat de « overeenkomst tussen België en Nederland inzake het aanleggen van een walradarketen langs de Westerschelde en haar mondingen », welke te Brussel op 29 november 1978 werd ondertekend, door Nederland nog niet is bekrachtigd geworden. Volgens de Minister maakt de bedoelde overeenkomst, die de verplichtingen van beide landen m.b.t. die radarketen bevat, thans nog het voorwerp uit van een openbare behandeling in de Staten-Generaal.

Nog steeds volgens de Minister, vergt de oprichting en inbedrijfstelling van de voormelde radarketen 4 à 5 jaar, te rekenen vanaf het ogenblik dat de bestelling kan worden

tissement global, réparti sur l'année, est estimé à 1 500 millions de francs, dont 90 p.c. à charge de la Belgique.

Voir également la discussion des articles, point 13.

6. La presse a fait état du plan d'alarme de l'Union des armateurs belges et le Ministre des Communications a pris une série de mesures en la matière. Comme ce nouveau programme est mis en œuvre depuis un certain temps, il me semble opportun de dresser un bilan. Quel est le nombre de nouveaux navires qui ont été, grâce à ce plan, commandés à des chantiers belges ? Quel est le nombre des navires qui ont été placés sous pavillon belge ?

Jusqu'à présent, 18 nouveaux navires ont été commandés à des chantiers belge et 2 navires de seconde-main ont été placés sous pavillon belge.

7. En raison de l'ajustement du budget, il est renoncé, en faveur de deux armements, au recouvrement de deux sommes dont le total est de quelque 59 millions de francs. Les explications données à la page 23 ne me paraissent pas claires. S'agit-il d'armements qui existent toujours, éventuellement sous une autre forme ?

Il s'agit en effet de deux armements existants. Les dispositions de l'article 2 de la loi budgétaire y ont été insérées en exécution d'une décision du Comité ministériel de Coordination économique et sociale du 9 septembre 1976.

8. Un membre constate une fois de plus que, dans le chapitre « Politique portuaire » de l'exposé introductif du Ministre, il n'est pas fait mention du port d'Ostende. Et cependant, c'est notre port principal pour le transport de passagers et son rôle n'est pas non plus sans importance pour le trafic Ro-Ro. Le Ministre, qui a la tutelle de la RTM, pourrait-il l'ignorer ? Ou bien serait-ce qu'il n'existe pas le moindre plan digne de mention pour le port d'Ostende ?

Le Ministre répond que la récente décision du Gouvernement concernant la mise en service par la RTM de deux jetfoils (hydroptères) et d'un navire Ro-Ro (navire transroulier) n'est évidemment pas sans incidence sur l'infrastructure du port d'Ostende. Dans son projet de budget, la RTM a prévu un crédit de 150 millions de francs en vue de la construction d'un terminal pour jetfoils et d'un double pont Ro-Ro.

9. Le Ministre estime que l'on peut mettre fin définitivement à l'époque des primes exceptionnelles de déchargement dans le secteur de la pêche maritime. En conséquence, un membre aimerait avoir un aperçu global de cette période quant au nombre et au montant des primes octroyées ainsi qu'à l'évolution de notre flotte de pêche, notamment en ce qui concerne l'âge des navires.

Au sujet de l'article 03.01, le programme justificatif dit ceci : « Il (le crédit) est établi en fonction de la situation actuelle de la pêche maritime, laquelle laisse prévoir des

geplaatst. De globale investering, gespreid over vier jaar, wordt geraamd op 1 500 miljoen frank waarvan 90 p.c. ten laste van België.

Zie ook artikelgewijze bespreking, onder punt 13.

6. De pers heeft melding gemaakt van het alarmplan van de Belgische Redersvereniging en de Minister van Verkeerswezen heeft terzake een reeks maatregelen getroffen. Het komt gepast voor dat, nu dit nieuw programma enkele tijd in voege is, een bilan zou opgemaakt worden. Hoeveel nieuwe schepen werden dank zij dit nieuwe plan bij Belgische werven besteld ? Hoeveel schepen werden onder Belgische vlag gebracht ?

Tot nu toe werden 18 nieuwe schepen besteld op Belgische werven en 2 tweedehandsschepen werden onder Belgische vlag gebracht.

7. Door de aanpassing der begroting 1979 wordt aan een terugvordering van twee bedragen van in totaal \pm 59 miljoen verzaakt ten voordele van twee rederijen. De op bladzijde 23 gegeven uitleg is niet duidelijk. Gaat het om thans nog, zij het dan ook in een andere vorm, bestaande rederijen ?

Het gaat inderdaad om twee nog bestaande rederijen. De voorzieningen vervat in artikel 2, werden in de begrotingswet opgenomen in uitvoering van een beslissing van het Ministerieel Comité voor economische en sociale coördinatie van 9 september 1976.

8. Onder het hoofdstuk « Havenbeleid » in de inleidende uiteenzetting van de Minister stelde een lid eens te meer vast dat de haven van Oostende niet vernoemd wordt. Het gaat hier nochtans om onze voornaamste passagiershaven, die ook op het stuk van het RoRo-verkeer een niet onbelangrijke rol speelt. Dat kan de Minister als voogd van de RMT toch niet onbekend zijn ? Of zijn er voor de Oostendse haven helemaal geen plannen, die het vermelden waard zijn ?

In zijn antwoord wees de Minister erop dat de recente regeringsbeslissing met betrekking tot het inzetten van twee jetfoils en een Ro-Ro-schip door de RMT vanzelfsprekend een weerslag heeft op de infrastructuur van de haven van Oostende. De RMT heeft op haar ontwerp van begroting een krediet van 150 000 000 frank voorzien voor een jetfoil-terminal en een dubbele Ro-Ro-brug.

9. De Minister is van oordeel, dat het tijdperk van de uitzonderlijke slooppremie in de zeevisserij definitief kan afgesloten worden. Een lid vroeg dan ook een globaal overzicht te krijgen van dit tijdperk inzake het aantal en het bedrag van de premies en de evolutie in die periode van onze visserijvloot, ook inzake ouderdom van deze vloot.

Onder artikel 03.01 staat er in het verantwoordingsprogramma : « Het (krediet) is opgesteld in functie van de huidige toestand van de zeevisserij welke veelvuldiger beroep

appels plus nombreux au fonds de garantie ». Or, ce crédit est identique à celui de l'année dernière, à savoir 1 million de francs, et ce alors que le solde du fonds en question (art. 60.03.A) diminue. Comment cela s'explique-t-il ?

Dans sa réponse, le Ministre signale qu'au moment de l'entrée en vigueur de l'arrêté royal du 26 août 1976 concernant l'octroi d'une prime exceptionnelle pour la démolition de bâtiments de pêche, c'est-à-dire au 1^{er} janvier 1976, la flotte de pêche comptait 255 navires, jaugeant au total 23 904 tonnes brutes et dont l'âge moyen était de 18 ans environ.

En application de l'arrêté royal précité, on a démoli 35 navires jaugeant au total 3 332,56 tonnes brutes et dont la valeur globale était de 64 447 900 francs. La situation actuelle (au 1^{er} janvier 1980) est la suivante : 206 navires jaugeant au total 20 186 tonnes brutes et dont l'âge moyen est resté de quelque 18 ans.

Depuis 1979, le montant du fonds de garantie n'a pas diminué mais augmenté comme le montrent les chiffres suivants :

Situation à fin 1977	F	6 228 269
Prélèvements 1978 (1)		18 984
Remboursements		171 466
	F	6 380 751
Budget 1978	F	5 000 000
	F	11 380 751
Prélèvements 1979 (1)	F	21 925
	F	11 358 826
Remboursements 1979	F	33 000
	F	11 391 826
Budget 1979	F	1 000 000
Situation à fin 1979	F	12 391 826

10. Un programme d'investissements portuaires d'un montant total de 90 milliards a été établi pour une période allant jusqu'en 1983. Comment ces investissements sont-ils répartis entre les divers ports ?

Le Ministre répond que les investissements portuaires sont à la charge du budget du Ministère des Travaux publics. Le groupe de travail « Planification » de la Commission nationale de politique portuaire, où siègent à la fois des délégués du département des Communications et de celui des

(1) En fait, il s'agit de prélèvements destinés à couvrir de menus frais résultant encore de faillites d'années antérieures. Pour les années 1979 et 1980, les propositions budgétaires ont prévu chaque fois une dépense de 2 millions de francs. Comme on peut le constater, les dépenses sont restées nettement inférieures aux prévisions et, par conséquent, le solde, en réalité, a augmenté. Il est d'ailleurs tellement important qu'il suffit de prévoir 1 million de francs au budget de 1980 pour faire face aux dépenses éventuelles.

op het waarborgfonds laat voorzien. » Het krediet ligt evenwel even hoog als vorig jaar, nl. 1 miljoen frank en dit spijts het feit, dat het saldo van het betrokken fonds (art. 60.03.A) in dalende lijn gaat. Hoe is dit uit te leggen ?

In zijn antwoord wees de Minister op het feit dat bij de aanvang van het in werking treden van het koninklijk besluit van 26 augustus 1976 houdende toekenning van een uitzonderlijke premie voor het slopen van vissersvaartuigen, nl. op 1 januari 1976, de vissersvloot bestond uit 255 schepen met een totale brutotonnenmaat van 23 904 ton en een gemiddelde leeftijd van ongeveer 18 jaar.

In het kader van voornoemd koninklijk besluit zijn 35 schepen gesloopt met een tonnenmaat van 3 332,56 BRT voor een totaalbedrag van 64 447 900 frank. Thans (op 1 januari 1980) ziet de situatie er als volgt uit : 206 schepen met een totale tonnenmaat van 20 186 brutoton en een gemiddelde leeftijd die op ongeveer 18 jaar is gebleven.

De toestand van het waarborgfonds is sinds 1979 niet in dalende maar in stijgende lijn gegaan zoals hierna blijkt :

Toestand einde 1977	F	6 228 269
Opnemingen 1978 (1)		18 984
Terugbetalingen		171 466
	F	6 380 751
Begroting 1978	F	5 000 000
	F	11 380 751
Opnemingen 1979 (1)		21 925
	F	11 358 826
Terugbetalingen 1979	F	33 000
	F	11 391 826
Begroting 1979	F	1 000 000
Toestand einde 1979	F	12 391 826

10. Tot 1983 zijn er voor de havens in totaal 90 miljard investeringen gepland. Welke is de verdeling van deze investeringen voor de diverse havens ?

De Minister antwoordde dat de investeringen voor de havens worden gedragen door de begroting van het Ministerie van Openbare Werken. De werkgroep « Planning » van de Nationale Havencommissie, waarin zowel vertegenwoordigers van het departement van Verkeerswezen als van het

(1) In feite betreft het hier opnemingen van kleine onkosten nog voortvloeiende uit faillissementen van voorgaande jaren. Voor de jaren 1979 en 1980 werd in de begrotingsvoorstellen telkens een uitgave voorzien van 2 000 000 frank. Zoals blijkt bleven de uitgaven ver beneden de verwachtingen waardoor het saldo in werkelijkheid een stijgende lijn vertoont. Bedoeld saldo is tevens zo groot dat het voorzien van 1 000 000 frank op de begroting 1980 voldoende is om aan de eventuele uitgaven het hoofd te kunnen bieden.

Travaux publics, examine actuellement les projets d'investissement présentés par les administrations des différents ports, en vue d'élaborer une politique portuaire nationale. Toujours selon le Ministre, aucune décision définitive n'a évidemment encore été prise quant aux propositions d'investissements allant jusqu'en 1983.

11. Extension de la rive gauche de l'Escaut : le projet de statut de la Société — à créer — pour la politique foncière et industrielle sera-t-il soumis à la Commission sénatoriale des Communications ?

Le Ministre répond qu'il entre effectivement dans ses intentions de communiquer à la Commission des Communications du Sénat le projet de statut de la Société pour la politique foncière et industrielle.

12. La construction d'un terminal GNL à Zeebrugge est-elle encore nécessaire aujourd'hui qu'il est question du transport du gaz naturel par gazoduc ?

Le Ministre répond qu'il n'est pas envisagé de mettre en cause la décision gouvernementale de construire un terminal GNL à Zeebrugge à la suite de bruits relatifs au transport du gaz naturel par gazoduc ni pour d'autres raisons.

13. Quel est l'état d'avancement des contacts avec les autorités néerlandaises à propos du programme d'achèvement tant de la liaison Escaut-Rhin que de la liaison fluviale entre le port de Gand et le Rhin ?

Le Ministre répond que, lors de la concertation ministérielle périodique entre les Ministres belges des Communications et des Travaux publics et le Ministre néerlandais du « Verkeer en Waterstaat » qui a eu lieu à Bruxelles le 20 novembre 1979, un accord s'est dégagé sur un tirant d'eau de 4 mètres dans la liaison Escaut-Rhin.

En ce qui concerne la liaison entre le Rhin et Gand, il subsiste du côté belge quelques objections quant aux caractéristiques du canal amélioré à travers Zuid-Beveland, notamment la limitation de la hauteur de l'écluse et de la profondeur de l'eau au seuil de Hansweert, l'étroitesse des courbes, le plafond et la largeur de passage sous les ponts.

Ces difficultés sont actuellement examinées par un groupe de travail de fonctionnaires belges et néerlandais.

14. Quel est l'état d'avancement des discussions avec le département de l'Education nationale à propos de la reconnaissance des programmes d'études de l'Ecole supérieure de navigation d'Anvers en tant qu'enseignement supérieur de type long ?

Le Ministre rappelle qu'à la suite d'une coopération active entre les Communications et l'Education nationale relative à la composition des programmes, une proposition de loi modifiant et complétant la loi sur l'enseignement maritime a été déposée au Sénat (Doc. Sénat 145 (SE 1979) — n° 1 du 22 mai 1979). Depuis lors, aucune autre discussion n'a eu lieu.

departement Openbare Werken zetelen, onderzoekt op dit ogenblik de investeringsprojecten die door de diverse havenbeheerders werden ingeleid, ten einde een nationale havenpolitiek uit te werken. Nog steeds volgens de Minister werden uiteraard nog geen definitieve beslissingen genomen betreffende de voorgestelde investeringen tot 1983.

11. Uitbouw Linkerscheldeoever : zal het ontwerp van statuut van de op te richten Maatschappij voor het grond- en industrialisatiebeleid voorgelegd worden aan de Senaatscommissie voor Verkeerswezen ?

De Minister antwoordde dat het inderdaad in zijn bedoeling ligt het ontwerp van statuut voor de Maatschappij voor het grond- en industrialisatiebeleid mede te delen aan de Senaatscommissie voor Verkeerswezen.

12. Is de aanleg van een LNG-terminal te Zeebrugge nog noodzakelijk nu er gesproken wordt van het vervoer van aardgas per pijpleiding ?

De Minister antwoordde dat er niet overwogen wordt de regeringsbeslissing tot aanleg van een LNG-terminal te Zeebrugge in vraag te stellen omwille van geruchten over het vervoer van aardgas per pijpleiding noch om andere redenen.

13. Hoever zijn de contacten gevorderd met de Nederlandse autoriteiten met het oog op het afwerkingsprogramma zowel van de Schelde-Rijn-verbinding als van de binnenvaartweg tussen de haven van Gent en de Rijn ?

De Minister antwoordde dat tijdens het periodiek ministerieel overleg tussen de Belgische Ministers van Verkeerswezen en van Openbare Werken en de Nederlandse Minister van Verkeer en Waterstaat dat plaats had te Brussel op 20 november 1979, werd bekendgemaakt dat een diepgang van 4 meter in de Schelde-Rijn-verbinding toegestaan is.

Betreffende de Rijnverbinding met Gent bestaan van Belgische zijde nog enkele bedenkingen over de karakteristieken van het verbeterde kanaal door Zuid-Beveland, o.m. inzake beperking van de sluishoogte en de waterdiepte op de drempel van Hansweert, de krapheid van de bochtstraten, de bodembreedte en de doorvaartbreedte onder de bruggen.

Deze bezwaren worden thans onderzocht in een Belgisch-Nederlandse ambtelijke werkgroep.

14. Hoever zijn de besprekingen gevorderd met het Departement van Nationale Opvoeding inzake de erkenning van de leerprogramma's van de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen, als hoger onderwijs van het lange type ?

De Minister herinnerde eraan dat, na een actieve samenwerking tussen Verkeerswezen en Nationale Opvoeding wat betreft de samenstelling van de leerprogramma's, in de Senaat een wetsvoorstel tot wijziging en aanvulling van de wet op het zeevaartonderwijs, werd ingediend (Doc. 145 (BZ 1979) — nr. 1 d.d. 22 mei 1979). Sederdien hebben geen verdere besprekingen plaats gehad.

15. L'exposé du Ministre fait état d'une intervention dans les frais d'exploitation des navires belges et financée à l'aide des réserves de l'association liquidée AMARIG. Quel était le montant total de ces réserves au moment de la liquidation ?

Le Ministre répond qu'au 1^{er} mars 1979, les réserves de l'AMARIG atteignaient un total de 875 760 732 francs.

16. Quand a été créée la Commission nationale de politique portuaire ?

Le Ministre a rappelé que la Commission nationale favorisant les intérêts portuaires a été créée par l'arrêté royal du 2 avril 1963, modifié par les arrêtés royaux des 22 février 1968, 5 juin 1972, 3 janvier 1978 et 13 juin 1978. C'est par l'arrêté royal précité du 3 janvier 1978 que sa dénomination fut changée en Commission nationale de politique portuaire.

17. D'après des déclarations officielles, le Gouvernement n'aurait pas encore pris de décision sur la longueur des quais à construire à l'avant-port de Zeebrugge. Mais si l'on en croit certains organes de presse et aussi l'une ou l'autre déclaration faite par des membres du Gouvernement lors de certaines réunions, notamment dans des exposés devant la Commission nationale de politique portuaire, certains Ministres donnent l'impression qu'une décision a bel et bien été prise en la matière, et plus précisément dans le sens du plan 1750G. Le Ministre ne pourrait-il dire quelle est son attitude dans cette question ? D'autre part, le Ministre ne pense-t-il pas qu'il serait contraire à toute logique de laisser encore une Commission nationale de politique portuaire se prononcer à ce sujet, alors que des investissements importants, de plusieurs millions, ont déjà été effectués sur la rive gauche de l'Escaut aux frais de l'Etat, mais sont restés sans usage, et que l'on veut de nouveaux investissements publics considérables destinés à entrer en concurrence avec les premiers ? Il faudrait organiser une concertation nationale sur les questions portuaires avant d'investir et non pas après. Il est dénué de sens d'organiser maintenant une prétendue concertation, notamment sur des promesses faites au port d'Anvers depuis 1968 et constamment réitérées sans avoir jamais été tenues, alors que des travaux décidés ultérieurement et dont l'exécution a commencé plus tard, travaux financés eux aussi par le Trésor public et concurrençant ceux qui avaient été promis, ont bénéficié d'une large faveur ?

Le Ministre répond que, dans le cadre du développement de l'avant-port de Zeebrugge, le Gouvernement a pris des décisions quant à l'exécution des travaux nécessaires à la mise en place du terminal GNL et des installations de gazéification. Aucune décision n'a été prise quant au choix définitif de la longueur des digues. Dans l'exposé qu'il a fait à la Commission nationale de politique portuaire le 12 décembre 1979, le Ministre des Travaux publics a informé les membres de cette Commission des aspects techniques, financiers, nautiques et de sécurité inhérents au développement de l'avant-port.

Après cet exposé, les membres de la Commission nationale de Politique portuaire ont pu poser des questions sur les

15. In de uiteenzetting van de Minister wordt vermeld dat een tussenkomst in de exploitatiekosten van de Belgische schepen wordt gefinancierd met reserves van de gelijkwaardige VOZOR. Hoeveel bedroegen deze reserves in totaal op het ogenblik van de likwidatie ?

De Minister antwoordde dat de reserves van VOZOR op 1 maart 1979 in totaal 875 760 732 frank bedroegen.

16. Wanneer werd de Nationale Havencommissie opgericht ?

De Minister herinnerde eraan dat de Nationale Commissie ter bevordering van de havenbelangen werd opgericht bij koninklijk besluit van 2 april 1963, gewijzigd bij koninklijke besluiten van 22 februari 1968, 5 juni 1972, 3 januari 1978 en 13 juni 1978. Het is bij voormeld koninklijk besluit van 3 januari 1978 dat de benaming veranderd werd in Nationale Commissie voor het havenbeleid.

17. Officieel heet het dat de Regering nog geen beslissing nam over de bouwlengte van de kademuren van de Zeebrugse voorhaven. Uit tal van publikaties enerzijds en uit bepaalde verklaringen afgelegd door leden van de Regering op bepaalde vergaderingen en o.m. ook in uiteenzettingen voor de Nationale Havencommissie geven bepaalde ministers de indruk alsof ter zake wel beslist werd en meer bepaald in de zin van het plan 1750G. Kan de Minister in dit verband mededelen welke houding hij desbetreffend aanneemt ? Denkt de Minister anderzijds niet dat het tegen elke logica zou indruisen een Nationale Havencommissie ter zake nog te laten oordelen nadat belangrijke miljoeneninvesteringen op de Linker-Scheldeoever op gemeenschapskosten reeds gebeurd zijn maar ongebruikt blijven en men opnieuw belangrijke overheidsinvesteringen wil om met deze eerste in competitie te treden ? Nationaal Havenoverleg zou de investeringen moeten voorafgaan en niet omgekeerd. Het gaat niet op thans een zogezegd overleg te organiseren o.m. over beloften die aan Antwerpen gedaan werden sinds 1968 en sindsdien bestendig herhaald werden maar zonder uitvoering bleven en dit terwijl later besliste en later aangevangen werken, eveneens met openbare gelden en konkurrentieel aan de beloofde, ruim aan bod kwamen ?

In zijn antwoord wees de Minister erop dat inzake de uitbouw van de voorhaven te Zeebrugge de Regering beslissingen heeft genomen tot het uitvoeren van werken die nodig zijn voor de LNG-aanlegplaats en vergassingsinstallaties. Om trent de definitieve keuze inzake uitbouw lengte van de dijken werd nog geen beslissing genomen. Tijdens een uiteenzetting voor de Nationale Commissie voor het havenbeleid op 12 december 1979 heeft de Minister van Openbare Werken de leden van deze commissie ingelicht betreffende de technische-, financiële-, nautische- en veiligheidsaspecten van de uitbouw van de voorhaven.

Na deze uiteenzetting werd aan de leden van de Nationale Commissie voor het Havenbeleid de mogelijkheid gegeven

problèmes techniques et aussi sur la justification économique des travaux envisagés. Une nouvelle réunion a été prévue afin de pouvoir répondre à ces questions. Il semble dès lors prématuré d'anticiper sur la discussion qui se tiendra dans le cadre de la Commission nationale de Politique portuaire au sujet du problème posé par l'honorable membre.

D'autre part, il existe au sein de cette Commission, sous la présidence du Secrétaire général du Département des Travaux publics, un groupe de travail « Planning » qui est chargé d'élaborer des avis en matière d'investissement dans tous les ports belges. Les problèmes qui pourraient se rapporter à l'objet évoqué par l'honorable membre, à savoir le développement de la rive gauche de l'Escaut, sont de toute évidence, à examiner dans le cadre de la planification globale de l'infrastructure des ports. La Commission nationale de Politique portuaire s'est dès lors fixé pour tâche d'étudier ces problèmes dans un cadre général.

18. Le Fonds de rénovation industrielle a été créé le 15 décembre 1978, dans le prolongement de la loi du 5 août 1978 sur les réformes économiques et budgétaires. Il vise à financer des projets de reconversion industrielle ainsi que la prospection, les études, les transferts de technologie dans les zones touchées par les difficultés structurelles affectant les secteurs de la sidérurgie, du textile, de la confection, de la construction et de la réparation navales. Le Fonds de l'armement et des constructions maritimes créé par la loi du 23 août 1948, peut-il élargir à ce Fonds de rénovation industrielle ?

Le Ministre répond par la négative : en effet, l'article 4 de la loi du 23 août 1948 concernant le crédit maritime prévoit explicitement que le « Fonds » fait l'objet d'un article spécial à inscrire au budget pour ordre (maintenant Titre IV) sous le libellé « Fonds de l'armement et des constructions maritimes ». En vertu de l'article 6 de la même loi, ce « Fonds » est alimenté par des dotations annuelles inscrites au budget extraordinaire (maintenant dépenses de capital). Il est peut-être superflu de signaler que le crédit maritime n'est pas destiné aux secteurs de la construction et de la réparation navales.

DISCUSSION DES ARTICLES

1. L'article 12.07 du feuillet de 1979, pp.14 et 30, prévoit un crédit supplémentaire de 6 millions de francs concernant les frais exceptionnels en vue du regroupement des services du secrétaire général et notamment 2 millions de francs de frais de déménagement. Cette opération était-elle vraiment nécessaire ?

Dans sa réponse, le Ministre a attiré l'attention sur le fait que les services des Communications à Bruxelles situés dans plusieurs bâtiments, sont actuellement fort dispersés; cette situation ne facilite pas leur fonctionnement. Il estime qu'un regroupement des services s'est avéré vraiment nécessaire afin d'améliorer les contacts et de simplifier l'organisation et la direction. C'est pourquoi le Ministre a directement donné son accord sur la proposition d'achat de deux

vragen te stellen zowel over de problemen van technische aard als over de economische verantwoording van de geplande werken. Een nieuwe vergadering werd voorzien om de beantwoording van deze vragen te behandelen. Het lijkt voorbarig nu te willen vooruitlopen op de bespreking die omtrent de door het geachte lid gestelde problematiek in de Nationale Commissie zal plaatsgrijpen.

Anderzijds bestaat in bedoelde Commissie een werkgroep « Planning » voorgezeten door de Secretaris generaal van het Departement van Openbare Werken die adviezen voorbereidt betreffende de investeringen in alle Belgische zeehavens. De problemen die verband zouden kunnen houden met het onderwerp dat het geachte lid aanhaalt, namelijk de uitbouw van de Linker-Scheldeoever, dienen vanzelfsprekend beschouwd in het geheel van de planning van de infrastructuur van de havens. De Nationale Commissie voor het Havenbeleid heeft zich dan ook tot doel gesteld deze problemen in een algemeen kader te benaderen.

18. Het Fonds voor industriële vernieuwing is ingesteld op 15 december 1978 ter uitvoering van de wet van 5 augustus 1978 houdende economische en budgettaire hervormingen. Het Fonds neemt deel in de financiering van projecten van industriële omschakeling en in de prospectie, het onderzoek en de overdracht van technologie in gewesten die worden getroffen door structurele moeilijkheden van de staalsector, de textiel- en confectiesector, de sector van de scheepsbouw en -herstellingen. Kan het Fonds voor het uitreden en het aanbouwen van zeeschepen geld ontvangen van dit Fonds voor industriële vernieuwing ?

De Minister antwoordt hierop ontkennend : artikel 4 van de wet van 23 augustus 1948 inzake scheepskrediet bepaalt uitdrukkelijk dat voor het « Fonds » in de begroting voor orde (nu Titel IV) een bijzonder artikel wordt opgenomen onder de benaming « Fonds voor het uitreden en het aanbouwen van zeeschepen ». Ter uitvoering van artikel 6 van dezelfde wet, wordt dit « Fonds » gestijfd door jaarlijkse dotaties die op de buitengewone begroting (nu kapitaaluitgaven) worden uitgetrokken. Wellicht ten overvloede zij erop gewezen dat het scheepskrediet niet bestemd is voor de sectoren scheepsbouw en scheepsherstelling.

ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

1. Artikel 12.07 van het feuillet 1979, blz. 14 en 30, voorziet een bijkrediet van 6 miljoen frank voor uitzonderlijke uitgaven veroorzaakt door de hergroepering van de Diensten van de secretaris-generaal, o.m. 2 miljoen verhuiskosten. Ging het hier om een werkelijk noodzakelijke operatie ?

In zijn antwoord vestigde de Minister de aandacht op het feit dat de diensten van Verkeerswezen te Brussel op dit ogenblik verspreid zijn over een groot aantal gebouwen, wat hun werking ten zeerste bemoeilijkt. Volgens de Minister is een hergroepering van die diensten werkelijk noodzakelijk om tot een verbetering van de contacten en tot een vereenvoudigde organisatie en leiding te komen. De Minister heeft dan ook onmiddellijk ingestemd met een voorstel van het

grands bâtiments situés rues d'Arlon et J. De Lalaing faite par le Département des Travaux publics en faveur des Communications.

2. A l'article 12.25, pp. 10 et 29, de l'ajustement du budget de 1979, le crédit prévu pour le passage d'eau Hoboken-Kruibeke est porté de 25,3 à 40,4 millions de francs. Quelle est la raison de cette importante augmentation ?

Le Ministre a rappelé qu'en 1970 a été conclu un marché attribuant à la SA Flandria l'exploitation en concession du passage d'eau public Hoboken-Kruibeke pour un terme de sept années consécutives, avec possibilité de reconduction tacite d'année en année sauf préavis d'un an. Le prix d'exploitation, susceptible d'être revu en fonction des fluctuations salariales, des charges sociales et du prix des carburants, s'élevait en début d'exploitation, au 1^{er} octobre 1970, à 7 130 000 francs par an.

Bien que le prix d'exploitation soit passé à près de 21 millions l'an, la SA Flandria résilia le contrat en date du 23 septembre 1977, de sorte que celui-ci vint à expiration le 30 septembre 1978.

En exécution des prescriptions régissant les marchés publics, les services ont lancé un « appel d'offres général » en vue de renouveler l'exploitation à partir du 1^{er} octobre 1978.

Une seule soumission a pu être retenue, celle de la SA Flandria, pour un montant de 38 566 000 francs.

Devant la hausse considérable du prix, le Ministre a décidé de ne pas attribuer le marché et d'engager avec la SA Flandria des pourparlers en vue d'obtenir un prix plus acceptable. Ces pourparlers n'ont pas abouti. Finalement, on s'est vu contraint de conclure le marché sur base d'un montant annuel de 38 493 000 francs, susceptible d'être revu en fonction des fluctuations salariales, des charges sociales et des prix des carburants.

2bis. Un membre demande quel est le nombre de traversées assurées par le bateau Flandria entre Hoboken et Kruibeke et le nombre de passagers qui font usage des services existants.

Le Ministre répond que les jours ouvrables, y compris les samedis, la première traversée a lieu à 5 heures et la dernière à 23.45 h (le dimanche et les jours fériés légaux, de 5 heures à 23.30 h). Normalement, les départs se font toutes les trente minutes, mais la fréquence est plus élevée aux heures de pointe. En ce qui concerne le nombre de passagers faisant usage de ces services, il y a lieu de noter qu'il n'existe plus de chiffres officiels depuis 1978, année au cours de laquelle les droits de passage ont été supprimés. Le nombre de passagers n'a toutefois pas diminué. Le nombre de personnes transportées a été le suivant :

En 1973 : 556 268;
En 1974 : 557 464;
En 1975 : 613 238;
En 1976 : 602 987;
En 1977 : 594 840.

departement van Openbare Werken om twee grote tegenover elkaar staande gebouwen in de Aarlenstraat en de J. De Lalaingstraat aan te kopen ten behoeve van Verkeerswezen.

2. Door artikel 12.25, blz. 10 en 29, van de aanpassing van de begroting 1979, wordt een verhoging van 25,3 naar 40,4 miljoen voorzien voor de veerdienst Hoboken-Kruibeke. Waarom deze aanzienlijke verhoging ?

De Minister herinnerde eraan dat in 1970 een overeenkomst werd gesloten met de NV Flandria voor de exploitatie in concessie van de openbare veerdienst Hoboken-Kruibeke voor een termijn van zeven achtereenvolgende jaren, stilzeggend verlengbaar met telkens een jaar behoudens vooropzeg van één jaar. De exploitatieprijs, die herzienbaar was op grond van de fluctuaties van lonen, sociale lasten en brandstofprijzen, bedroeg bij aanvang van de exploitatie op 1 oktober 1970, 7 130 000 frank per jaar.

Alhoewel de exploitatieprijs opgelopen was tot ongeveer 21 miljoen per jaar, betekende de NV Flandria op 23 september 1977 de opzegging van voormelde overeenkomst, zodat deze ten einde liep op 30 september 1978.

In uitvoering van de voorschriften voor overheidsopdrachten, schreven de diensten een « algemene offerteaanvraag » uit voor een nieuwe exploitatie vanaf 1 oktober 1978.

Slechts één inschrijving kon worden weerhouden, namelijk van de NV Flandria voor 38 566 000 frank.

Gezien de aanzienlijke verhoging besloot de Minister de toewijzing niet te doen en met de NV Flandria te onderhandelen voor een meer aanvaardbare prijs. Deze onderhandelingen hadden niet het verhoopte succes. Uiteindelijk diende noodgedwongen de overeenkomst gesloten te worden voor een jaarbedrag van 38 493 000 frank, herzienbaar op grond van de fluctuaties van lonen, sociale lasten en brandstofprijzen.

2bis Graag vernam een lid hoeveel overvaarten door de Flandriaboot verzekerd worden tussen Hoboken en Kruibeke en hoeveel passagiers gebruik maken van de bestaande overvaarten.

De Minister antwoordde dat er, op de werkdagen, zaterdagen inbegrepen, een eerste overvaart is te 5 uur en een laatste te 23.45 uur (op zondagen en wettelijke feestdagen van 5 uur tot 23.30 u.). De overvaarten geschieden normaal om de dertig minuten doch zijn frekwenter op de spitsuren. Wat het aantal passagiers betreft die gebruik maken van het veer, dient vastgesteld dat van 1978 af — wanneer de veerrechten werden afgeschaft — geen officiële cijfers meer bestaan. Het aantal passagiers is nochtans niet verminderd. Het aantal vervoerde personen bedroeg in :

1973 : 556 268;
1974 : 557 464;
1975 : 613 238;
1976 : 602 987;
1977 : 594 840.

Sur base des dépenses que l'Etat prend actuellement à sa charge, ceci représente environ 64 francs par personne transportée et par an, soit un montant nettement inférieur à ce qui est pris en charge par le pouvoir pour les autres services de transports publics.

3. L'article 73.02 prévoit, à la page 32, un crédit de 200 millions pour l'enlèvement d'épaves de navires, etc. Il est précisé qu'il s'agit de la première tranche d'un article nouveau. Faut-il en conclure que les épaves de navires n'étaient pas enlevées auparavant ? L'on prévoit donc apparemment d'autres tranches encore; quel en sera le montant ?

Le Ministre a attiré l'attention sur le fait que la passe du « Scheur » conditionne le tirant d'eau des grands navires qui, au départ d'Anvers, veulent atteindre la mer en une seule marée.

Pour pouvoir augmenter le tirant d'eau actuellement autorisé de ces navires, il est nécessaire de creuser la passe du Scheur jusqu'à une profondeur de — 14,5 m (niveau des basses mers moyennes de vive-eau).

Ce programme de dragage se poursuit déjà depuis quelques années. Il se trouve toutefois entravé par la présence de débris d'épave d'un navire non identifié, qui obstruent le milieu du chenal, entre les bouées Scheur 5 et 6.

Le renflouement de cette épave a été mis en adjudication en 1978. Les travaux n'ont toutefois pas été adjugés en raison du prix beaucoup trop élevé des soumissions.

Depuis lors, les projets d'extension du port de Zeebrugge, et notamment ceux afférents aux conditions nautiques de la voies d'accès sont entrés dans leur phase définitive. Tout au long de cette voie se trouvent plusieurs épaves, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des eaux territoriales, qu'il faudra enlever de toute manière.

Compte tenu de l'expérience acquise, l'intention est dès lors de faire procéder conjointement avec le Département des Travaux publics qui est responsable de l'enlèvement des épaves dans les eaux territoriales, à l'évacuation des débris en une période de six ans.

Le crédit de 200 millions constitue la première tranche se rapportant aux frais d'évacuation des débris d'épaves, à charge du Département des Communications. D'autres tranches devraient être prévues pour les années suivantes. Le montant des crédits sera déterminé par les résultats de l'étude sur les moyens de renflouement ainsi que par l'ordre de priorité à respecter pour l'enlèvement des épaves. Le coût total de l'étude et de l'enlèvement des épaves est évalué à plus d'un milliard de francs, dont la moitié est à charge du Ministère des Communications.

Le Département des Communications n'a pas dû procéder ces dernières années à des enlèvements d'épaves obstruant les voies d'accès maritimes des ports belges.

4. L'article 11.04 (p. 86) du budget 1980 comprend quelque 15 millions pour le paiement des titres de transport du personnel de l'Etat.

Op basis van de thans door de Staat ten laste genomen uitgaven betekent dit ongeveer 64 frank per vervoerde persoon en per jaar wat ver beneden de last is die door de overheid gedragen wordt voor andere diensten in het openbaar vervoer.

3. Door artikel 73.02, bladzijde 32 van de aanpassing van de begroting 1979 wordt een krediet voorzien van 200 miljoen voor de verwijdering van scheepswrakken, enz. Er wordt bij vermeld dat het hier gaat om een eerste schijf van een nieuw artikel. Werden in de voorbije jaren de scheepswrakken dan niet verwijderd ? Er worden dus blijkbaar ook nog volgende schijven voorzien; voor hoeveel ?

De Minister vestigde de aandacht op het feit dat de pas van het « Scheur » de diepgang van de grote schepen conditioneert die uit Antwerpen willen afvaren en in één getij zee willen kiezen.

Ten einde de huidige toegelaten diepgang van deze schepen te kunnen opdrijven, is het noodzakelijk de pas van het Scheur tot — 14,5 m GLLWS (gemiddeld laag laag water spring) te baggeren.

Dit baggerprogramma is reeds enkele jaren in uitvoering. Het wordt echter gehinderd door de wrakresten van een onbekend schip, gelegen tussen de boeien Scheur 5 en 6 ongeveer in 't midden van de vaargeul.

De berging van deze wrakresten werd in 1978 in aanbeveling gesteld. De werken werden evenwel niet gegund, omdat de inschrijvingsprijzen veel te hoog waren.

Sindsdien zijn de plannen voor de uitbouw van de haven van Zeebrugge, meer bepaald wat betreft de nautische voorwaarden voor de aanlooproute, in een definitief stadium getreden. In dit vaartracé liggen meerdere wrakken zowel binnen als buiten de territoriale wateren, die alleszins moeten worden geborgen.

Op grond van de opgedane ervaring ligt het dan ook in de bedoeling, samen met het Departement van Openbare Werken dat verantwoordelijk is voor het ruimen van wrakken in de territoriale wateren, die hinderlijke scheepswrakken, over een periode van zes jaren, te doen verwijderen.

Het krediet van 200 miljoen frank vormt de eerste schijf voor ruiming van wrakresten ten laste van het Departement van Verkeerswezen. Voor de volgende jaren moeten nog schijven worden voorzien. De grootte daarvan is afhankelijk van de resultaten der studie over de wijze van berging benevens de orde van verwijdering der wrakken. De totale kostprijs van studie en verwijdering der wrakken wordt geraamd op ruim 1 miljard frank, waarvan de helft ten laste is van het Ministerie van Verkeerswezen.

Het Departement van Verkeerswezen heeft in de jongste jaren geen wrakken moeten verwijderen uit de maritieme toegangswegen naar de Belgische havens.

4. Artikel 11.04 (blz. 86) van de begroting 1980 omvat zowat 15 miljoen voor vervoerbewijzen van rijkspersoneel.

De quelle intervention s'agit-il ? Quels en sont exactement les bénéficiaires ?

Dans sa réponse, le Ministre rappelle que par « titres de transport » il faut entendre les facilités de circulation dont jouissent les agents de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure, comme leurs collègues des autres administrations du département. Ces facilités de circulation font l'objet d'une réglementation valable pour le Ministère des Communications fixant la nature et les conditions de ces avantages. Ces avantages consistent en :

- des billets de train gratuits dont le nombre dépend du nombre d'années de service et de la situation familiale;
- une carte d'inventaire donnant droit à une réduction de 50 p.c. sur les billets de train;
- une réduction de 50 p.c. sur le prix d'un abonnement ordinaire SNCB;
- des traversées gratuites sur les lignes de la RTM;
- un remboursement des voyages en train vers l'étranger suivant le système en vigueur avant le 1^{er} novembre 1971.

5. Les articles 66.01 et suivants (p. 48) du budget de 1980 prévoient des dépenses de l'Etat à financer par des ressources particulières. Un membre aimerait avoir des précisions à ce sujet.

Le Ministre a communiqué les renseignements suivants :

Article 66.01-C. — Fonds spécial destiné au paiement des rémunérations et frais des organes de contrôle de l'Etat auprès des organismes d'intérêt public soumis aux lois des 10 juin 1937 et 16 mars 1954 ainsi qu'auprès de tous les autres organismes d'intérêt public.

Ce fonds est alimenté par différents organismes d'intérêt public à savoir : l'Office Régulateur de la Navigation intérieure, la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux, la SA du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles et la Société Intercommunale des voies d'accès à l'Aérodrome de Bruxelles, qui y versent le montant des indemnités ou jetons de présence dus aux réviseurs ou commissaires du Gouvernement chargés de missions auprès de ces organismes.

Ce fonds spécial est un fonds de transit puisque les montants perçus sont aussitôt versés aux bénéficiaires (réviseurs ou commissaires).

Article 66.02-C. — Redevances pour l'utilisation de l'espace aérien (recettes à ristourner en partie à la Régie des Voies Aériennes, le solde étant à imputer par le comptable de l'Administration de l'Aéronautique au budget des Voies et Moyens, art. 36.01).

Le fonds est alimenté par des redevances perçues par Eurocontrol en exécution d'un accord multilatéral, signé

Over welke tegemoetkoming gaat het hier ? Wie precies geniet hiervan ?

In zijn antwoord wees de Minister erop dat onder « vervoerbewijzen » dient verstaan de verkeersvoordelen welke de personeelsleden van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart genieten zoals hun collega's van de andere besturen van het departement. Deze verkeersvoordelen maken het voorwerp uit van een reglementering geldend voor het Ministerie van Verkeerswezen waarin de aard en de voorwaarden van deze voordelen zijn vastgesteld. Deze voordelen omvatten :

- kosteloze treinbiljetten waarvan het aantal afhankelijk is van het aantal dienstjaren en de gezinstoestand;
- een inventariskaart rechtgevend op een korting van 50 pct. op de treinbiljetten;
- een vermindering van 50 pct. op de prijs van het gewoon abonnement NMBS;
- gratis overvaarten op de lijnen van de RMT;
- terugbetaling van reizen per trein naar het buitenland, volgens het stelsel dat bestond vóór 1 november 1971.

5. Artikel 66.01 en volgende (blz. 49) van de begroting 1980 voorzien staatsuitgaven op inkomsten met speciale bestemming. Een lid vroeg dienaangaande meer uitleg.

Volgende inlichtingen werden door de Minister verstrekt :

Artikel 66.01-C. — Bijzonder fonds bestemd tot het uitkeren van de bezoldigingen en de onkosten van de controleorganen van de Staat bij de instellingen van openbaar nut onderworpen aan de wetten van 10 juni 1937 en van 16 maart 1954, alsmede bij alle andere parastatale instellingen.

Het fonds wordt gespijsd door verschillende instellingen van openbaar nut, te weten : de Dienst voor Regeling van de Binnenvaart, de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, de NV Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel en de Intercommunale Maatschappij voor de toegangswegen van de Luchthaven van Brussel, door storting van de vergoedingen of presentiegelden verschuldigd aan de revisoren of regeringskommissarissen, opdrachthouders bij deze instellingen.

Dit speciaal fonds is een transitfonds vermits de geïnde bedragen onmiddellijk gestort worden aan de begunstigden (revisoren of kommissarissen).

Artikel 66.02-C. — Vergoedingen voor het gebruik van het luchtruim (ontvangst gedeeltelijk uit te keren aan de Regie der Luchtwezen waarna het saldo door de rekenplichtige van het Bestuur der Luchtvaart aangerekend wordt op de Rijksmiddelenbegroting art. 36.01).

Het fonds wordt gespijsd door de vergoedingen die geïnd worden door Eurocontrol in uitvoering van een multilateraal

le 8 septembre 1970, pour la perception des redevances et d'un accord bilatéral, signé à la même date et par lequel Eurocontrol a été chargé de la perception de ces redevances.

Le montant inscrit au budget de 1980 est basé sur une estimation du nombre et de l'étalement des vols auxquels les recettes ont trait, et du cours du franc belge par rapport au dollar américain, unité monétaire du système de perception des redevances.

Article 66.03-C. — Opérations de perception et de paiement au profit des Pays-Bas en raison de prestations de pilotage sur l'Escaut maritime.

Il s'agit de recettes de pilotage perçues jusqu'en 1978 par l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure pour compte des Pays-Bas (convention du 5 juillet 1950 entre les gouvernements des Pays-Bas et de la Belgique) payées aux Pays-Bas par le comptable d'Anvers sur fonds de caisse et imputées par l'Administration de la Trésorerie à charge de l'article 30.01 du budget du Ministère des Finances.

Afin de respecter la légalité en matière d'imputation l'article 66.03 C a été repris en 1979 au budget des Communications, Section particulière.

Le montant total des recettes annuelles a été fixé virtuellement à 27,5 p.c. pour les Pays-Bas et 72,5 p.c. pour la Belgique et fait l'objet d'un décompte en fin d'année.

6. L'article 73.03 (p. 31) du budget de 1980 prévoit un crédit de 15,6 millions destiné au « Centre de Rhode-Saint-Genèse ». De quel centre s'agit-il ?

Il s'agit du Centre récréatif et sportif créé en 1955 à l'intention du personnel des administrations et organismes dépendant du Ministère des Communications.

La gestion du Centre a été confiée à l'ASBL « Service social des Communications » en vertu d'une convention entre ladite association et l'Etat belge.

Les statuts modifiés de l'ASBL « Service social des Communications » ont été publiés aux annexes du *Moniteur belge* du 16 février 1961.

Le Centre récréatif qui a été construit, il y a près de 25 ans, présente des traces de vétusté nécessitant des travaux de renouvellement. L'administration reste juge de l'opportunité de ces travaux et toutes les dépenses restent soumises à l'avis de l'Inspection des Finances et à l'intervention des divers organismes de contrôle.

akkoord, ondertekend op 8 september 1970 voor de inning van de « en route »-heffingen en van een bilateraal akkoord op dezelfde datum ondertekend en waarbij Eurocontrol met het innen van deze heffingen gelast wordt.

Het in de begroting 1980 opgenomen bedrag is gebaseerd op onder meer het geraamd aantal en de spreiding van vluchten, waarop de inkomsten betrekking hebben, en de koers van de Belgische frank ten overstaan van de Amerikaanse dollar, munteenheid van het heffingssysteem der vergoedingen.

Artikel 66.03-C. — Innings- en betalingsverrichtingen ten bate van Nederland wegens loodsprestaties op de Zeeschelde.

Het betreft loodsontvangsten die tot en met 1978 door het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart voor rekening van Nederland werden geïnd (overeenkomst gesloten op 5 juli 1950 tussen de Nederlandse en de Belgische Regeringen), aan Nederland door de rekenplichtige te Antwerpen op zijn kas werden betaald en door het Bestuur van de Thesaurie aangerekend ten laste van het artikel 30.01 van de begroting van het Ministerie van Financiën.

Ten einde de wettelijkheid inzake aanrekening te eerbiedigen werd het artikel 66.03 C in 1979 opgenomen in de afzonderlijke sectie van de begroting van Verkeerswezen.

Het totaal van de jaarlijkse geïnde bedragen werd virtueel vastgesteld op 27,5 pct. voor Nederland en 72,5 pct. voor België en maakt na verloop van een jaar het voorwerp uit van een verrekening.

6. Artikel 73.03 (blz. 32) van de begroting 1980 voorziet in een krediet van 15,6 miljoen voor het « Centrum te Sint-Genesius-Rode ». Over welk centrum gaat het hier ?

Het betreft het Ontspannings- en Sportcentrum opgericht in 1955 ten behoeve van het personeel van de besturen en instellingen die afhangen van het Ministerie van Verkeerswezen.

Het beheer van het Centrum werd toevertrouwd aan de VZW « Sociale Dienst van Verkeerswezen » op grond van een overeenkomst tussen voornoemde vereniging en de Belgische Staat.

De gewijzigde statuten van de VZW « Sociale Dienst van Verkeerswezen » werden gepubliceerd in de bijlagen van het *Belgisch Staatsblad* van 16 februari 1961.

Het Ontspanningscentrum dat gebouwd werd voor ongeveer 25 jaar vertoont sporen van ouderdom die herstellingswerken noodzakelijk maken. Het bestuur oordeelt eigenmachtig over de noodzakelijkheid van deze werken en alle uitgaven blijven ondergeschikt aan het advies van de Inspectie van Financiën en de tussenkomst van de onderscheidene controleorganen.

7. Au titre IV, chapitre III, du budget de 1980, l'article 66.04.A prévoit un montant de 700 millions de francs destiné à un Fonds de promotion des transports publics. Ce Fonds a-t-il une base légale suffisante, la loi-programme qui instaurera la vignette autoroutière n'ayant pas encore été adoptée par le Parlement ? Selon quels critères ce montant sera-t-il réparti entre la STIB et les autres sociétés de transports intercommunaux ?

Les recettes provenant de la vignette autoroutière, qui ont été partiellement incorporées au budget des Communications, sont-elles déjà prévues également dans l'exposé général et dans le budget des Voies et Moyens ?

Le Ministre répond que le vote du projet de budget du Ministère des Communications de l'année budgétaire 1980, tel qu'il est présenté aux Chambres législatives, donnera un caractère légal à la création, au sein de son département, d'un Fonds de promotion des transports publics.

Toutefois, il est bien entendu qu'en attendant l'instauration de la redevance pour l'usage des autoroutes (vignette), le Fonds en question ne disposera pas de ressources.

La recette escomptée de 700 millions de francs viendra s'ajouter au crédit budgétaire prévu à l'article 22.01 du titre I, dépenses courantes, en vue d'une répartition entre la Société nationale des chemins de fer vicinaux et les sociétés de transports intercommunaux au prorata des déficits d'exploitation présumés sur base des prévisions d'exploitation dûment rectifiées par le département.

La question relative à l'évaluation des recettes que doit procurer l'instauration de la vignette autoroute a été évoquée dans l'exposé général du budget sous le titre A — opérations courantes de 1980 — remarques générales 1 (p. 15). Le budget des Voies et Moyens n'en fait pas mention, puisqu'il s'agit de recettes extrabudgétaires.

8. Comment sera calculée la part qui sera attribuée au Fonds de promotion des transports publics dans la recette de la vignette autoroutière ?

Dans sa réponse, le Ministre a rappelé que le Gouvernement a décidé, dans le cadre de l'élaboration du budget 1980, d'instaurer une vignette autoroutière, dont le rapport serait de 3,5 milliards. Ces recettes sont destinées aux dépenses d'entretien des routes et à la promotion du transport public. En collaboration avec le Ministre des Travaux publics, la recette a été répartie comme suit : 2,8 milliards pour l'entretien des routes et 0,7 milliard pour le Fonds de promotion des transports publics.

9. Dans l'exposé introductif du Ministre, il n'est pas question du tourisme. Or, on constate que, le crédit destiné au

7. Titel IV, hoofdstuk III, van de begroting 1980, voorziet onder artikel 66.04.A in een bedrag van 700 miljoen frank bestemd voor een Fonds ter bevordering van het openbaar vervoer. Heeft dit Fonds een voldoende wettelijke basis aangezien de programmawet waarbij het autovignet wordt ingevoerd, nog niet door het Parlement is goedgekeurd ? Volgens welke criteria zal dit bedrag verdeeld worden aan de MIV-maatschappijen en de MIVB ? Zijn de inkomsten van het autosnelwegenvignet, die gedeeltelijk verrekend zijn in de begroting van Verkeerswezen eveneens reeds voorzien in de algemene toelichting bij de begroting en in de Rijksmiddelenbegroting ?

Volgens de Minister zal de goedstemming van het ontwerp van begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1980, zoals dit werd ingediend bij de Wetgevende Kamers, een wettelijk karakter geven aan de instelling, in de schoot van zijn departement, van een Fonds ter bevordering van het openbaar vervoer.

Het is echter vanzelfsprekend dat bedoeld Fonds verstoken blijft van inkomsten zolang de retributie voor het gebruik van de autosnelwegen (autosnelwegenvignet) niet is ingevoerd.

Gevoegd bij het begrotingskrediet voorzien onder artikel 22.01 van titel I, lopende uitgaven, komt de geraamde ontvangst van 700 miljoen frank in aanmerking om verdeeld te worden tussen de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en de maatschappijen voor intercommunaal vervoer naar rato van de tekorten, die de door het departement rechtgezette exploitatievooruitzichten doen uitschijnen.

Onder de hoofding A — lopende verrichtingen 1980 — algemene opmerkingen 1, wordt in de algemene toelichting bij de begroting (blz. 15), de kwestie te berde gebracht in verband met de geraamde opbrengst voortvloeiende uit de invoering van het autosnelwegenvignet. Dit is niet het geval voor wat de Rijksmiddelenbegroting aangaat, vermits het gaat om inkomsten die buiten het kader van deze begroting vallen.

8. Hoe wordt het aandeel berekend van de opbrengst van het « autosnelwegenvignet » dat zal toekomen aan het Fonds ter bevordering van het openbaar vervoer ?

In zijn antwoord herinnerde de Minister eraan dat de Regering in het kader van het opstellen van de begroting 1980 besliste een autosnelwegenvignet in te stellen, waarvan de opbrengst 3,5 miljard zou bedragen. Deze inkomsten worden bestemd tot het dekken van de uitgaven voor het onderhoud der wegen en voor uitgaven tot promotie van het gemeenschappelijk vervoer. In samenspraak met de Minister van Openbare Werken, werd de opbrengst als volgt verdeeld : 2,8 miljard voor het onderhoud van de wegen en 0,7 miljard voor het Fonds ter bevordering van het openbaar vervoer.

9. In de inleiding van de Minister is geen sprake van het toerisme. Toch is het krediet voor toerisme in de sectie 36

tourisme continue d'être inscrit à la section 36 du budget des Communications. Le Ministre peut-il m'expliquer quelle est actuellement la situation exacte en ce qui concerne les compétences et les crédits dans ce secteur ?

Dans sa réponse, le Ministre a rappelé qu'en vertu de l'arrêté royal du 13 avril 1979, les compétences pour les affaires relatives aux matières visées à l'article 59bis de la Constitution (affaires culturelles, dont le tourisme) ont été respectivement attribuées à l'Exécutif de la Communauté néerlandaise et de la Région flamande et à l'Exécutif de la Communauté française. Les compétences en matière de tourisme ont été attribuées au Ministre de la Communauté néerlandaise et au Ministre de la Communauté française.

Lors de l'établissement du budget de 1980, c'est, conformément à une circulaire du Ministre du Budget, la même présentation qu'en 1979 qui a été maintenue pour les propositions budgétaires relatives aux affaires culturelles. C'est ainsi que les dépenses de personnel et les frais de fonctionnement sont toujours inscrits au budget national du département des Communications, tandis que les budgets à adopter par les Conseils culturels comprennent, d'autre part, les crédits destinés à couvrir les dépenses relatives aux campagnes publicitaires et aux subventions.

10. Un commissaire demande par qui et où sont fixées les subventions en intérêt accordées aux entreprises maritimes d'armement (cf. art. 60.01.A).

Le Ministre répond qu'en exécution de l'article 1^{er}, c, de la loi du 23 août 1948 relative aux crédits à la marine, le Ministre des Communications est autorisé à consentir aux bénéficiaires de crédits à la marine des allocations à concurrence de la moitié au plus des intérêts exigés par les institutions de crédit du chef de ces prêts, sans que ces allocations puissent excéder un intérêt de 3 p.c. sur les capitaux restant dus. Ces subventions en intérêt sont versées par l'Etat à la SNCI, qui les verse à son tour aux bénéficiaires de crédits qui y ont droit. Le montant de la subvention est fixé par le Ministre des Communications pour autant qu'il s'agit de crédits à la marine n'excédant pas 50 millions; au-delà de ce montant, la décision est prise par le CMCES.

11. L'article 442.01 (p. 59), Régie des transports maritimes, prévoit des emprunts à long terme de 1 milliard 300 millions, probablement pour le financement de navires RoRo (transrouliers)? Quel est l'état actuel de la flotte de la RTM? Quelles sont les prévisions de construction et/ou de mise hors service de navires? Comment le nombre de passagers et de marchandises transportés a-t-il évolué au cours des cinq dernières années? Quelle a été l'évolution du nombre de personnes occupées pendant la même période?

Le Ministre répond que les emprunts à long terme sont destinés à financer les « Jetfoils » (hydroptères) et le navire « RoRo » (transroulier).

blijkbaar nog ingeschreven in de begroting van Verkeerswezen. Kan de Minister verduidelijken, wat nu de juiste toestand is inzake bevoegdheden en kredieten in deze sector?

In zijn antwoord herinnerde de Minister eraan dat, op grond van het koninklijk besluit d.d. 13 april 1979, de bevoegdheden voor de zaken die betrekking hebben op de in artikel 59bis van de Grondwet bedoelde aangelegenheden (culturele aangelegenheden, waaronder het toerisme) werden toegekend aan de Executieven van de Nederlandse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest en de Executieve van de Franse Gemeenschap. Inzake toerisme werden de bevoegdheden toegekend aan de Minister van de Nederlandse Gemeenschap en de Minister van de Franse Gemeenschap.

Voor het opmaken van de begroting 1980 is op grond van een rondschriften van de Minister van Begroting, de inkleding der begrotingsvoorstellen betreffende de culturele aangelegenheden dezelfde als in 1979. De uitgaven m.b.t. de wedden van het personeel, en de werkingskosten blijven derhalve ingeschreven op de nationale begroting van het departement Verkeerswezen, terwijl de begrotingen die door de cultuurraden worden aangenomen, verder de kredieten bevatten voor de uitgaven inzake publicitaire campagnes en toelagen.

10. Wie en waar bepaalt men interestsubsidies aan scheepvaartrederijen (cf. art. 60.01.A)?

In uitvoering van artikel 1 c van de wet van 23 augustus 1948 inzake scheepskrediet is de Minister van Verkeerswezen ertoe gemachtigd aan de verkrijgers van scheepskrediet toelagen te verlenen tot beloop van ten hoogste de helft van de uit hoofde van die leningen door de kredietinstellingen geëiste interesten, zonder dat die toelagen een interest van 3 pct. op de nog verschuldigde kapitalen mogen te boven gaan. Bedoelde interesttoelagen worden door de Staat aan de NMKN gestort die ze op haar beurt uitbetaalt aan de rechthebbende kredietverkrijgers. Het bedrag van de toelage wordt bepaald door de Minister van Verkeerswezen voor zover het scheepskredieten betreft beneden de 50 miljoen; boven dit bedrag wordt de beslissing genomen door het MCESC.

11. Artikel 442.01 (blz. 59) Regie voor Maritiem Transport, voorziet leningen op lange termijn van 1 miljard 300 miljoen, vermoedelijk voor financiering van schepen (rij op - rij af schip?) Hoe ziet de vloot van RMT er thans uit? Welke is de voorziene nieuwbouw en/of afschrijving van schepen? Hoe is de evolutie van het aantal vervoerde passagiers en goederen in de voorbije vijf jaren? Hoe is de evolutie van het aantal in dienst zijnde personeelsleden in dezelfde periode?

De Minister antwoordde dat de leningen op lange termijn zijn bestemd voor de financiering van de Jetfoils en het RoRo-schip.

La composition actuelle de la flotte est la suivante :

De huidige vloot bestaat uit :

Type et Nom. — Type en Naam	Année de construction — Bouwjaar	Places assises pour passagers — Zitplaatsen voor passagiers ⁽¹⁾	Nombre maximum de voitures particulières — Maximum aantal personenwagens	Nombre maximum de camions — Maximum aantal vrachtwagens ⁽²⁾
Paquebots. — Passagiersschepen :				
Reine Astrid	1958	± 1 000	—	—
Prinses Paola	1966	± 1 000	—	—
Navires transbordeurs. — Car-Ferries :				
Koningin Fabiola	1962	1 200	90	6 (3)
Roi Baudouin	1965	± 600	160	8
Prinses Astrid	1968	± 600	160	4
Navires polyvalents. — Multi-purpose-schepen :				
Prince Philippe	1973	1 000	220	12
Prins Laurent	1974	1 000	170	24
Prinses Maria Esmeralda	1975	1 200	300	36
Princesse Marie-Christine	1976	1 200	300	36
Prins Albert	1978	1 400	260	36

(1) Pour les navires construits avant 1975, le nombre maximum de passagers autorisé par les normes de sécurité est supérieur au nombre de places assises disponibles; au point de vue commercial, il n'est toutefois pas possible, par suite du manque de confort, d'embarquer un nombre de passagers sensiblement plus important que celui des places assises. — Voor de schepen gebouwd voor 1975 is het maximum aantal passagiers toegelaten volgens de veiligheidsvoorschriften groter dan het aantal beschikbare zitplaatsen; commercieel is het evenwel niet doenbaar wegens gebrek aan comfort beduidend meer passagiers in te schepen dan er zitplaatsen zijn.

(2) Camions ou autobus par unités de 12 mètres. La capacité maximale en voitures particulières doit être diminuée de 6 à 7 pour chaque unité-camion chargée. — Vrachtwagens of autobussen in eenheden van 12 meter. De maximum capaciteit aan personenwagens moet verminderd worden met 6 à 7 voor elke vrachtwageneenheid die geladen wordt.

(3) Autobus seulement, pas de camions. — Enkel autobussen, geen vrachtwagens.

Constructions prévues :

— 2 Jetfoils (hydroptères); capacité : 316 passagers; date de livraison : 2^e trimestre de 1981;

— 1 navire RoRo (transroulier); capacité : 65 camions, 100 passagers; date de livraison encore inconnue.

Mise hors service prévue : le Reine Astrid après la saison de 1980.

Evolution du nombre de passagers transportés, de véhicules accompagnés, de véhicules RoRo (transrouliers) et de véhicules import/export :

De voorziene nieuwbouw :

— 2 Jetfoils, capaciteit : 316 passagiers; leveringsdatum : 2e kwartaal 1981;

— 1 RoRo-schip, capaciteit : 65 vrachtwagens; 100 passagiers; leveringsdatum : nog onbekend.

De voorziene « afschrijving » : Reine Astrid na seizoen 1980.

Evolutie van het aantal vervoerde passagiers, begeleide voertuigen, RoRo-voertuigen en Import/Export voertuigen :

	Passagers — Passagiers	Véhicules accompagnés (voitures particulières) — Begeleide voertuigen (personenwagens)	Véhicules RoRo (transrouliers) — RoRo-voertuigen	Véhicules import/export — Import/Export voertuigen
1974	2 223 470	240 669	53 503	1 974
1975	2 555 899	253 270	62 709	1 952
1976	2 643 052	278 274	70 184	3 263
1977	2 783 914	299 719	86 699	6 787
1978	2 723 065	299 882	94 313	10 791

Evolution du nombre des personnes occupées durant la même période :

Evolutie van het aantal in dienst zijnde personeelsleden tijdens dezelfde periode :

	Statutaires — Statutairen	Temporaires — Tijdelijken	Contractuels — Contractuelen	Stagiaires · loi de redressement — Stagiairs herstelwet	Chômeurs mis au travail — Tewerkgestelde werklozen
1974	1 749	16	171	—	—
1975	1 751	3	187	—	—
1976	1 754	3	184	—	—
1977	1 767	3	207	—	—
1978	1 792	3	225	21	6
1979	1 805	3	254	25	44

12. L'article 540 (p. 58) — Office régulateur de la navigation intérieure — prévoit un crédit de 20 millions pour 1980, pour l'octroi de prime de déchirage pour bateaux de navigation intérieure; pour 1979, ce crédit était de 49 millions et en 1978, les affectations se sont élevées à 45 017 000 francs. Quel est le nombre des déchirages qui ont déjà été subventionnés et de ceux qui sont encore prévus pour 1980 ? Comment se présente l'évolution du nombre de bateaux de navigation intérieure et de leur tonnage ? Quel est actuellement le gabarit de nos principaux canaux ?

Le Ministre répond qu'en 1976, 1977 et 1978, des primes ont été accordées pour le déchirage de 250 bateaux jaugeant 120 402 tonnes au total. Des demandes de primes pour 265 bateaux (110 000 tonnes) sont pendantes. Il s'agit dans la plupart des cas de vieux bateaux de plus de 50 ans. Ces demandes pourront partiellement être satisfaites grâce au crédit de 20 millions prévu au budget de 1979 et au crédit de 20 millions sollicité au budget de 1980. Ces deux tranches de crédit permettront d'octroyer des primes pour environ 110 bateaux (44 000 tonnes).

La réduction de la flotte ne résulte pas uniquement des mesures de déchirage. Il faut également tenir compte des ventes à l'étranger et de l'immobilisation définitive, pour des causes diverses, de certains bateaux. Il est permis d'espérer que cette évolution se ralentira grâce aux mesures d'aide à la construction et à la modernisation et au bon niveau d'utilisation actuel du tonnage disponible en Belgique et dans les pays voisins.

En ce qui concerne l'accessibilité de nos principaux canaux, ceux-ci ont généralement été mis au gabarit de 1 350 tonnes. Des travaux sont encore en voie d'exécution pour atteindre cette capacité sur certaines parties du réseau, plus particulièrement sur l'Escaut et le Canal du Centre. Le Canal Albert est accessible aux bateaux de 2 000 tonnes et des travaux sont en cours pour permettre le passage de convois poussés de 9 000 tonnes.

13. L'article 74.17 (p. 38) prévoit un crédit d'engagement de 700 millions pour l'établissement d'une chaîne de radar le long de l'Escaut.

12. Artikel 540 (blz. 58) — Dienst voor Regeling der Binnenvaart voorziet een krediet van 20 miljoen voor 1980 voor slopingspremies voor binnenvaartuigen; voor 1979 was dit 49 miljoen en de besteding in 1978 was 45 017 000 frank. Hoeveel slopingen werden al betoelaagd en hoeveel zijn er nog voorzien voor 1980 ? Hoe ziet de evolutie van het aantal binnenschepen eruit en de evolutie in de tonnenmaat ervan ? Welk is thans de bevaarbaarheid van onze voornaamste kanalen ?

De Minister antwoordde dat in 1976, 1977 en 1978 slooppremies werden toegekend voor de sloping van 250 schepen met een tonnage van 120 402 ton. Aanvragen voor premies voor 265 schepen (110 000 ton) zijn hangende. Het gaat meestal om oude schepen van meer dan 50 jaar. Zij zullen gedeeltelijk kunnen voldaan worden dank zij het krediet van 20 miljoen, toegekend bij de begroting van 1979 en het krediet van 20 miljoen gevraagd bij de begroting van 1980. Deze twee kredietschijven zullen toelaten premies toe te kennen voor een 110-tal schepen (44 000 ton).

De vermindering van de vloot vloeit niet alleen voort uit de sloopmaatregelen. Men moet ook rekening houden met de verkopen in het buitenland en met de definitieve immobilisatie van sommige schepen om diverse redenen. Er kan worden gehoopt dat deze beweging zal afnemen dank zij de hulpmaatregelen voor de bouw en modernisering, en aan het huidige goede niveau van gebruik van scheepsruimte in België en in de buurlanden.

Wat de bevaarbaarheid van onze voornaamste kanalen betreft, zijn deze in 't algemeen voorzien voor schepen van 1 350 ton. Er zijn nog werken aan de gang om deze capaciteit in sommige gebieden van het net te bereiken, meer in het bijzonder op de Schelde en het Centrumkanaal. Het Albertkanaal laat schepen toe van 2 000 ton en de werken worden uitgevoerd om de doorgang van duwconvoien van 9 000 ton toe te laten.

13. Artikel 74.17 (blz. 39) voorziet een vastleggingskrediet van 700 miljoen voor de radarketen langsheen de Schelde.

A combien s'élève le crédit total ouvert jusqu'à présent pour cette chaîne de radar et comment se répartit-il entre les années antérieures ?

Quels montants prévoit-on pour l'avenir ?

Cette chaîne de radar est-elle enfin déjà en service ?

Combien de collisions y a-t-il eu par an entre des navires en provenance ou à destination d'Anvers, par exemple pendant les cinq dernières années ?

Peut-on établir une comparaison avec les collisions et les pertes enregistrées dans le trafic du port de Rotterdam ?

Le Ministre donne les réponses suivantes :

— aucun crédit n'a encore été ouvert jusqu'à présent pour la création de cette chaîne de radar;

— au budget du département pour 1980 ne figure que le crédit de 700 millions qui doit permettre de commencer dès que possible la radarisation de l'Escaut occidental;

— pour l'avenir il faudra inscrire à cet effet des crédits supplémentaires à répartir entre les années budgétaires 1981 à 1983;

— dans les années 1974-1978, on a dû enregistrer sur le cours inférieur de l'Escaut maritime (territoire belge) et sur l'Escaut occidental (territoire néerlandais) respectivement 29, 25, 19, 20 et 21 collisions de navires sur 45 478, 42 188, 42 374, 41 989 et 41 265 mouvements maritimes; ces chiffres ne comprennent pas les collisions dans lesquelles des pilotes néerlandais ont été impliqués exclusivement;

— une comparaison avec les collisions et les pertes enregistrées dans le trafic du port de Rotterdam ne serait pas réaliste, les situations et les conditions de navigation y étant totalement différentes.

**

Les projets de loi ont été adoptés par 15 voix contre 4.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 15 membres présents.

Le Rapporteur,
F. VANDERBORGHT.

Le Président,
R. MAES.

Hoeveel bedraagt het totaalkrediet voor deze radarketen tot op dit ogenblik met onderverdeling over de voorbije jaren ?

Wat is voorzien voor de toekomst ?

Is deze radarketen nu uiteindelijk al in gebruik ?

Hoeveel scheepsaanvaringen tussen schepen met bestemming van of naar Antwerpen waren er per jaar, bijvoorbeeld in de laatste 5 jaren ?

Kan een vergelijking gemaakt worden met de aanvaringen en verliezen op de vaarweg naar de haven van Rotterdam ?

Volgend antwoord werd verstrekt :

— voor de oprichting van deze radarketen zijn er tot op dit ogenblik nog geen kredieten opgenomen;

— op de begroting voor 1980 van het departement is slechts het krediet van 700 miljoen opgenomen dat moet toelaten om, zo vroeg als mogelijk is, de radarisatie van de Westerschelde aan te vangen;

— voor de toekomst zullen, gespreid over de begrotingsjaren 1981-1983, bijkomende kredieten moeten worden opgenomen;

— in de jaren 1974-1978 moesten er op de Beneden Zeeschelde (Belgisch gebied) en op de Westerschelde (Nederlands gebied) respectievelijk 29, 25, 19, 20 en 21 scheepsaanvaringen worden genoteerd t.o.v. 45 478, 42 188, 42 374, 41 989 en 41 265 scheepvaartbewegingen; de scheepsaanvaringen waarbij uitsluitend Nederlandse loodsen zijn betrokken, zijn niet in bovenstaande cijfers begrepen;

— een vergelijking met de aanvaringen en verliezen op de vaarweg naar Rotterdam is, op grond van totaal andere toestanden en vaaromstandigheden, niet realistisch.

**

De ontwerpen werden aangenomen met 15 tegen 4 stemmen.

Dit verslag werd eenparig goedgekeurd door de 15 aanwezige leden.

De Verslaggever,
F. VANDERBORGHT.

De Voorzitter,
R. MAES.

ANNEXE 1

Exécution de la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable (Moniteur belge du 4 avril 1969)

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

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

Pour la période allant du 1^{er} janvier 1979 au 31 octobre 1979, les arrêtés royaux suivants ont été pris :

2 octobre 1979 — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 23 avril 1971 portant exécution du règlement CEE n° 1463/70 du Conseil des Communautés européennes du 20 juillet 1970 concernant l'introduction d'un appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.

3 octobre 1979 — Arrêté royal portant modification de l'arrêté royal du 17 novembre 1971 portant fixation du tarif pour le transport rémunéré de marchandises par route entre le Royaume de Belgique et la République française, même si une partie du transport s'effectue en transit à travers un pays tiers.

BIJLAGE 1

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

De wet van 18 februari 1969 geeft aan de Koning de bevoegdheid, bij in Ministerraad overlegde besluiten, alle vereiste maatregelen te treffen op het gebied van het vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg, ter uitvoering van de verplichtingen die voortvloeien uit de internationale verdragen en uit de krachtens deze genomen internationale akten. Deze maatregelen kunnen zonodig de opheffing en de wijzigingen van de wetsbepalingen inhouden.

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

Volgende koninklijke besluiten werden in uitvoering van deze wet getroffen voor de periode van 1 januari 1979 tot 31 oktober 1979 :

2 oktober 1979 — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 april 1971 houdende uitvoering van verordening EEG nr. 1463/70 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 juli 1970 betreffende de invoering van een controleapparaat bij het wegvervoer.

3 oktober 1979 — Koninklijk besluit houdende wijziging van het koninklijk besluit van 17 november 1971 houdende vaststelling van het tarief voor het vervoer van goederen tussen het Koninkrijk België en de Republiek Frankrijk, ook indien het vervoer gedeeltelijk over het grondgebied van een derde land plaatsvindt.

ANNEXE 2

Prix pratiqués ces dernières années dans différents secteurs de transport

Un commissaire demande s'il ne serait pas possible de communiquer un tableau comparatif mentionnant les prix demandés, par exemple, au cours des cinq dernières années pour :

1. Un billet ordinaire de train Bruxelles-Louvain, Bruxelles-Charleroi;
Un abonnement scolaire pour ces mêmes parcours;
Un abonnement social pour ces parcours.
2. Un billet ordinaire de tram à Bruxelles.
3. Un ticket d'autobus Bruxelles-Louvain.
Un abonnement scolaire pour le même parcours.
4. Un billet d'avion Bruxelles-Londres par vol Sabena, Bruxelles-Kinshasa, Bruxelles-New York.

Le Ministre fournit les renseignements suivants :

1. Ligne ferrée Louvain-Bruxelles :

	1974	16.5.76	1.8.77	16.7.78	16.1.80
Billet (2 ^e cl.-simple)	52	56	61	64	72
Abon. social (1 m)	880	950	1 050	1 110	1 260
Abon. scolaire (1 m)	670	730	800	850	990

Ligne ferrée Bruxelles-Charleroi :

	1974	16.5.76	1.8.77	16.7.78	16.1.80
Billet (2 ^e cl.-simple)	90	98	107	111	125
Abon. social (1 m)	1 080	1 190	1 310	1 380	1 550
Abon. scolaire (1 m)	980	1 070	1 170	1 230	1 390

2. Autobus Louvain-Bruxelles (*):

	1974	16.5.76	1.8.77	16.7.78	16.1.80
Billet	37	40	52	58	66
Abon. scolaire (1 m)	925	1 000			
Abon. scolaire (1 an)			7 870	8 770	9 740

(*): Jusqu'au 31 août 1977, la tarification nationale pour autobus était d'application; depuis le 1^{er} septembre 1977, la tarification vicinale est appliquée à la suite de la reprise par la SNCV des services d'autobus de la SNCB.

Evolution du prix des billets d'avions 1976-1980

Date. - Datum	Bruxelles/Brussel-Kinshasa		Bruxelles-Brussel-London		Bruxelles/Brussel-New York	
	First	Economy	First	Economy	First	Economy
1.01.1976	68 420	48 300	9 100	6 060	51 420	26 080/35 140 (2)
1.04.1976	67 580	49 380	9 520	6 340	47 820	24 260/32 680
1.04.1977	69 140	50 900	9 580	6 400	54 320	26 700/33 100
1.04.1978	73 040	52 660	9 920	6 620	54 320	25 860/32 680
1.04.1979	77 080	53 720	9 960	6 640	56 000	25 860/30 580
1.05.1979 (1)	80 900	57 540	10 640	7 120	58 940	27 300/32 260
1.09.1979 (1)	89 820	63 920	11 740	7 840	66 620	30 920/36 460
1.01.1980 (1)	90 660	66 040	11 280	7 540	69 980	32 700/38 240

N.B. Etant donné la complexité des tarifs aériens, nous nous sommes limités aux tarifs pleins aller-retour. — Gezien de complexiteit van de vliegtuigtarieven, hebben we ons gehouden aan de volle tarieven heen en terug.

(1) Les augmentations du 1^{er} mai, du 1^{er} septembre 1978 et du 1^{er} janvier 1980 doivent être vues dans le cadre de l'augmentation du prix de l'énergie. — De verhogingen van 1 mei, 1 september 1979 en 1 januari 1980 zijn te wijten aan de verhoging van de energieprijzen.

(2) Le premier montant concerne les tarifs en saison creuse, le second en haute saison. — Het eerste getal betreft het tarief in laag seizoen en het tweede in hoog seizoen.

BIJLAGE 2

De gedurende de laatste jaren toegepaste prijzen in verschillende transporttakken

Een lid vroeg of het niet mogelijk zou zijn een kleine vergelijkende tabel op te stellen met de prijzen gedurende b.v. de laatste vijf jaar van respectievelijk :

1. Een gewoon treinbiljet Brussel-Leuven, Brussel-Charleroi;
Een schoolabonnement op dezelfde trajecten;
Een sociaal abonnement op die trajecten.
2. De prijs van een gewoon trambiljet te Brussel.
3. De prijs van een autobusticket Brussel-Leuven;
Een schoolabonnement op hetzelfde traject.
4. De prijs van een vliegticket Brussel-Londen met Sabena, Brussel-Kinshasa, Brussel-New York.

Volgende gegevens werden door de Minister verstrekt :

1. Spoorlijn Leuven-Brussel :

	1974	16.5.76	1.8.77	16.7.78	16.1.80
Biljet (2de kl.-enkel)	52	56	61	64	72
Sociaal abon. (1 m)	880	950	1 050	1 110	1 260
Schoolabon. (1 m)	670	730	800	850	990

Spoorlijn Brussel-Charleroi :

	1974	16.5.76	1.8.77	16.7.78	16.1.80
Biljet (2de kl.-enkel)	90	98	107	111	125
Sociaal abon. (1 m)	1 080	1 190	1 310	1 380	1 550
Schoolabon. (1 m)	980	1 070	1 170	1 230	1 390

2. Autobus Leuven-Brussel (*):

	1974	16.5.76	1.8.77	16.7.78	16.1.80
Biljet	37	40	52	58	66
Schoolabon. (1 m)	925	1 000			
Schoolabon. 1 j.)			7 870	8 770	9 740

(*): Tot 31 augustus 1977 was het nationaal autobustarief van toepassing; van 1 september 1977 af geldt het buurtspoorwegtarief ingevolge de overname van de NMBS-autobusdiensten door de NMVB.

Evolutie van de prijs van de vliegtuigticketten 1976-1980

ANNEXE 3

Note du Ministre sur le transport des handicapés

STIB. Service de minibus pour handicapés

Le service spécial des minibus pour handicapés a été créé par la Société des transport intercommunaux de Bruxelles en date du 22 mai 1978 et offre un transport de porte à porte aux catégories suivantes de voyageurs :

— les aveugles dont le degré d'incapacité atteint au moins 90 p.c. La carte nationale de réduction sur les transports en commun, qui peut être obtenue auprès du Fonds national de reclassement social des handicapés, est exigée;

— les handicapés graves qui ont perdu complètement et définitivement l'usage des deux membres supérieurs ou inférieurs. La carte jaune « Autorisation spéciale » délivrée par la SNCB est exigée.

Le nombre des personnes qui font, régulièrement ou non, usage du service des minibus a crû mois après mois pour atteindre quelque 1 400 unités à la fin de 1979.

La moitié environ des personnes qui demandent à pouvoir profiter du transport par minibus sont âgées de plus de 60 ans. Après un an, le nombre de voyageurs transportés est de 29 495. La moyenne mensuelle de la seconde moitié de 1979 oscillait toutefois autour de 3 500. La distance moyenne parcourue est de 5,4 kilomètres.

Le prix du billet est de 30 francs et passera à 33 francs à partir du 16 janvier 1980. Il n'y a pas de réduction sur ce tarif.

Le service ne fonctionne pas les jours ouvrables après 18 heures ni les samedis, les dimanches et les jours fériés.

Pour assurer ce service, la STIB dispose de 10 minibus (8 plus 2 véhicules de réserve). Ceux-ci sont équipés pour le transport de voyageurs selon deux possibilités d'aménagement :

- 4 fauteuils roulants et 2 strapontins;
- ou bien 2 fauteuils roulants et 8 places assises, dont 2 strapontins.

Les conducteurs de ces véhicules ont suivi un écolage spécial en vue d'être à même d'assurer aux handicapés un service approprié.

L'expérience des minibus a répondu efficacement — fût-ce encore dans une mesure limitée — à un ensemble de besoins réels et la qualité du service offert correspond à l'attente des handicapés.

Le service des minibus de la STIB soulève toutefois des problèmes d'ordre quantitatif et financier.

1. Importance des services offerts

Le nombre des minibus est insuffisant compte tenu de l'étendue de la zone à desservir. En moyenne, 70 demandes

BIJLAGE 3

Nota van de Minister over transport van minder-validen

MIVB-minibusdienst voor minder-validen

De speciale minibusdienst voor minder-validen werd door de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel opgericht op 22 mei 1978 en biedt een vervoer van huis tot huis voor de volgende categorieën van reizigers :

— de blinden wiens ongeschiktheitsgraad minstens 90 pct. bedraagt. De nationale reductiekaart op het openbaar vervoer, die bij het Nationaal Fonds voor sociale reclassering van minder-validen kan worden bekomen, is vereist;

— de zwaar gehandicapten die het gebruik van beide bovenste of onderste ledematen volledig en definitief verloren hebben. De gele kaart « Speciale machtiging » afgeleverd door de NMBS is vereist.

Het aantal personen dat al dan niet regelmatig gebruik maakt van de minibusdienst is maand na maand gestegen en bedroeg einde 1979 ongeveer 1 400.

Zowat de helft van de personen die vragen om van het vervoer per minibus te kunnen genieten is ouder dan 60 jaar. Na één jaar werden 29 495 reizigers vervoerd. Het maandgemiddelde in de tweede helft van 1979 schommelde echter rond 3 500 reizigers. De gemiddelde afgelegde afstand is 5,4 kilometer.

De prijs van het biljet bedraagt 30 frank en zal vanaf 16 januari 1980 worden verhoogd tot 33 frank. Op dit tarief bestaan geen reducties.

Op werkdagen na 18 uur en op zaterdagen en zon- en feestdagen wordt niet gereden.

De MIVB beschikt over 10 minibussen (8 + 2 reservevoertuigen) om deze dienst te verzekeren. Deze zijn uitgerust voor reizigersvervoer volgens twee mogelijke voorzieningen :

- 4 rolstoelen en 2 klapstoelen;
- ofwel 2 rolstoelen en 8 zitplaatsen waarvan 2 klapstoelen.

De bestuurders van deze voertuigen ontvingen een speciale scholing om de minder-validen een passend dienstbetoon te kunnen bezorgen.

Het minibusexperiment heeft op een doeltreffende wijze, zij het nog in beperkte mate, beantwoord aan een geheel van werkelijke behoeften en de kwaliteit van de geboden dienst heeft de verwachtingen van de minder-validen bevredigd.

De minibusdienst van de MIVB roept echter problemen op van kwantitatieve en financiële aard.

1. Omvang van de geboden dienstverlening

Het aantal minibussen is ontoereikend voor de uitgestrektheid van de te bedienen zone. Gemiddeld kan aan 70 aan-

par jour (une demande sur quatre) demeurent insatisfaites en raison du manque de moyens de transport.

Les horaires de desserte réduits et la limitation aux deux catégories de handicapés bénéficiaires sont également ressenties comme un inconvénient.

2. Problèmes financiers

Une étude des coûts réalisée par la STIB a fait ressortir que 5 p.c. seulement des dépenses sont récupérées par le biais des recettes tarifaires, contre 26 p.c. pour les transports publics urbains « normaux » à Bruxelles. Pourtant, toutes les mesures possibles ont déjà été prises pour comprimer les frais de l'expérience en cours. On s'est efforcé de grouper les déplacements, ce qui a permis de porter le coefficient d'occupation à 1,94 en octobre 1979. En raison de l'étendue de la zone à desservir et l'éparpillement des lieux de prise en charge et de destination, il n'est cependant pas possible d'augmenter sensiblement le nombre de personnes à transporter par trajet. Le taux d'occupation restera dès lors insuffisant par rapport à la capacité des véhicules ainsi que de la nature même du transport, qui comporte environ 50 p.c. de trajets à vide.

Etant donné l'importante incidence financière de cette expérience et les lourdes restrictions budgétaires imposées aux transports publics pour 1980, il ne serait pas possible de procéder à une nouvelle extension sans porter atteinte au niveau d'équipement des transports publics normaux.

L'expérience mise en œuvre à Bruxelles sera néanmoins poursuivie dans les proportions actuelles.

Centre expérimental d'adaptation à la route pour automobilistes handicapés (CARA).

Les handicapés estiment qu'ils ont droit à l'usage aisé et relativement peu onéreux d'une voiture personnelle. Mais pour cela, il est nécessaire d'apporter certaines adaptations à cette voiture. A cet égard, les expériences réalisées se révèlent positives.

Il y a d'autre part le problème de la sécurité que les services publics doivent assurer sur toutes les routes, que les conducteurs soient ou non des handicapés.

Le Centre d'adaptation à la route pour automobilistes handicapés a été créé en 1978, à l'initiative du Ministère des Communications et en collaboration avec le Ministère de l'Emploi et du Travail, afin d'aider à résoudre ce double problème.

Le CARA a notamment pour tâche :

- de déterminer l'aptitude à conduire du handicapé qui demande le permis requis;
- de déterminer avec précision quelles sont les adaptations à apporter au véhicule à utiliser;
- d'assurer dans les meilleures conditions l'écolage et le perfectionnement du handicapé dans la conduite automobile en mettant une de ses voitures adaptées à cette fin à la disposition de l'auto-école choisie par le handicapé;

vragen per dag (één aanvraag op vier) niet worden voldaan bij gebrek aan vervoermiddelen.

De beperkte werkingsuren en de limitering tot de twee categorieën van rechthebbende minder-validen worden eveneens als een bezwaar ervaren.

2. Financiële problemen

Uit een kostenstudie van de MIVB is gebleken dat slechts 5 pct. van de uitgaven door tariefontvangsten wordt teruggewonnen, tegenover 26 pct. voor het « normaal » openbaar stadsvervoer te Brussel. Nochtans werden reeds alle mogelijke maatregelen genomen om de kosten van het experiment te drukken. Inspanningen werden gedaan om de verplaatsingen te groeperen : de bezettingscoëfficiënt bereikt daardoor 1,94 in oktober 1979. Het aantal per traject te vervoeren personen kan echter niet aanzienlijk worden verhoogd wegens de uitgestrektheid van de te bedienen zone en de spreiding van herkomst en bestemming. De bezetting zal dan ook onvoldoende blijven rekening houdend met de capaciteit van het voertuig en ook met de aard van het vervoer zelf, dat nagenoeg 50 pct. lege ritten met zich brengt.

Gelet op de grote financiële weerslag en op de zware budgettaire beperkingen die voor 1980 aan het openbaar vervoer werden opgelegd zou het niet mogelijk zijn een uitbreiding te realiseren zonder het voorzieningsniveau van het normale openbaar vervoer te moeten aantasten.

Het experiment te Brussel zal echter in zijn huidige omvang blijven voortbestaan.

Centrum voor Aanpassing van het Rijden der gehandikte Automobilisten (CARA).

De minder-validen zijn van oordeel dat zij recht hebben op een gemakkelijk en betrekkelijk voordelig gebruik van een privé-wagen. Daartoe dient het voertuig echter in zekere mate te worden aangepast. De ontwikkelingen op dit gebied verlopen gunstig.

Tevens is er het probleem van de veiligheid die de overheidsdiensten op alle wegen moeten verzekeren, ongeacht of de bestuurders al dan niet minder-validen zijn.

Het Centrum voor Aanpassing aan het Rijden der gehandikte Automobilisten werd in 1978 opgericht op initiatief van het Ministerie van Verkeerswezen, in samenwerking met het Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid, met het doel bij deze dubbele problematiek behulpzaam te zijn.

Het CARA heeft onder meer tot taak :

- de rijgeschiktheid te bepalen van de minder-valide die erom verzoekt;
- nauwkeurig uit te maken welke aanpassingen het te gebruiken voertuig moet ondergaan;
- de minder-valide in de gunstigste omstandigheden te scholen of te vervolmaken in het autorijden door één van zijn aangepaste lesvoertuigen ter beschikking te stellen van de rijsschool die de minder-valide gekozen heeft;

— de fournir au handicapé qui achète une voiture les renseignements nécessaires afin qu'il fasse une acquisition judicieuse, compte tenu des adaptations requises pour la sécurité;

— d'utiliser des systèmes convenant aux handicapés moteurs ou facilitant la conduite;

— de rechercher des solutions aux problèmes comme ceux de l'espace disponible pour les passagers, du placement des fauteuils roulants, etc.

Pour l'instant, le CARA en est encore à un stade expérimental. Il est géré par le GOCA, c'est-à-dire le Groupement des organismes de contrôle automobile, ASBL.

Le CARA répond manifestement à un besoin. Depuis un an et demi qu'il fonctionne, 400 personnes sont venues spontanément le consulter.

Facilités accordées par la SNCB.

En collaboration avec le Fonds national de reclassement social des handicapés, la SNCB a diffusé un dépliant qui énumère toutes les facilités dont bénéficient les handicapés tant en matière de tarifs que sur le plan de l'accueil et qui contient en même temps une liste des principales gares avec indication des aménagements spécifiques à l'intention des handicapés.

Les facilités que la SNCB accorde aux handicapés sont les suivantes :

1. Avantages en matière de tarifs.

a) Les personnes qui ont perdu définitivement l'usage des deux bras ou des deux jambes peuvent obtenir auprès des agences commerciales de la SNCB une Autorisation Spéciale leur permettant de voyager avec un accompagnateur moyennant paiement d'un seul titre de transport. Le titre de transport peut être un billet au prix plein, un simple abonnement ou un billet avec réduction de 50 p.c., qui peut être obtenu après l'achat d'une carte pour billets à moitié prix.

Les personnes en question qui voyagent seules ne bénéficient toutefois d'aucune réduction.

b) Les aveugles qui voyagent seuls ou accompagnés d'un chien et qui sont en possession d'une Carte nationale de réduction sur les transports en commun délivrée par le Fonds national, bénéficient d'une réduction de 50 p.c sur le prix des billets. S'ils voyagent avec un accompagnateur, il leur suffit d'acheter un seul titre de transport; ce titre de transport peut être un billet au prix plein, un abonnement normal ou un billet avec réduction de 50 p.c. qui peut être obtenu après achat d'une carte pour billets à moitié prix.

c) Les fauteuils roulants des handicapés sont transportés gratuitement.

2. Dans le but d'avoir plus facilement accès aux trains de voyageurs, les personnes se déplaçant en fauteuil roulant peuvent obtenir une autorisation leur permettant d'utiliser, sous la conduite d'un agent des chemins de fer, les passages de service et les monte-charge dans les gares, et de prendre

— bij aankoop van een voertuig door een minder-valide hem de nodige informatie te verschaffen betreffende een verantwoorde aanschaf van een voertuig, met inachtneming van de voor de veiligheid vereiste aanpassingen;

— systemen te gebruiken die aangepast zijn voor motorisch gehandikapt of die het sturen vergemakkelijken;

— te zoeken naar oplossingen voor de problemen zoals passagiersruimte in het voertuig, rolstoelberging, enz.

Het CARA bevindt zich momenteel nog in een experimenteel stadium. Het wordt beheerd door de GOCA, Groepering van Organismen voor de Controle van automobielen vzw.

Het CARA blijkt in een behoefte te voorzien. Op anderhalf jaar werking kwamen 400 personen vrijelijk deze organisatie raadplegen.

Faciliteiten bij de NMBS.

De NMBS heeft in samenwerking met het Rijksfonds voor sociale reklassering van de minder-validen een vouwfolder verspreid waarin alle faciliteiten ten gunste van de minder-validen, zowel op tarifair als op onthaalgebied staan vermeld, en die tevens een lijst bevat van de voornaamste stations en hun specifieke accommodatie ten behoeve van minder-validen.

De NMBS verleent aan de minder-validen volgende faciliteiten :

1. Tarifaire voordelen.

a) Personen die het gebruik van beide armen of benen definitief verloren hebben, kunnen bij de handelsagentschappen der NMBS een Bijzondere Toelating bekomen die het hen mogelijk maakt met een begeleider te reizen mits aankoop van één enkel vervoerbewijs. Dit vervoerbewijs kan een biljet tegen volle prijs zijn, een gewoon abonnement of een biljet met 50 pct. vermindering dat kan bekomen worden na aankoop van een kaart voor biljetten tegen halve prijs.

Evenwel genieten de hier bedoelde personen die alleen reizen van geen enkele tarifaire vermindering.

b) Blinden die alleen reizen of vergezeld zijn van een hond, en in het bezit zijn van de Nationale Verminderingskaart op het gemeenschappelijk vervoer afgeleverd door het Rijksfonds, bekomen biljetten met 50 pct. vermindering. Wanneer zij met een begeleider reizen is één vervoerbewijs voldoende; dit vervoerbewijs kan een biljet tegen volle prijs zijn, een gewoon abonnement of een biljet met 50 pct. vermindering dat kan bekomen worden na aankoop van een kaart voor biljetten tegen halve prijs.

c) Rolstoelen van de minder-validen worden gratis vervoerd.

2. Om de toegang tot de reizigerstreinen voor de rolstoelgebruikers te vergemakkelijken, kan een machtiging bekomen worden welke toelaat onder begeleiding van een spoorwegbediende gebruik te maken van de dienstovergangen en de goederenliften in de stations, en om plaats te nemen op de

place sur les plates-formes des trains de voyageurs. L'autorisation doit être demandée au préalable auprès des agences commerciales de la SNCB et elle est valable pour une période de 2 ans.

3. Dans un certain nombre de gares, les intéressés peuvent disposer gratuitement d'un fauteuil roulant.

4. Un certain nombre de gares importantes sont pourvues d'une rampe d'accès mobile qui permet d'atteindre facilement les plates-formes des voitures en fauteuil roulant.

5. Les handicapés titulaires d'une carte autorisant le stationnement de durée illimitée peuvent parquer gratuitement leur auto aux emplacements qui leur sont réservés : les aires de stationnement (B).

Les trains de service intérieur sont équipés d'une plate-forme accessible aux personnes qui se déplacent en fauteuil roulant. On trouve une telle plate-forme dans chaque convoi composé de voitures tractées ainsi que dans chaque rame électromotrice. Le symbole international d'accessibilité figure en noir sur fond blanc à côté de la portière d'accès. Pour ce qui est du matériel actuellement à l'étude ou en commande, on s'efforce de rendre toutes les plates-formes accessibles aux personnes qui se déplacent en fauteuil roulant.

En raison de leur construction, les voitures du type international ne peuvent être utilisées par les handicapés se déplaçant en fauteuil roulant.

Facilités accordées par la Sabena

Les aéroports disposent de l'équipement requis pour accompagner les handicapés lors de l'embarquement et du débarquement. Le personnel de l'aéroport a reçu des instructions précises à ce sujet.

Sur le plan tarifaire, aucun avantage spécial n'est accordé, sauf :

- le transport gratuit du fauteuil roulant;
- le transport gratuit des chiens qui guident les aveugles ou les malentendants.

Facilités accordées par la Régie des transports maritimes

Modalités d'accueil

A Ostende, la RTM dispose elle-même d'un certain nombre de fauteuils roulants auxquels les passagers handicapés peuvent avoir recours pour faciliter l'embarquement et le débarquement.

Les trois navires les plus récents (polyvalents) de la RTM (« Prins Albert », « Princesse Marie-Christine » et « Prinses Maria Esmeralda ») sont équipés d'un ascenseur spécial.

A bord des navires, un certain nombre de places assises ont également été réservées aux handicapés. Elles sont indiquées par le pictogramme conventionnel.

Dans le courant de 1979, un cabinet de toilette (avec WC) spécialement aménagé pour les handicapés a été installé à bord des paquebots.

balkons van de reizigerstreinen. Deze toelating dient voorafgaandelijk te worden aangevraagd bij de handelsagentschappen van de NMBS en is geldig voor een periode van 2 jaar.

3. In een aantal stations wordt gratis een rolstoel ter beschikking gesteld.

4. In een aantal belangrijke stations staat een mobiele toegangshelling ter beschikking, die toelaat om met een rolstoel gemakkelijk de balkons van de treinrijtuigen te bereiken.

5. De minder-validen die houder zijn van een kaart die parkeren voor onbepaalde duur toelaat, mogen gratis hun auto parkeren op de plaatsen die voor hen voorbehouden zijn : de (B) parkings.

De treinen voor binnenverkeer zijn uitgerust met balkon dat toegankelijk is voor rolstoelgebruikers. In elk treinstel bestaande uit gesleepte rijtuigen en in elk elektrisch motorstel is een dergelijk balkon aanwezig. Het draagt naast de toegangsdeur in zwart op witte grond het internationaal toegankelijkheidssymbool. Voor het materieel dat momenteel ter studie of in bestelling is wordt nagestreefd om alle balkons voor rolstoelgebruikers toegankelijk te maken.

Door hun bouw kunnen de rijtuigen van het internationale type niet door minder-validen met rolstoel worden gebruikt.

Faciliteiten bij Sabena

De luchthavens beschikken over de vereiste uitrusting om minder-validen van en naar het vliegtuig te begeleiden. Het luchthavenpersoneel kreeg hieromtrent preciese instructies.

Op tarifaair gebied worden geen extra voordelen toegekend, behalve :

- het gratis vervoer van de rolstoel;
- het gratis vervoer van honden die blinden of gehoorstoorden begeleiden.

Faciliteiten bij de Regie voor Maritiem Transport

Onthaalregeling

In Oostende beschikt de RMT zelf over een aantal rolstoelen waarop minder-valide passagiers kunnen beroep doen om het in- en ontschepen te vergemakkelijken.

De drie jongste (multipurpose) schepen van de RMT (« Prins Albert », « Princesse Marie-Christine » en « Prinses Maria Esmeralda ») zijn uitgerust met een speciale lift.

Aan boord van de schepen werden eveneens enkele zitplaatsen voorbehouden aan minder-validen. Ze zijn aangeduid met het overeenkomstig pictogram.

In de loop van 1979 werd aan boord van de passagiersschepen een speciaal voor minder-validen ingerichte opschik-kamer met toilet geïnstalleerd.

Avantages tarifaires

Un réduction spéciale de 50 p.c. est accordée aux aveugles et à leur guide, de même qu'aux invalides civils de la guerre.

Les invalides militaires de la guerre ont droit à une réduction de 75 p.c.

Les handicapés et la circulation routière

Ces dernières années, c'est surtout sur le plan législatif que des mesures ont été prises en faveur des handicapés : bien des dispositions qui ont été édictées concernaient la circulation des handicapés sur la voie publique.

On s'est en effet employé à instaurer un certain nombre d'assouplissements en leur faveur et à résoudre à cette fin certains problèmes d'ordre réglementaire ou pratique, sans toutefois mettre en péril la sécurité de la circulation.

Les dispositions précitées concernent à la fois les handicapés qui se déplacent en fauteuil roulant et ceux qui voyagent en voiture, que ce soit comme conducteur ou comme passager.

1. Les handicapés qui se déplacent en fauteuil roulant

a) Lorsqu'ils conduisent un fauteuil roulant qu'ils propulsent par leur propre force musculaire ou qui est équipé d'un moteur léger (généralement électrique), mais qui ne permet pas une vitesse supérieure à celle de la marche ordinaire, ils peuvent en quelque sorte se considérer comme des « piétons ». Autrement dit, ces handicapés ont été, autant que possible, assimilés aux piétons.

Ils peuvent emprunter les trottoirs et les accotements. Dans ce cas, ils sont soumis exactement aux mêmes règles de circulation que les piétons, notamment lorsqu'ils doivent quitter le trottoir ou l'accotement pour traverser la chaussée.

b) Toutefois, lorsqu'ils utilisent la chaussée, ils sont tenus, pour des raisons de sécurité, de se conformer aux règles applicables aux conducteurs entre autres, tenir la droite, ne pas s'engager dans un sens interdit, respecter les signaux lumineux et les règles de priorité, etc.).

c) Il n'y a pas d'âge minimum requis pour conduire un fauteuil roulant. Il ne faut pas non plus de permis de conduire.

d) Le fauteuil roulant ne doit pas être immatriculé.

e) Les fauteuils roulants qui ne permettent pas d'avancer à une vitesse supérieure à celle de la marche ne doivent pas non plus être équipés de feux fixes. Cependant, s'ils sont utilisés la nuit ou dans des conditions où la visibilité n'est plus nette jusqu'à une distance d'environ 200 mètres, ils doivent être munis d'un feu blanc ou jaune à l'avant et d'un feu rouge à l'arrière. Ces feux peuvent être réunis en un seul appareil à placer au côté gauche du fauteuil.

Tariefvoordelen

Een speciale reductie van 50 pct. wordt toegekend aan blinden en hun begeleider alsook aan burgerlijke oorlogsinvaliden.

Militaire oorlogsinvaliden hebben recht op een korting van 75 pct.

De minder-validen en het wegverkeer

De laatste jaren werd ten gunste van de minder-validen vooral wetgevend werk verricht : heel wat voorschriften werden uitgewerkt in verband met het verkeer van minder-validen op de openbare weg.

Er werd nl. naar gestreefd een aantal versoepelingen ten bate van de minder-validen in te voeren, en aldus bepaalde reglementaire en praktische problemen op te lossen, zonder evenwel de verkeersveiligheid in het gedrang te brengen.

Bedoelde voorschriften hebben betrekking zowel op de minder-validen die met een rolstoel rijden als op degenen die gebruik maken van een auto, als bestuurder of passagier.

1. De minder-validen die met een rolstoel rijden

a) Wanneer ze een rolstoel besturen die ze zelf voortbewegen of die uitgerust is met een lichte motor (gewoonlijk een elektrische motor) waarmee niet vlugger dan stapvoets kan gereden worden, mogen ze zich zowat als « voetgangers » beschouwen. Anders gezegd, deze minder-validen werden, in de mate van het mogelijke, gelijkgesteld met de voetgangers.

Ze mogen de trottoirs of bermen volgen. In dit geval zijn ze onderworpen aan precies dezelfde verkeersregels als de voetgangers, inzonderheid wanneer ze het trottoir of de berm moeten verlaten om de rijbaan over te steken.

b) Als ze echter gebruik maken van de rijbaan moeten ze, uit veiligheidsoverwegingen, de voorschriften naleven die op de bestuurders van toepassing zijn (o.m. rechts houden, niet in een verboden richting rijden, de verkeerslichten en de voorrangregels in acht nemen, enz.).

c) Er is geen minimumleeftijd vereist om een dergelijke rolstoel te besturen. Een rijbewijs is evenmin verplicht.

d) Bedoelde rolstoel moet niet ingeschreven worden.

e) Rolstoelen waarmee niet sneller dan stapvoets kan gereden worden, moeten ook niet bestendig van lichten voorzien zijn. Wanneer er echter 's nachts mee gereden wordt of in omstandigheden waarin het niet meer mogelijk is duidelijk te zien tot op een afstand van ongeveer 200 meter, moeten ze uitgerust zijn met een wit of geel licht vooraan en een rood licht achteraan. Deze lichten mogen in één enkel toestel verenigd zijn, dat links geplaatst wordt.

2. *Facilités de stationnement pour les handicapés qui utilisent des voitures ordinaires.*

a) *Bénéficiaires :*

Les personnes justifiant d'une invalidité permanente d'au moins 60 p.c., ou d'au moins 50 p.c. si elle résulte exclusivement d'une déficience des membres inférieurs, peuvent obtenir une carte spéciale de stationnement, quelle que soit la cause de leur invalidité.

b) *Mesures de faveur :*

1° Cette carte permet de stationner sans limitation de durée aux endroits où pareille limitation est de rigueur.

— Il s'agit plus particulièrement des zones bleues et de tout endroit où le disque de stationnement est obligatoire. La carte spéciale remplace alors le disque de stationnement.

— Le stationnement pour une durée illimitée est également admis aux endroits où des panneaux de signalisation indiquent la durée maximum autorisée, par exemple 30 minutes.

— Il en est de même aux endroits munis de parcmètres.

Remarque : Dans beaucoup de communes, les handicapés sont dispensés de payer une redevance de stationnement là où il y a des parcmètres. Cette dispense n'a cependant pas pu être généralisée, du fait qu'une mesure de cet ordre est du domaine des finances communales et ne peut donc faire l'objet de la législation sur la circulation routière.

2° *Réservation d'emplacements de stationnement.*

Dans certains cas, des emplacements de stationnement peuvent être réservés aux handicapés. Il faut pour cela une décision du conseil communal. En outre, l'approbation du Ministre des Travaux publics est requise s'il s'agit d'une route nationale, ou celle du Ministre des Communications dans les autres cas.

Les titulaires de la carte spéciale peuvent occuper les emplacements réservés aux véhicules pour handicapés.

Ces emplacements sont indiqués par le panneau de signalisation E 9 (P), au-dessous duquel un écriteau porte la mention « handicapés ». Ce dernier est maintenant remplacé par l'insigne international en usage sur les cartes de stationnement (qui représente une personne assise dans un fauteuil roulant).

Remarque : A l'initiative de la Belgique, la Conférence européenne des Ministres des Transports (CEMT) a adopté une recommandation concernant l'octroi, au niveau international, de facilités de stationnement aux handicapés.

Cette recommandation entre en application le 1^{er} janvier 1980 et les Etats membres se sont engagés à accorder aux handicapés d'un autre pays les mêmes facilités qu'à leurs propres ressortissants, à condition que les intéressés soient en possession d'un document délivré dans leur pays d'ori-

2. *Parkeerfaciliteiten ten gunste van minder-validen die gebruik maken van gewone voertuigen.*

a) *Begunstigden :*

De personen die een blijvende invaliditeit kunnen aantonen van ten minste 60 pct., of van ten minste 50 pct. die uitsluitend voortvloeit uit gebrekkigheid van de onderste ledematen, kunnen een speciale parkeerkaart bekomen, wat ook de oorzaak van de invaliditeit weze.

b) *Gunstmaatregelen :*

1° Deze kaart laat toe voor onbeperkte duur te parkeren op plaatsen waar de parkeertijd beperkt is.

— Dit is nl. het geval in de blauwe zones en op iedere plaats waar de parkeerschijf moet gebruikt worden. De speciale kaart vervangt dan de parkeerschijf.

— Parkeren voor onbeperkte duur is ook toegelaten op plaatsen waar verkeersborden de maximumduur aanduiden van de toelating om te parkeren, bijvoorbeeld 30 minuten maximum.

— Dit is ook het geval op plaatsen waar parkeermeters staan.

Opmerking : In talrijke gemeenten hoeven de minder-validen geen parkeergeld te betalen bij gebruik van parkeermeters. Er kon echter in geen algemene vrijstelling voorzien worden, aangezien we hier terecht komen op het terrein van de gemeentelijke financiën : deze kwestie valt buiten de verkeerswetgeving.

2° *Reserveren van parkeerplaatsen.*

In sommige gevallen kunnen parkeerplaatsen gereserveerd worden voor minder-validen. Hiervoor moet er een beslissing van de gemeenteraad zijn. Daarbij is de goedkeuring vereist van de Minister van Openbare Werken indien het om een rijksweg gaat, of van de Minister van Verkeerswezen in de andere gevallen.

De houder van de speciale kaart mag de plaatsen bezetten die gereserveerd zijn voor voertuigen van minder-validen.

De signalisatie die het parkeren reserveert, is met name het verkeersbord E9 (P) met een onderbord waarop vermeld is « minder-validen ». Deze vermelding wordt thans vervangen door het internationale kenteken dat tegenwoordig op de parkeerkaarten voorkomt (afbeelding van een persoon die in een rolstoel zit).

Opmerking : op initiatief van België werd door de Europese Conferentie van de Ministers van Transport (ECMT) een aanbeveling goedgekeurd betreffende het toekennen van parkeerfaciliteiten aan minder-validen op het internationale vlak.

Deze wordt van kracht op 1 januari 1980 en de Lid-Statens hebben er zich toe verbonden aan de minder-validen uit een ander land dezelfde faciliteiten toe te kennen als aan de minder-validen uit hun eigen land, op voorwaarde dat de betrokkenen in het bezit zijn van een document (b.v. zo-

gine (comme, par exemple, notre carte spéciale de stationnement). Ce document doit également porter le symbole international des handicapés.

A ce propos, il convient de rappeler que notre règlement général sur la police de la circulation routière a déjà été modifié en 1978 (arrêté royal du 23 juin 1978) de manière à étendre aux handicapés étrangers le bénéfice des facilités de stationnement sur le territoire de la Belgique (application de la recommandation précitée de la CEMT).

c) Conditions d'utilisation :

La carte spéciale de stationnement est strictement personnelle et ne peut être utilisée que lorsque le titulaire conduit lui-même le véhicule ou en est le passager. Elle doit être apposée sur la face interne du pare-brise.

als onze speciale parkeerkaart) dat in hun land van oorsprong is afgeleverd. Dit document moet tevens het internationaal symbool van de minder-validen dragen.

Ter zake dient opgemerkt dat het Belgisch verkeersreglement reeds sinds 1978 (koninklijk besluit van 23 juni 1978) gewijzigd is om de buitenlandse minder-validen toe te laten in België van de parkeerfaciliteiten te genieten (toepassing van voormelde ECMT aanbeveling).

c) Gebruikswijze :

De speciale parkeerkaart is strikt persoonlijk en mag slechts gebruikt worden wanneer de houder ervan zelf het voertuig bestuurt of wanneer hij in het voertuig vervoerd wordt. De kaart moet aangebracht worden op de binnenkant van de voorruit.

ANNEXE 4

Réponses reçues tardivement

1. Cadres linguistiques

L'arrêté royal du 18 juillet 1966 portant coordination des lois sur l'emploi des langues en matière administrative prévoit qu'après consultation de la Commission permanente de contrôle linguistique, il peut être dérogé à la règle de l'égalité numérique des emplois de direction par un arrêté motivé et délibéré en Conseil des Ministres. Cette possibilité a-t-elle été utilisée dans votre Département ?

Le Ministre répond qu'il a été dérogé à la règle de l'égalité numérique des emplois de direction lors de la fixation des cadres linguistiques des services centraux de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure (arrêté royal du 17 octobre 1977, *Moniteur belge* du 22 novembre 1977) et de l'Office régulateur de la Navigation intérieure (arrêté royal du 1^{er} juin 1979, *Moniteur belge* du 8 septembre 1979). Les propositions de fixation de ces cadres linguistiques ont fait l'objet d'un avis émis par la Commission permanente de Contrôle linguistique siégeant sections réunies et ensuite d'une délibération au Conseil des Ministres.

2. Aéroports

Un membre aimerait connaître les résultats d'exploitation des aéroports nationaux et régionaux pour l'exercice 1979.

Le Ministre répond que les résultats d'exploitation repris ci-dessous ne sont pas encore déterminés définitivement. Les données comprennent les charges directes. Les charges indirectes doivent encore être calculées lors de l'établissement du bilan au 31 mars prochain.

	Aéroports et champs d'aviation	
	Recettes	Dépenses
Bruxelles-National . . .	1 655 111 652	1 149 435 524
Ostende	28 695 091	181 818 988
Charleroi - Gosselies . .	17 937 229	61 436 565
Anvers - Deurne	29 847 384	70 763 210
Liège - Hollogne	2 310 405	34 959 752
Gand	1 698 170	14 512 225
Grimbergen	5 343 579	33 907 090
Saint-Hubert	1 058 945	34 271 722
Spa	802 432	11 542 628
	<hr/> 1 742 804 887	<hr/> 1 592 647 704

BIJLAGE 4

Nagekomen antwoorden

1. Taalkaders

Het koninklijk besluit van 18 juli 1966 houdende coördinatie van de wetten op het gebruik der talen in bestuurszaken, voorziet dat na raadpleging van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht, bij een in Ministerraad overlegd en met redenen omkleed besluit, van de regel van de numerieke gelijkheid tussen de directiebetrekkingen kan afgeweken worden. Werd in uw departement van deze mogelijkheid gebruik gemaakt ?

Volgens de Minister werd er afgeweken van de regel van de numerieke gelijkheid tussen de directiebetrekkingen bij de vaststelling van de taalkaders van de centrale diensten van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart (koninklijk besluit van 17 oktober 1977, *Belgisch Staatsblad* van 22 november 1977) en van de Dienst voor Regeling der Binnenvaart (koninklijk besluit van 1 juni 1979, *Belgisch Staatsblad* van 8 september 1979). Nopens de voorstellen tot vaststelling van deze taalkaders werd het advies bekomen van de verenigde vergadering van de afdelingen van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht en er werd over beraadslaagd in de Ministerraad.

2. Luchthavens

Gelieve voor de nationale en regionale luchthavens de exploitatieresultaten van het dienstjaar 1979 mede te delen.

De Minister antwoordde dat de hierna vermelde exploitatieresultaten nog niet definitief zijn vastgelegd. De gegevens omvatten de rechtstreekse lasten. De onrechtstreekse lasten moeten nog verrekend worden bij het opstellen van de balans op 31 maart a.s.

	Luchthavens en vliegvelden	
	Ontvangsten	Uitgaven
Brussel-Nationaal . . .	1 655 111 652	1 149 435 524
Oostende	28 695 091	181 818 988
Charleroi - Gosselies . .	17 937 229	61 436 565
Antwerpen - Deurne . . .	29 847 384	70 763 210
Luik - Hollogne	2 310 405	34 959 752
Gent	1 698 170	14 512 225
Grimbergen	5 343 579	33 907 090
Saint-Hubert	1 058 945	34 271 722
Spa	802 432	11 542 628
	<hr/> 1 742 804 887	<hr/> 1 592 647 704

3. Aéroport régional de Charleroi

Un membre signale que l'aéroport régional de Charleroi-Gosselies ne serait pas relié à d'autres zones du contrôle aérien; il demande quelques explications à ce sujet.

Il est exact que l'espace aérien contrôlé qui est associé à l'aéroport de Charleroi-Gosselies, n'est pas relié aux autres espaces aériens civils contrôlés. Devant cette situation, le Ministre a chargé l'Administration de l'Aéronautique et la Régie des Voies Aériennes, en collaboration avec la Force Aérienne belge, de trouver une solution satisfaisante.

Etant donné la complexité du problème, il semble bien que ce soit une solution d'ensemble recherchée dans le cadre de la restructuration globale de l'espace aérien belge qui devrait être préconisée.

La restructuration globale de l'espace aérien telle qu'elle est actuellement envisagée prévoit :

a) une modification des limites latérales de la zone de contrôle de l'aérodrome de Charleroi-Gosselies;

b) la création d'une région de contrôle terminale entre la zone dont question en a) ci-dessus, la limite sud de la Région de contrôle terminale de Bruxelles et la zone de contrôle associée à l'aérodrome de Chièvres.

Le Ministre ajoute que la combinaison de ces zones et région de contrôle permettra entre autres le passage contrôlé entre l'aéroport de Charleroi-Gosselies, la région terminale de contrôle de Bruxelles et le réseau des routes aériennes.

4. SNCB

a) La SNCB a lancé en son temps la formule train + vélo. Le Ministre pourrait-il donner des informations sur le succès qu'a remporté cette initiative ?

Le Ministre répond que le succès de la formule « Train + Vélo », instaurée en 1975, se traduit par les résultats ci-après :

1975 : 10 gares - 2 933 journées/location.

1976 : 16 gares - 11 513 journées/location.

1977 : 20 gares - 12 816 journées/location.

1978 : 22 gares - 16 190 journées/location.

1979 : 26 gares - 20 261 journées/location.

b) Un membre a appris que la SNCB a l'intention de transférer à Courtrai une partie des activités de la gare de Mouscron. Quelle est la situation exacte ?

Pour le moment, des pourparlers sont en cours pour ouvrir aussi pendant la nuit le tronçon frontière Mouscron-Tourcoing à partir du 1^{er} juin prochain. Loin de réduire l'emploi dans la gare de Mouscron, nous pouvons plutôt nous attendre à une extension de cadre du personnel dans un proche

3. Gewestelijke luchthaven van Charleroi

Een commissielid wijst erop dat de gewestelijke luchthaven van Charleroi-Gosselies niet zou verbonden zijn met andere gebieden van de luchtcontrole; hij vraagt opheldering hieromtrent.

Volgens de Minister is het juist dat het gecontroleerde luchtruim, dat verbonden is met de luchthaven van Charleroi-Gosselies, niet in verbinding staat met de andere gecontroleerde burgerlijke luchtruimen. Naar aanleiding van deze toestand, heeft de Minister het Bestuur van de Luchtvaart en de Regie der Luchtweegen opdracht gegeven, in samenwerking met de Belgische Luchtmacht, een oplossing hiervoor te vinden.

Gezien de complexiteit van het probleem blijkt het noodzakelijk een gezamenlijke oplossing te zoeken door middel van een globaal herstrukturingsproject van het Belgisch luchtruim.

De globale herstructurering van het Belgisch luchtruim zoals zij beoogd wordt, voorziet in :

a) een wijziging van de laterale grenzen van de gecontroleerde zone van het vliegveld van Charleroi-Gosselies;

b) de oprichting van een regio onder terminale controle tussen de zone waarvan sprake onder a), de zuidelijke grens van de regio van terminale controle van Brussel en de controlezone verbonden aan het vliegveld van Chièvres.

Nog steeds volgens de Minister zal het verbinden van deze zones en de kontroleregio toelaten de doortocht te controleren tussen de luchthaven van Charleroi-Gosselies, de regio van terminale controle van Brussel en het net van luchtweegen.

4. NMBS

a) Een paar jaar geleden is de NMBS gestart met de formule « Trein + Fiets ». Kan de Minister inlichtingen geven over het succes van dit initiatief ?

Volgens de Minister blijkt het succes van de formule « Trein + Fiets », waarmee gestart werd in 1975, uit de hierna volgende resultaten :

1975 : 10 stations - 2 933 dagen verhuring.

1976 : 16 stations - 11 513 dagen verhuring.

1977 : 20 stations - 12 816 dagen verhuring.

1978 : 22 stations - 16 190 dagen verhuring.

1979 : 26 stations - 20 261 dagen verhuring.

b) Een lid heeft vernomen dat de NMBS van plan is een gedeelte van de werkzaamheden van het station Moeskroen over te brengen naar Kortrijk. Wat is daarvan waar ?

De Minister antwoordt dat er op dit ogenblik besprekingen aan de gang zijn om het grensbaanvak Moeskroen-Tourcoing, van 1 juni af, ook gedurende de nachtdienst open te stellen. Verre van de werkgelegenheid in het station Moeskroen te verminderen, mogen we ons dus in de nabije toe-

avenir. Toutefois il est indéniable que les études poursuivies au sein de l'UIC (Union Internationale des Chemins de fer) en vue d'accélérer la marche des trains de marchandises, conduisent à l'élimination des obstacles au passage des frontières, parmi lesquels figurent les formalités de douane. Dans cette optique, on peut s'attendre à des modifications dans les activités des gares frontières à long terme. Ces modifications, qui ne se limitent pas au cas particulier de Mouscron mais s'étendent à tous les points de passage de toute l'Europe, ne pourront se réaliser que par étapes, en procédant par voie d'accords bilatéraux entre réseaux voisins et accord des services douaniers concernés.

c) Ne serait-il pas possible de faire étudier par la SNCB la possibilité de créer sur certaines lignes des arrêts spéciaux, où des aires de parcage seraient construites en nombre suffisant afin d'y attirer la clientèle de voyageurs qui utilisent leur voiture privée pour se rendre à une gare SNCB ? Un membre cite comme exemple la gare de Namur où il n'existe actuellement qu'un petit parking insuffisant. Le même membre s'imagine que la SNCB doit pouvoir créer dans la région près d'une gare existante des parkings suffisants pour y attirer tous les automobilistes de la région qui y trouveraient un emplacement de parking; ceci constituerait une promotion de l'idée « Park and ride ».

Depuis des années la SNCB cherche à améliorer la jonction entre les bus, trams, voitures privées, taxis, motos et bicyclettes d'un côté et le train de l'autre en aménageant les places des gares. Ce programme est loin d'être terminé et la SNCB présente continuellement des améliorations et des agrandissements de parkings soit à l'occasion des travaux d'électrification, soit à l'occasion de renouvellements de bâtiments de voyageurs, soit par nécessité prioritaire, ce qui correspond bien à l'idée « Park and ride ». Tous les projets sont étudiés en collaboration avec les administrations communales et éventuellement avec d'autres administrations comme les Travaux publics, la SNCV. A Namur, les installations ferroviaires sont entourées de voiries importantes. La solution au parking voitures a dû être recherchée en construisant un bâtiment « parking » au-dessus de la gare d'autobus. Ce parking est exploité par le privé; 40 emplacements sont réservés pour la SNCB. La Société reste attentive au problème de parking à Namur et garde le contact avec l'administration communale afin de trouver des extensions. Il n'entre toutefois pas dans les intentions de la SNCB de créer une nouvelle jonction voitures-train le long d'une ligne en dehors de Namur.

d) L'application de la semaine des 38 heures a donné lieu à un recrutement complémentaire d'agents à la SNCB. Le Ministre peut-il communiquer le nombre d'agents ainsi recrutés et l'augmentation des charges qui en est résultée ?

Le Ministre répond qu'il n'est pas possible d'indiquer le nombre d'agents réellement recrutés pour l'application de la semaine de 38 heures. Dans une entreprise comme la SNCB, qui compte plus de 60 000 agents, les mouvements de per-

komst eerder verwachten aan een uitbreiding van het personeel. Niettemin dient te worden gezegd dat de studies, die door de UIC (Internationale Spoorwegvereniging) gemaakt worden om de rit der goederentreinen te versnellen, zullen leiden tot de afschaffing van alle hinder bij grensoverschrijding, en onder andere ook van de douaneformaliteiten. In dit opzicht kunnen er op lange termijn wijzigingen komen in de werkzaamheden van de grensstations. Deze wijzigingen, die zich niet alleen beperken tot het bijzonder geval van Mouskroen, maar zich uitstrekken over alle grenspunten van heel Europa, zullen slechts met fasen verwezenlijkt kunnen worden, door middel van bilaterale overeenkomsten tussen naburige netten en na raadpleging en akkoord van de betrokken douanediensten.

c) Is het niet mogelijk er voor te zorgen dat de NMBS de mogelijkheid bestudeert om op sommige lijnen bijzondere stopplaatsen in te leggen waar een voldoende parkeerruimte zou worden gebouwd om de reizigers aan te trekken die zich met hun wagen naar een NMBS-station begeven ? Een lid geeft als voorbeeld het station van Namen waar voor het ogenblik slechts een kleine parkeerruimte bestaat die lang niet voldoende is. Hetzelfde lid meent dat de NMBS in de omgeving van een station voldoende parkeerplaatsen moet kunnen inrichten om alle autobestuurders uit de streek aan te trekken die er een parkeerplaats moeten vinden. Dit zou het idee « Park and ride » bevorderen.

De Minister antwoordde dat de NMBS tracht sedert jaren de relatie tussen de autobussen, trams, private voertuigen, motoren en rijwielen enerzijds, en de treinen anderzijds te verbeteren door aanpassing van de stationspleinen. Dit programma is ver van beëindigd en de NMBS verbetert en vergroot inhoudend de parkings hetzij ter gelegenheid van elektrificatiewerken bij hernieuwing van de reizigersstations of bij prioritaire noodzakelijkheid, hetgeen geheel aan het idee « Park and ride » beantwoordt. Alle projecten worden bestudeerd in samenwerking met de gemeentebesturen en gebeurlijk met andere administraties zoals deze van Openbare Werken, de NMVB. Te Namen zijn de spoorweginstallaties omringd door een belangrijke wegenis. De oplossing wat betreft de parking autovoertuigen diende gezocht in het oprichten van een gebouw « parking » boven het autobusstation. Deze parking wordt door een private onderneming geëxploiteerd; 40 plaatsen zijn voorbehouden aan de NMBS. De Maatschappij blijft in contact met het gemeentebestuur ten einde uitbreidingsmogelijkheden te vinden. De Maatschappij heeft evenwel niet het inzicht een nieuwe relatie autovoertuigen-trein in te richten langs een lijn gelegen buiten Namen.

d) Door de toepassing van de 38-urige werkweek heeft de NMBS meer personeelsleden in dienst genomen. Kan de Minister zeggen hoeveel nieuwe personeelsleden hierdoor in dienst zijn genomen en hoeveel de kosten daardoor meer bedragen ?

Volgens de Minister is het niet mogelijk het aantal bedienden op te geven, dat werkelijk aangeworven werd voor de toepassing van de 38-urenweek. In een onderneming zoals de NMBS, die meer dan 60 000 bedienden telt, zijn de

sonnel sont à tel point importants que des statistiques exactes concernant les motifs ayant justifié chaque recrutement ne peuvent être établies. Il peut cependant être précisé que pour l'application de la semaine de 38 heures, il a été prévu :

— au budget de l'exercice 1979 : une charge supplémentaire de 400 millions pour une extension de 690 agents;

— au budget de l'exercice 1980 : une charge de 1 150 millions pour une extension de 1 804 agents.

schommelingen van het personeel derwijze belangrijk, dat geen juiste statistische gegevens kunnen opgesteld worden betreffende de redenen die elke aanwerving hebben gewettigd. Er kan nochtans gemeld worden dat er voor de toepassing van de 38-urenweek werd voorzien in de volgende kredieten :

— op het budget van het begrotingsjaar 1979 : een bijkomende uitgave van 400 miljoen voor een uitbreiding met 690 bedienden;

— op het budget van het begrotingsjaar 1980 : een uitgave van 1 150 miljoen voor een uitbreiding met 1 804 bedienden.