

Chambre des Représentants

SESSION 1972-1973.

1^{er} JUIN 1973

BUDGET

du Ministère des Communications
pour l'année budgétaire 1973.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS, DES POSTES,
TELEGRAPHES ET TELEPHONES (1)

PAR M. CLAEYS.

SOMMAIRE.

I^{re} Partie. — Les Communications.

Exposé du Ministre.

Chapitre I. — Introduction	3
Chapitre II. — La politique nationale des transports	4
1. La S. N. C. B.	4
2. Les transports publics urbains	9
3. La société nationale des chemins de fer vicinaux	14
4. Le transport par route : personnes et marchandises — Sécurité routière	15
5. La marine et la navigation intérieure — La Régie des Transports maritimes	18
6. L'aéronautique :	
— L'infrastructure : la Régie des Voies Aériennes	24
— L'exploitation aérienne : la Sabena	27
Chapitre III. — La politique internationale des transports	30
Chapitre IV. — L'évolution des crédits budgétaires	42
<i>Discussion générale.</i>	
Chapitre I. — La politique nationale des transports	43
1. La S. N. C. B.	43
2. Les transports publics urbains	60

(1) Composition de la Commission :

Président : Mme Copée-Gerbinet.

A. — Membres : MM. Bertrand (Alfred), Bode, Claeys, De Mey, Devos (Robert), Pierret, Van Herreweghe, Van Mechelen. — MM. Baudson, Boeykens, Cools (Jozef), Mme Copée-Gerbinet, MM. Féris, Tibbaut, Van Elewyck. — MM. Herbage, Hubaux, Poswick, Van Lidth de Jeude. — MM. Boon, Massart. — MM. Goemans, Vansteenkiste (Luc).

B. — Membres suppléants : MM. Delporte, Remacle (Léon), Van Rompaey, Willems. — MM. Adriaenssens, Basecq, Hurez, Van Daele. — MM. Bonnel, Clercx. — M. Maes. — M. Mattheyssens.

Voir :

4-XIV (1972-1973) :

— N° 1 : Budget (+ Annexes).

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1972-1973.

1 JUNI 1973

BEGROTING

van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het begrotingsjaar 1973

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR HET VERKEERSWEZEN, DE POSTERIJEN,
TELEGRAFIE EN TELEFONIE (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER CLAEYS.

INHOUD.

Deel I. — Het Verkeerswezen.

Uiteenzetting van de Minister.

Hoofdstuk I. — Inleiding	3
Hoofdstuk II. — De nationale vervoerpolitiek	4
1. De N. M. B. S.	4
2. Het openbaar stedelijk vervoer	9
3. De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen	14
4. Het vervoer over de weg : personen en goederen — Wegveiligheid	15
5. De zeevaart en de binnenvaart — De Regie voor Maritiem Transport	18
6. De luchtvaart :	
— De infrastructuur : De Regie der Luchtwegen	24
— De luchtvaartexploitatie : De Sabena	27
Hoofdstuk III. — De internationale vervoerpolitiek	30
Hoofdstuk IV. — De evolutie van de begrotingskredieten	42
<i>Algemene bespreking.</i>	
Hoofdstuk I. — De nationale vervoerpolitiek	43
1. De N. M. B. S.	43
2. Het openbaar stedelijk vervoer	60

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : Mevrouw Copée-Gerbinet.

A. — Leden : de heren Bertrand (Alfred), Bode, Claeys, De Mey, Devos (Robert), Pierret, Van Herreweghe, Van Mechelen. — de heren Baudson, Boeykens, Cools (Jozef), Mw Copée-Gerbinet, de heren Féris, Tibbaut, Van Elewyck. — de heren Herbage, Hubaux, Poswick, Van Lidth de Jeude. — de heren Boon, Massart. — de heren Goemans, Vansteenkiste (Luc).

B. — Plaatsvervangers : de heren Delporte, Remacle (Léon), Van Rompaey, Willems. — de heren Adriaenssens, Basecq, Hurez, Van Daele. — de heren Bonnel, Clercx. — de heer Maes. — de heer Mattheyssens.

Zie :

4-XIV (1972-1973) :

— N° 1 : Begroting (+ Bijlagen).

	Pages		Blz.
3. La société nationale de chemins de fer vicinaux	61	3. De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen	61
4. Le transport par route : personnes et marchandises — Sécurité routière	61	4. Het vervoer over de weg : personen en goederen — Wegveiligheid	61
5. La marine et la navigation intérieure — La Régie des Transports maritimes	62	5. De zeevaart en de binnenvaart — De Regie voor Maritiem Transport	62
6. L'aéronautique : — L'infrastructure : La Régie des Voies Aériennes	70	6. De luchtvaart : — De infrastructuur : De Regie der Luchtwegen	70
— L'exploitation aérienne : La Sabena	71	— De luchtvaartexploitatie : De Sabena	71
Chapitre II. — L'évolution des crédits budgétaires	75	Hoofdstuk II. — De evolutie van de begrotingskredieten	75
II ^e Partie. — Le Tourisme.		Deel II. — Het toerisme.	
Chapitre I. — Exposé du Secrétaire d'Etat	79	Hoofdstuk I. — Uiteenzetting van de Staatssecretaris	79
Chapitre II. — Discussion générale	81	Hoofdstuk II. — Algemene bespreking	81
III ^e Partie. — Vote des articles	83	Deel III. — Stemming over de artikelen	83

MESDAMES, MESSIEURS,

La commission a consacré plusieurs séances à l'examen du budget.

Le Ministre des Communications a, préalablement aux discussions, fait parvenir une longue note traitant des problèmes qui concernent l'ensemble du département.

Cette note a permis aux membres de la commission de mieux comprendre tous les problèmes qui se posent actuellement dans le domaine des communications. Comme elle est susceptible d'intéresser les parlementaires et même d'autres milieux, elle a été insérée dans ce rapport.

Le Secrétaire d'Etat au Tourisme a, de son côté, traité des problèmes et de la politique dans ce secteur spécifique. Aucune note n'ayant été transmise à ce sujet, seul un résumé de cet exposé figure dans ce rapport.

Il convient de souligner que, dans notre pays, une politique cohérente dans le domaine des communications se fait attendre depuis des années.

Chaque secteur, en matière de moyens de communication, n'est que trop souvent considéré et traité comme un ensemble autonome. Chacun d'eux (transports routiers, voies ferrées, cours d'eau) est financé par le même Trésor et se livre parfois à la concurrence avec les autres secteurs, en usant de moyens financiers provenant également du Trésor.

N'est-il pas grand temps que le Gouvernement envisage sérieusement la poursuite d'une politique cohérente dans le domaine des communications ?

L'attention est également attirée sur un autre problème très important : celui des dépenses des pouvoirs publics en faveur des transports publics.

La tâche du rapporteur (et d'ailleurs aussi de chaque membre de la commission) est de discuter et d'examiner non seulement la politique, mais aussi le budget même. C'est pourquoi votre rapporteur a posé bon nombre de questions dans le but d'obtenir des éclaircissements au sujet de certains postes budgétaires. L'addition des montants consacrés en 1973 aux transports en commun, à l'inclusion des abris et des stations d'autobus, donne un montant de 29 milliards 381 millions de francs.

De cette somme, 21,5 milliards vont aux chemins de fer. Il faut cependant noter que, de ce dernier montant, 18,492 milliards de francs sont prévus en vue de la normalisation des comptes à titre de compensation pour les charges que la S. N. C. B. est appelée à supporter en raison de ses obligations en tant que service public.

Votre rapporteur espère que ces quelques lignes inciteront chacun à consulter le présent rapport.

DAMES EN HEREN,

De commissie heeft verscheidene vergaderingen besteed aan het onderzoek van de begroting.

De Minister van Verkeerswezen heeft vooraf een uitvoerige nota toegezonden die de vraagstukken betreffende het ganze departement behandelt.

Die nota heeft de leden van de commissie in staat gesteld een beter inzicht te krijgen in al de problemen die thans op het gebied van verkeer rijzen. Aangezien die nota de parlementsleden en wellicht ook andere kringen kan interesseren, werd zij in dit verslag opgenomen.

De Staatssecretaris voor Toerisme heeft zijnerzijds de problemen en het beleid betreffende die specifieke sector toegelicht. Aangezien daarvan geen nota werd medegedeeld, is alleen een samenvatting van die uiteenzetting in dit verslag terug te vinden.

Op te merken valt dat een coherent verkeersbeleid in ons land sedert jaren op zich laat wachten.

Elke verkeerstaking wordt al te vaak als een geheel op zichzelf beschouwd en behandeld. Ieder van die verkeerstakingen (wegvervoer, spoor, waterwegen) wordt gefinancierd door dezelfde schatkist en concurreert soms met andere takken dank zij geldmiddelen die eveneens uit de schatkist komen.

Wordt het niet hoog tijd dat de Regering ernstig denkt aan het voeren van een coherent verkeersbeleid ?

Een ander zeer belangrijk vraagstuk verdient eveneens aandacht : dat van de overheidsuitgaven voor het openbaar vervoer.

Het behoort tot de opdracht van uw verslaggever (en trouwens ook van ieder lid van de commissie) om niet alleen het beleid maar ook de begroting zelf te bespreken en te onderzoeken. Daarom heeft uw verslaggever heel wat vragen gesteld ten einde toelichting te bekomen omtrent bepaalde begrotingsposten. Wanneer men de optelling maakt van bedragen die in 1973 aan het gemeenschappelijk vervoer besteed worden, met inbegrip van de schuilhuizen en autobusstations komt men tot een bedrag van 29 miljard 381 miljoen frank.

Hiervan gaan 21,5 miljard naar de Spoorwegen. Er zij evenwel genoteerd dat daarvan 18,492 miljard frank bestemd zijn voor normalisatie van de rekeningen, als compensatie voor de lasten die de N. M. B. S. te dragen heeft en die voortvloeien uit haar verplichtingen als openbare dienst.

Uw verslaggever hoopt dat deze enkele regels elkeen zullen aanzetten om dit verslag door te nemen.

PREMIERE PARTIE. — LES COMMUNICATIONS.

EXPOSE
DU MINISTRE DES COMMUNICATIONS.CHAPITRE I^{er}.

INTRODUCTION.

Le secteur des transports occupe une place importante dans l'économie belge. L'activité de nos transporteurs contribue en valeur ajoutée brute pour 5,8 % au produit national brut (P.N.B.). Cette contribution s'élève à plus de 35 milliards de F, soit plus de 13 % de l'ensemble de la formation brute de capital.

Le secteur des transports remplit également un rôle important en matière d'emploi, puisqu'il occupe directement environ 210 000 personnes, soit 5,44 % de l'emploi total en Belgique.

Il convient de tenir compte du fait que le secteur des transports proprement dit est à l'origine d'activités connexes extrêmement importantes : la construction ou l'assemblage de moyens de transport, la réparation (garages), etc. Il a également une répercussion importante dans le secteur des services : assurances, agences de voyages, etc. Ainsi, dans un pays hautement industrialisé, tel que les Etats-Unis d'Amérique, il est estimé qu'une personne sur sept est affectée, directement ou indirectement, en matière d'emploi, au secteur des transports et de ses activités connexes. En ce qui concerne la Belgique, en reprenant les activités connexes, on peut estimer que la contribution réelle des transports au P.N.B. est de l'ordre de 12 % du total de ce dernier.

Enfin, compte tenu principalement du développement spectaculaire des moyens de transports privés (l'automobile), la part de ce secteur dans la consommation privée totale est extrêmement importante; elle dépasse 10 % du total de la consommation privée en Belgique et, en valeur absolue, a augmenté de 28,5 % au cours des 5 dernières années (contre 19,5 % pour l'ensemble de la consommation privée). L'influence que le secteur des transports exerce sur toute une série d'activités connexes et le rôle qu'il joue dans la vie d'une société moderne sont ainsi démontrés.

* * *

Les exposés repris dans ce rapport fournissent pour chacun des modes de transport, certaines indications sur la situation générale du secteur concerné et des précisions quant au programme pour 1973. Ils font apparaître, à côté de situations spécifiques à chaque moyen de transport, les quelques tendances générales suivantes.

1. Le rôle de l'Etat dans le secteur des transports est très important. Il se manifeste non seulement par la réglementation propre à chaque moyen de transport, ou par le grand nombre d'entreprises publiques (la S. N. C. B., la S. N. C. V., la Régie des Transports maritimes, etc...) mais surtout par l'effort important consenti par l'Etat en matière d'investissements. Les transports représentent actuellement plus de 55 % de l'ensemble des investissements publics (infrastructure et matériel); il semble que cette quote-part s'accroisse encore à l'avenir.

2. Il est évident que, par sa politique d'investissements, l'Etat influence directement les modalités de concurrence entre les différents modes de transport. A ce sujet, il n'est pas sans intérêt d'attirer l'attention sur des modifications importantes intervenues au cours des dernières années dans la répartition des investissements étatiques entre les modes de transport. En 1963, cette répartition s'effectue de manière sensiblement égale :

DEEL I. — HET VERKEERSWEZEN.

UITEENZETTING
VAN DE MINISTER VAN VERKEERSWEZEN.

HOOFDSTUK I.

INLEIDING.

Het vervoerwezen bekleedt een belangrijke plaats in de Belgische economie. In bruto toegevoegde waarde dragen onze vervoerders voor 5,8 % bij in het bruto nationaal product (B. N. P.). Die bijdrage belooft meer dan 35 miljard F, d.i. meer dan 13 % van de totale bruto kapitaalvorming.

Het vervoer speelt ook een grote rol inzake werkgelegenheid, door het rechtstreeks werk bezorgt aan circa 210 000 personen, d.i. 5,44 % van de totale werkgelegenheid in België.

Er dient rekening te worden gehouden met het feit dat de eigenlijke vervoersector aan de basis ligt van zeer belangrijke aanverwante activiteiten : de constructie of het assembleren van vervoermiddelen, de herstelling (garages) enz... Die sector heeft ook een belangrijke weerslag op de verlening van diensten : verzekeringen, reisagentschappen enz... In een zeer geïndustrialiseerd land als de Verenigde Staten zou van elke zeven inwoners er één rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken zijn bij het vervoer of bij aanverwante activiteiten. Voor België mag men het reële aandeel van het vervoer in het B. N. P. — de aanverwante activiteiten inbegrepen — op ongeveer 12 % van het totale bedrag ervan ramen.

Als men hoofdzakelijk rekening houdt met de spectaculaire ontwikkeling van het particuliere vervoer (automobil), dan is het aandeel van die sector in het totale particuliere verbruik in België uiterst belangrijk, namelijk meer dan 10 %; in de jongste vijf jaar is dat aandeel in absolute waarde met 28,5 % vermeerderd (tegen 19,5 % voor het hele particuliere verbruik). Uit een en ander blijkt welke invloed het vervoer op een reeks aanverwante activiteiten uitoefent en welk een rol het in het leven van een moderne samenleving speelt.

* * *

De uiteenzettingen vervat in dit verslag geven voor elke tak van vervoer bepaalde aanwijzingen betreffende de algemene toestand van de betrokken sector alsmede bijzonderheden betreffende het programma voor 1973. Zij werpen een licht op de specifieke toestanden eigen aan ieder vervoermiddel, alsmede op enkele algemene strekkingen die hieronder volgen :

1. De Staat speelt inzake het vervoerwezen een zeer belangrijke rol, wat niet alleen tot uiting komt in de reglementering eigen aan ieder vervoermiddel of in het groot aantal openbare ondernemingen (de N. M. B. S., de N. M. V. B., de Regie voor Maritiem Transport enz...), maar vooral in de grote krachtsinspanning van de Staat inzake investeringen. Van de gezamenlijke openbare investeringen (infrastructure en materieel), gaat op dit ogenblik meer dan 55 % naar het vervoer; dit aandeel zou in de toekomst nog toenemen.

2. Het is duidelijk dat de Staat de mededinging onder de verschillende takken aan vervoer door zijn investeringspolitiek rechtstreeks beïnvloedt. Hier zij opgemerkt dat de verdeling van de staatsinvesteringen over de takken van vervoer in de afgelopen jaren heel wat wijzigingen ondergaan hebben. In 1963 gaf die verdeling een vrijwel evenwichtig beeld te zien :

- la voie ferrée (S. N. C. B. + transports urbains) : 29,8 %;
- la route : 27,4 %;
- la voie d'eau (y compris les ports) : 32,2 %.

Seule la quote-part pour les transports aériens est relativement faible : 4,1 %.

En 1970, on constate que les transports aériens ont plus que doublé leur part relative : 9,1 %, et que le transport par route s'est taillé la part du lion : 52,3 % contre 18,3 % pour les transports ferroviaires et 20,1 % pour les transports par voie d'eau.

3. Ces données sont évidemment influencées dans une large mesure par la politique de construction accélérée d'autoroutes suivie au cours des dernières années. Elles répondent aussi à des modifications intervenues dans la répartition du trafic entre les différents modes de transport intérieur. En 1971, les prestations exprimées en tonnes-kilomètres, pour le transport de marchandises en Belgique, se répartissent comme suit :

- route : 46 %;
- chemin de fer : 28 %;
- navigation intérieure : 26 %.

4. Enfin, il y a lieu de mettre en évidence la part toujours croissante du transport international effectué sur notre territoire.

La part du trafic international de marchandises dépasse nettement les 80 % des prestations totales ferroviaires; il représente les $\frac{2}{3}$ des transports de navigation intérieure; il atteint à peu près 40 % de l'ensemble du trafic routier, malgré l'existence d'un contingentement dans de nombreuses relations et en prenant en considération le trafic à longue distance (plus de 50 km).

Pour ces raisons une partie importante du rapport (chapitre III) est consacrée à la politique internationale des transports.

CHAPITRE II

POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS.

1. Société nationale des Chemins de fer belges.

1.1. *Aperçu général.*

En vue de remplir au mieux des intérêts de la collectivité son rôle de transporteur public, la S. N. C. B. s'efforce constamment d'améliorer la qualité de ses services par la réorganisation et la modernisation de son réseau.

Les prévisions de trafic pour 1973, élaborées sur base d'un taux d'accroissement très modéré du rythme d'expansion de l'activité économique, peuvent se chiffrer comme suit :

- voyageurs : + 0,3 %;
- marchandises (charges complètes) : + 1,8 %.

La S. N. C. B. s'efforce de poursuivre la réalisation du plan décennal des investissements, élaboré en 1970, et dont les grandes lignes sont :

- l'électrification de quelque 450 km de lignes;
- la création de lignes ferroviaires de jonction traversant les grandes agglomérations.

- het spoor (N. M. B. S. + stedelijk vervoer) : 29,8 %;
- de weg : 27,4 %;
- de waterwegen (de havens inbegrepen) : 32,2 %.

Alleen het aandeel van het luchttransport lag aan de lage kant, nl. 4,1 %.

In 1970 is het relatieve aandeel van het luchtvervoer verdubbeld (9,1 %) en heeft het wegvervoer zich het leeuwen-aandeel toegeëigend : 52,3 % tegen 18,3 % voor het spoorvervoer en 20,1 % voor het vervoer te water.

3. Deze gegevens werden uiteraard goeddeels beïnvloed door het in de jongste jaren gevoerde beleid voor meer auto-wegen. Ze staan ook in verband met de wijzigingen in de verdeling van het verkeer over de verschillende takken van binnenlands vervoer. In 1971 viel het in tonkilometers uitgedrukt vervoer als volgt uiteen :

- wegvervoer : 46 %;
- spoorwegvervoer : 28 %;
- binnenscheepvaart : 26 %.

4. Tenslotte zij gewezen op het steeds groeiend aandeel van het internationaal vervoer op ons grondgebied.

Het aandeel van het internationale goederenvervoer in het totale spoorwegverkeer beloopt 80 %, in de binnenscheepvaart $\frac{2}{3}$ en in het wegvervoer nagenoeg 40 %, in weerwil van de bestaande contingentering van talrijke verbindingsen, en rekening houdend met het vervoer op lange afstand (meer dan 50 km).

Het verslag is dan ook voor een groot deel (hoofdstuk III) gewijd aan het internationale vervoerbeleid.

HOOFDSTUK II.

NATIONAAL VERVOERBELEID.

1. Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

1.1. *Algemeen overzicht.*

Om haar opdracht als openbare vervoerdienst in het belang van de gemeenschap zo goed mogelijk te kunnen vervullen, spant de N. M. B. S. zich bestendig in om haar diensten kwalitatief te verbeteren door reorganisatie en modernisatie van het spoorwegnet.

Hier volgen de ramingen inzake het spoorwegverkeer in 1973, waarbij rekening is gehouden met een zeer gematigd groeiritmte van de economische activiteit :

- reizigers : + 0,3 %;
- goederen (volledige wagenladingen) : + 1,8 %.

De N. M. B. S. zet de verwezenlijking voort van het tien-jarenplan der investeringen, dat in 1970 werd uitgewerkt en waarvan de voornaamste oogmerken zijn :

- de electrificering van ongeveer 450 km lijnen;
- het aanleggen van verbindingsen die de grote agglomeraties doorkruisen.

La pénétration des voies jusqu'au cœur des agglomérations s'impose de plus en plus dans le cadre des solutions à apporter au problème de l'asphyxie des centres urbains par la circulation automobile;

- l'amélioration et l'accroissement de la capacité de l'infrastructure, notamment par la rectification de tracés de lignes et le dédoublement des voies à l'approche de Bruxelles, en raison de la saturation actuelle des lignes électrifiées qui y aboutissent;

- l'acquisition annuelle de 1 500 à 2 000 wagons en vue de répondre à la demande pressante de la clientèle exigeant du matériel moderne et de se conformer aux décisions internationales prévoyant l'application de l'attelage automatique au matériel roulant. Cette application aura pour effet d'augmenter le rendement de l'utilisation du matériel roulant et la sécurité du personnel, mais nécessitera la mise hors service de wagons démodés et leur remplacement par du matériel moderne.

L'acquisition des wagons précités permettra, en outre, à la Société de respecter les engagements pris dans le cadre du contrat de progrès liant le Ministère des Affaires économiques, le Ministère des Communications et les constructeurs belges de matériel roulant et qui doit avoir pour effet de rendre plus compétitive l'activité de ces derniers;

- la construction d'ouvrages d'art en vue de renforcer la sécurité du trafic tant routier que ferroviaire aux points de croisement à niveau de routes à trafic intense avec des lignes ferroviaires axiales; l'automatisation de la signalisation aux autres passages à niveau;

- l'expansion du rail par une meilleure intégration dans les chemins de fer européens, grâce à la participation à toutes les initiatives de modernisation, telles que : la création de nouvelles lignes internationales à très grande vitesse pour le transport des voyageurs, l'établissement de relations rapides et bien étoffées entre les ports nationaux et les grands centres industriels, les applications de l'automatisation, notamment la réservation électronique de places dans les trains internationaux, l'équipement de terminaux pour le transport de transcontainers, etc.

Cet ensemble de mesures jointes à l'augmentation de productivité de son personnel, dont les effectifs seront réduits de 420 unités par rapport à 1972, permettra de poursuivre sans relâche l'activité d'un transport public ayant à la fois des objectifs sociaux et des objectifs de nature commerciale, tout en tenant compte de l'expansion régionale.

La réalisation du programme précité procurera des avantages importants à l'économie nationale. En effet, l'exécution de la majorité des commandes de matériel et d'équipements est assurée par l'industrie nationale à laquelle la S. N. C. B. apporte un volume de travail très précieux et dont les effets se répercutent sur l'économie des diverses régions du pays.

Pour mener à bien son programme, la S. N. C. B. doit forcément disposer des moyens financiers nécessaires. Ceux-ci sont assurés principalement par :

- un prélèvement annuel indispensable sur les recettes d'exploitation;

- l'émission d'emprunts destinés à couvrir l'accroissement de l'infrastructure et la construction d'installations fixes nouvelles;

- l'intervention de l'Etat dans les coûts des travaux d'intérêt national, tels que ceux relatifs à la desserte des installations portuaires et à l'électrification de nouvelles lignes.

De penetratie van de sporen tot in het centrum van de agglomeraties dringt zich meer en meer op in het raam van de oplossingen die moeten worden gezocht voor het probleem van de verstikking van de stedelijke centra door het autoverkeer;

- de verbetering en de verhoging van de capaciteit van de infrastructuur, met name door het tracé van zekere lijnen recht te trekken en sporen in de omgeving van Brussel te verdubbelen, een en ander ten gevolge van de huidige verzadiging van de geëlectriceerde lijnen naar Brussel;

- het jaarlijks aanschaffen van 1 500 à 2 000 wagons om aan de dringende vraag van de clientèle naar modern materieel te kunnen voldoen, alsook om zich te kunnen gedragen in overeenstemming met de internationale beslissingen inzake de automatische koppeling op het rollend materieel. Zo zal het rendement van het rollend materieel opgedreven kunnen worden en de veiligheid van het personeel verhoogd; de verouderde wagons zullen door modern materieel vervangen worden.

Het aanschaffen van voornoemde wagons zal de Maatschappij tevens in staat stellen de verbintenissen na te leven die werden aangegaan in het raam van het vooruitgangscontract aangegaan tussen de Ministeries van Economische Zaken en Verkeerswezen en de Belgische bouwers van rollend materieel, dat de activiteit van deze laatsten meer concurrerend moet maken;

- het bouwen van kunstwerken om de veiligheid van het weg- zowel als van het spoorwegvervoer te verhogen, op alle gelijkvloerse kruisingen van wegen van druk verkeer en axiale spoorweglijnen; automatisering van de seinen op de andere spoorwegkruisingen;

- uitbreiding van het spoor door een betere integratie in de Europese Spoorwegen, door aan alle initiatieven inzake modernisering deel te nemen, zoals het aanleggen van nieuwe, zeer snelle internationale lijnen voor het vervoer van reizigers, het tot stand brengen van snelle en goed uitgeruste verbindingen tussen de nationale havens en de grote industriële centra, de toepassing van de automatisatie, o.a. de elektronische plaatsbespreking in internationale treinen, de inrichting van eindstations voor het vervoer van transcontainers enz...

Deze gezamenlijke maatregelen zullen, samen met de verhoging van de produktiviteit van het spoorwegpersoneel — waarvan de formatie met 420 man verminderd zal worden ten opzichte van 1972 — de N. M. B. S. bij voortdurend in staat stellen haar taak op het stuk van het openbaar vervoer — dat zowel een sociaal als een commercieel aspect heeft — voort te zetten, zonder daarbij de regionale ontwikkeling uit het oog te verliezen.

De verwezenlijking van dat program zal belangrijke voordelen meebrengen voor de nationale economie. Inderdaad, de uitvoering van het merendeel van de bestellingen van materieel en uitrustingen wordt toevertrouwd aan Belgische ondernemingen, wat een gunstige terugslag zal hebben op de economie van verscheidene gewesten van het land.

Om haar programma tot een goed einde te kunnen brengen, moet de N. M. B. S. uiteraard over de nodige financiële middelen kunnen beschikken. Deze middelen komen hoofdzakelijk uit :

- een onontbeerlijke jaarlijkse afhouding van de exploitatieontvangsten;

- de uitgifte van leningen bestemd om de aangroei van de infrastructuur en het bouwen van nieuwe vaste installaties te dekken;

- de bijdrage van de Staat in de kosten van de werken van nationaal belang, als daar zijn werken aan de haveninstallaties en elektrificering van nieuwe lijnen.

L'ampleur dudit programme d'investissements a une répercussion inévitable sur les résultats financiers.

Le déficit probable pour l'exercice 1973 est de l'ordre de 1 150 millions.

Il convient de souligner qu'un poste important des dépenses est constitué par la dotation destinée au renouvellement du matériel et à la sécurité de l'exploitation. Ce poste est indispensable à la réalisation du plan décennal et, en assurant la régularité des commandes, il contribue au maintien de l'activité de l'industrie de la construction de matériel roulant.

Il importe par ailleurs de préciser que les compensations de l'Etat à verser à la Société ne sont pas arrêtées de façon définitive.

Un rapport sur les modalités d'application des règles de la normalisation édictées par la C. E. E. est en cours d'élaboration et sera soumis dans les mois à venir aux autorités gouvernementales.

1.2. Investissements relatifs au matériel roulant et à l'outillage.

Deux postes principaux doivent être cités :

a) les commandes en cours ou à passer relatives au renouvellement du parc des wagons, en vue d'éliminer les plus vétustes et de préparer graduellement les adaptations nécessitées par l'adoption de l'attelage automatique. La commande de 342 wagons de la tranche de fabrication 1973-1974 vient d'être passée.

La commande de 3 620 autres wagons a été lancée avec l'accord définitif du C. M. C. E. S.

b) des engins moteurs (locomotives et automotrices) sont nécessaires pour les électrifications nouvelles et la modernisation des véhicules en service, tant au point de vue de l'accroissement des vitesses et des charges remorquables que pour faire face à l'extension du trafic international.

La commande de 20 automotrices quadruples vient d'être passée à l'industrie nationale et la commande de 15 locomotives de 7 000 CV a été lancée.

Il importe de souligner toute l'importance de ces commandes sur le plan de l'industrie nationale : en effet, le renouvellement du matériel permettra de procurer 15 483 000 heures de travail à la main-d'œuvre de notre pays.

1.3. Electrification des lignes.

Les travaux les plus importants concernent encore l'électrification de la ligne d'Anvers à Gand (notamment le tronçon St-Nicolas-Gand sur lequel la traction électrique sera mise en service à la fin de mai 1973) et celle de la ligne Liège-Guillemins-Liers-Ans, constituant le prolongement naturel de Namur-Liège. Les transformations que doivent subir les tunnels et la gare de Liège-Palais pour répondre aux impératifs exigés d'une relation essentielle entre Liège et son extension vers le Nord-Ouest aussi bien que vers le Sud-Est, entreront en 1973 dans une phase décisive. La même situation existe à Ottignies où la desserte de Louvain-la-Neuve se fera par train à la rentrée universitaire de 1974.

A l'occasion des transformations que le Département des Travaux publics opère dans les environs de Boom, le chemin de fer prépare déjà les premières étapes de l'électrification de la ligne Anvers-Boom-Malines qui constitue le tronçon septentrional du dédoublement de l'axe Anvers-Charleroi. A l'autre extrémité, des travaux de rectification de tracé aux environs de Luttre seront entamés et, plus

De l'omvang van dit investeringsprogramma heeft een onvermijdelijke weerslag op de financiële uitkomsten.

Het tekort in 1973 zal vermoedelijk 1 150 miljoen bedragen.

Er zij op gewezen dat een belangrijke uitgavepost bestaat in een fonds dat is bestemd voor de vernieuwing van het materieel en de veiligheid bij de exploitatie. Deze post is onontbeerlijk voor de verwezenlijking van het tienjarenplan; dank zij de regelmaat van de bestellingen draagt hij bij tot de instandhouding van de activiteit van de ondernemingen die rollend materieel bouwen.

Voorts zij opgemerkt dat de compensaties die de Staat aan de Maatschappij moet betalen, niet definitief vastgelegd zijn.

Thans wordt gewerkt aan een rapport over de wijze van toepassing van de normalisatieregels die zijn opgelegd door de E. E. G.; het zal in de eerstkomende maanden aan de Regering worden voorgelegd.

1.2. Investeringsbetreffende rollend materieel en werktuigen.

Twee voorname posten dienen te worden vermeld :

a) de lopende of nog te plaatsen bestellingen betreffende vernieuwing van het wagonpark, om de oudste wagons uit de omloop te kunnen nemen en de nodige aanpassingen op het stuk van de automatische koppeling geleidelijk voor te bereiden. Zopas is een bestelling van 342 wagons van de fabricageperiode 1973-1974 geplaatst.

Voorts heeft het M. C. E. S. C. definitief ingestemd met het lanceren van de bestelling van 3 620 andere wagons.

b) motorvoertuigen (locomotieven en motorrijtuigen) zijn noodzakelijk voor de pas geëlectriceerde lijnen en de modernisering van het in bedrijf genomen materieel met betrekking tot het verhogen van de snelheid en van de sleepbare lasten zowel als tot de uitbreiding van het internationale verkeer.

De bestelling van 20 vierdubbele motorrijtuigen is zopas geplaatst bij de nationale industrie, terwijl de bestelling van 15 locomotieven van 7 000 pk gelanceerd is.

Er zij gewezen op het belang van deze bestellingen voor de nationale industrie; de vernieuwing van het materieel zal immers 15 483 000 werkuren aan Belgische arbeidskrachten bezorgen.

1.3. Elektrificering van de lijnen.

De belangrijkste werken betreffen nog de elektrificering van de lijn Antwerpen-Gent (namelijk het vak St. Niklaas-Gent, waarop de elektrische tractie in bedrijf gesteld zal worden eind mei 1973) en die van de lijn Luik-Guillemins-Liers-Ans, d.i. de natuurlijke verlenging van Namen-Luik. De verbouwing van de tunnels en het station Luik-Palais, die nodig zijn om de onontbeerlijke verbinding tussen Luik en de uitbreiding ervan naar het Noord-Westen en het Zuid-Oosten tot stand te brengen, zullen in 1973 in een beslissende fase treden. Te Ottignies bestaat een zelfde situatie; daar zal Louvain-la-Neuve vanaf de aanvang van het academisch jaar 1974 per train bediend worden.

De door het Departement van Openbare Werken in de omgeving van Boom verrichte verbouwingswerken vormen de eerste fasen van de elektrificatie van de lijn Antwerpen-Boom-Mechelen, die het noordelijke vak van de verdubbeling van de as Antwerpen-Charleroi is. In het zuiden der lands zullen verbeteringswerken aan het tracé in de omgeving van Luttre aangevat worden en verder zal de afschaf-

loin, la suppression prochaine du tunnel de Godarville constituera aussi bien un élément important pour cet itinéraire de dédoublement qu'une première phase de la modernisation de la relation ferroviaire entre Charleroi et Mons.

D'autres électrifications sont actuellement à l'étude.

Parallèlement à ces travaux, il conviendra de faire en sorte qu'un maximum de kilomètres de voies puisse être exploité sous régime de dispatching et ce, sans omettre de poursuivre l'effort d'équipement automatique du réseau à travers tout le pays.

1.4. Passages à niveau.

Depuis plusieurs années la S.N.C.B. poursuit une politique de suppression de passages à niveau. Cela implique la construction d'ouvrages d'art ou la déviation de la voirie existante.

Près de 300 passages à niveau doivent être supprimés dans les années à venir. Il convient cependant, en raison de la gravité de certains accidents survenus ces derniers temps à des passages à niveau non gardés, d'insister auprès des usagers de la route pour qu'ils respectent scrupuleusement les indications annonçant la présence d'un tel obstacle.

Indépendamment de la tranche annuelle consacrée aux renforcements de la sécurité des passages à niveau maintenus, le programme des suppressions à réaliser par ouvrages d'art ou aménagements sera essentiellement centré sur deux nœuds importants : Ath et Roulers.

En outre, les localités d'Amay, Andenne-Seilles, Bas-Oha, Beernem, Bovigny, Bressoux, Ekeren, Erembodegem, Langdorp, Overboelaere et Seraing verront des travaux de suppression achevés ou entamés en 1973.

Chaque fois que la possibilité se présente, ces suppressions sont coordonnées avec d'autres travaux (routes, urbanisation, électrification).

1.5. Desserte des agglomérations.

Les chemins de fer, soucieux d'amener leurs clients aussi près que possible de leur lieu de travail, ont mis sur pied un programme de pénétration au cœur des grandes agglomérations.

Après la mise en service, en mai 1972, d'une 3^e voie entre Etterbeek et Bruxelles Q.L., on activera tout particulièrement les travaux devant conduire à l'exploitation (en mai 1974) d'une troisième voie entre Zaventem et Diegem.

Les faisceaux de garage à Vilvorde, Schaerbeek et Forest devront être agrandis ou remaniés.

Le cas de Charleroi nous donne encore un exemple de coordination assurée entre la modernisation des accès routiers et ferroviaires. En reportant de Charleroi à Châtelineau la tête de ligne vers Bruxelles, il sera possible, tout en permettant au ring d'utiliser l'assiette d'une partie de la gare, de moderniser des installations du chemin de fer assez vétustes et de ménager la possibilité de raccorder à la gare du Sud la ligne conduisant vers le Nord à Ottignies et à Louvain.

1.6. Amélioration du tracé des lignes et lignes nouvelles.

Indépendamment de l'objectif final qui consiste à permettre la vitesse de 160 km/h sur les relations Ostende-Liège et Quévry-Essen, des efforts continus seront consacrés à la suppression des obstacles localisés sur les autres lignes

finissant de la tunnel de Godarville une importante factor zijn voor die dubbelsreiweg en voor de modernisering van de verbinding tussen Charleroi en Bergen.

Andere electrificaties zijn thans in studie genomen.

Naast die werken, moet het nodige worden gedaan om een maximum aantal kilometers te kunnen exploiteren volgens de centrale treindienstregeling, zonder dat de krachtingspanningen voor de automatische uitrusting van het net over het hele land daarvoor mag lijden.

1.4. Overwegen.

Sinds verscheidene jaren voert de N.M.B.S. een beleid dat erop gericht is de overwegen af te schaffen. Daartoe moeten kunstwerken worden gebouwd of bestaande wegen omgelegd.

Ongeveer 300 overwegen moeten in de loop van de eerstvolgende jaren afgeschaft worden. Ingevolge de erge ongelukken van de laatste tijden bij niet bewaakte overwegen blijkt het noodzakelijk er bij de weggebruikers op aan te dringen dat zij angstvallig de aanwijzingen in acht nemen die het bestaan van zulk een hindernis melden.

Buiten het jaarlijkse krediet dat bestemd is om de veiligheid bij de nog bestaande overwegen te verhogen, zal het programma van de afschaffingen door het bouwen van kunstwerken of de aanpassing van de bestaande wegen voornamelijk rond twee belangrijke knooppunten, Ath en Roeselare, geconcentreerd worden.

Bovendien zullen de afschaffingswerken voltooid dan wel aangevangen worden te Amay, Andenne-Seilles, Bas-Oha, Beernem, Bovigny, Bressoux, Ekeren, Erembodegem, Langdorp, Overboelaere en Seraing.

Telkens als de mogelijkheid zich hiertoe voordoet, zal zulk een afschaffing gepaard gaan met andere werken (wegen, stedenbouw, electrificatie).

1.5. Bediening van de agglomeraties.

De spoorwegen willen hun cliënten zo dicht mogelijk tot bij hun werkplaats voeren; daarom hebben zij een programma i.v.m. de penetratie tot in het hart van de grote agglomeraties uitgewerkt.

Na het in bedrijf nemen in mei 1972 van een 3^{de} spoor tussen Etterbeek en Brussel L.W., zal bijzondere aandacht worden besteed aan de werken die moeten leiden tot het in bedrijf nemen van een derde spoor tussen Zaventem en Diegem (mei 1974).

De wijkbundels te Vilvoorde, Schaerbeek en Vorst zullen vergroot of aangepast moeten worden.

Het geval van Charleroi is een ander voorbeeld van coördinatie tussen de modernisering van de weg- en spoorwegtoegangen. Door de kop van de lijn in de richting Brussel van Charleroi naar Châtelineau over te brengen, zal het mogelijk worden de ringbaan gebruik te laten maken van de bedding van een deel van het station en tamelijk oude spoorweginstallaties te moderniseren, zodat het mogelijk wordt de lijn die noordwaarts naar Ottignies en Leuven leidt met het Zuidstation te verbinden.

1.6. Verbetering van het tracé van bestaande lijnen en nieuwe lijnen.

Los van het einddoel, dat er in bestaat een snelheid van 160 km/h op de lijnen Oostende-Luik en Quévry-Essen te bereiken, worden bij voortdurende krachtingspanningen gedaan om de hindernissen op de andere voornaamste lijnen

principales qui empêchent d'atteindre la vitesse maximum normale de 120 km/h.

Il convient d'attirer l'attention particulière sur les études en rapport avec l'implantation de lignes ferroviaires nouvelles parcourables à la vitesse maximale de 300 km/h. Il s'agit, pour notre pays, d'une question de portée essentiellement internationale.

La réalisation du tunnel sous la Manche imposera une liaison à très grande vitesse entre les trois capitales : Londres, Paris et Bruxelles.

Cette liaison, qui semble devoir être la première réalisation internationale du genre, doit répondre à divers impératifs techniques et géographiques à traiter avec nos voisins.

Le tracé de cette liaison est à l'étude; Bruxelles constituant un carrefour pour le Nord et l'Est de l'Europe, les études sont poursuivies avec le souci de ménager l'avenir dans le sens d'un prolongement de la T. V. G. dans ces directions.

Il va de soi que la S. N. C. B. reste attentive à la nécessité de faire profiter de la T. V. G. le maximum de la clientèle par une coordination adéquate des liaisons.

1.7. Autres travaux d'équipement des lignes et des gares.

Les travaux d'infrastructure dont il sera question ci-après s'effectuent en grande partie à l'aide des fonds propres de la S. N. C. B. Toutefois, l'Etat a pris intégralement à sa charge ce qui est relatif aux dommages de guerre, aux gares d'autobus, aux lignes desservant les zonings industriels et à l'adaptation des installations ferroviaires dans nos ports.

A Anvers, le fait saillant est constitué par la desserte ferroviaire des établissements industriels implantés sur la rive gauche.

A Gand-Maritime, les modifications entreprises à l'occasion de la rectification du tracé de la ligne Anvers-Gand seront poursuivies activement.

Les gares d'autobus.

Seront aménagées en 1973 les gares de Dinant, Fleurus, Florennes, Gembloux, Gand, Hasselt, La Louvière, Louvain, Londerzeel, Mortsel et Mouscron.

Les gares d'autobus les plus fréquentées seront équipées d'un auvent. En 1973 ce sera le cas pour La Louvière, Mouscron, Hasselt, Gembloux et Aarschot.

Les bâtiments pour voyageurs, couloirs sous voies et escalators.

Les bâtiments ci-après feront l'objet de travaux de modernisation ou seront remplacés :

Alost, Aalter, Bomal, Bracquegnies, Brugelette, Ciney, Diegem, Dinant, Essen, Fleurus, Haacht, Havinnes, Havré-Ville, Heist-op-den-Berg, Huy-Nord, Lede, Marbehan, Namur, Roulers, Saint-Trond, Statte, Tielt, Tilly, Walcourt, Zaventem.

Des couloirs sous voies pour voyageurs seront construits à Burst, Ciney, Jemelle et Muizen.

Des escalators seront installés à Berchem, Bruxelles Q. L., Charleroi, Ciney, Gand-St-Pierre et Louvain. Les gares de Lokeren et Gand (Dampoort) en seront également pourvues à l'occasion des travaux d'électrification.

Gares de formation.

La gare de Montzen est en cours d'aménagement. Dans d'autres gares (Monceau, Stockem, Kinkempois), on prépare

waar de normale maximumsnelheid van 120 km/h niet bereikt kan worden, weg te nemen.

Daarbij moet de aandacht worden gevestigd op de studies in verband met de aanleg van nieuwe spoorlijnen waarop een maximum snelheid van 300 km per uur bereikt kan worden. Voor ons land is dat een kwestie van een internationale betekenis.

Het bouwen van een tunnel onder het Kanaal stelt voorop dat een zeer snelle verbinding tussen de drie hoofdsteden, Londen, Parijs en Brussel, tot stand komt.

Deze verbinding, die de eerste internationale prestatie van die aard zou worden, moet aan verscheidene technische en geografische voorwaarden voldoen, waarover zal moeten worden onderhandeld met onze buurlanden.

Het tracé van deze verbinding is in studie genomen. Daar Brussel op het kruispunt naar Noord- en Oost-Europa ligt, worden de studies voortgezet, waarbij ernaar wordt gestreefd de treinen met een grote snelheid in die richtingen te verlengen.

Het spreekt van zelf dat de N. M. B. S. een zo groot mogelijk aantal cliënten de voordelen van de treinen met grote snelheid wil laten genieten dank zij een adequate coördinatie van de verbindingen.

1.7 Andere uitrustingswerken aan lijnen en stations.

De hieronder ter sprake gebrachte infrastructuurwerken worden grotendeels gefinancierd uit de eigen fondsen van de N. M. B. S.; nochtans heeft de Staat integraal te zijnen laste genomen alles wat betrekking heeft op oorlogsschade, autobusstations, lijnen die industriezones bedienen en op de aanpassing van de spoorinstallaties in onze havens.

Er zij opgemerkt dat te Antwerpen spoorwegverbindingen naar de op de linkeroever gelegen ondernemingen zijn aangelegd.

Te Gent-Zeehaven zullen de werken die naar aanleiding van het rechtekken van het tracé van de lijn Antwerpen-Gent zijn ondernomen, voortgezet worden.

Autobusstations.

In 1973 zullen de stations Dinant, Fleurus, Florennes, Gembloux, Gent, Hasselt, La Louvière, Leuven, Londerzeel, Mortsel en Moeskroen aangepast worden.

De drukst bezochte autobusstations zullen uitgerust worden met een afdak. Dat zal in 1973 het geval zijn met Hasselt, La Louvière, Moeskroen, Gembloux, Aarschot.

Reizigersgebouwen, tunnels voor reizigers en roltrappen.

De hieronder opgesomde stationsgebouwen zullen worden gemoderniseerd of vervangen :

Aalst, Aalter, Bomal, Bracquegnies, Brugelette, Ciney, Diegem, Dinant, Essen, Fleurus, Haacht, Havinnes, Havré-Ville, Heist-op-den-Berg, Huy-Nord, Lede, Marbehan, Namen, Roeselare, St.-Truiden, Statte, Tielt, Tilly, Walcourt, Zaventem.

Tunnels voor reizigers zullen te Burst, Ciney, Jemelle en Muizen worden gebouwd.

Roltrappen zullen worden geïnstalleerd te Berchem, Brussel L. W., Charleroi, Ciney, Gent St.-Pieters en Leuven. Te Lokeren en Gent (Dampoort) zal dat gebeuren naar aanleiding van de electrificatiewerken.

Rangeerstations.

In het station te Montzen zijn aanpassingswerken aan de gang. In andere stations (Monceau, Stockem, Kinkem-

l'installation d'ordinateurs destinés à mécaniser et à automatiser les opérations de factage, de triage et à constituer ainsi les premiers outils de la gestion centralisée du trafic des marchandises.

Centres routiers et terminaux pour containers.

Après la mise en service des premières installations de terminaux pour containers à Zeebrugge et à Bressoux, le programme sera poursuivi par la mise en place de portiques à Anvers B.E. et à Charleroi. Les bâtiments des centres routiers seront réédifiés ou aménagés à Bruxelles T.T., Erquelinnes, Libramont, Mons, Mouscron et Roulers.

1.8. Techniques nouvelles.

La S. N. C. B. poursuit activement la mise en application des techniques nouvelles dans tous les domaines :

a) l'application intensive de l'électronique en signalisation, télécommunications, commande de machines-outils, équipements électriques du matériel roulant et des engins moteurs.

Dans ce dernier domaine, la S. N. C. B. et notre industrie nationale occupent une position de choix par la mise en service des premiers engins moteurs de série à thyristors.

b) l'introduction de plus en plus poussée des ordinateurs pour le traitement de l'information et l'automatisation des tâches systématiques et répétitives.

La mécanisation et l'automatisation des diverses fonctions dans les gares de formation se poursuivent en vue d'aboutir à une gestion centralisée du trafic des marchandises.

c) la mécanisation de l'entretien et du renouvellement des voies, le développement de la commande centralisée des circulations, l'extension de la signalisation par block automatique et la modernisation de l'équipement des ateliers.

d) le recours de plus en plus intensif aux méthodes modernes de gestion et en particulier à celles qui, sous le nom de « planification », permettent d'harmoniser plus efficacement « les tâches » nécessaires à la réalisation des objectifs du plan décennal.

Enfin, la S. N. C. B. suit attentivement l'évolution des études dans le domaine des techniques nouvelles des transports terrestres non conventionnels à grande vitesse.

Les techniques de sustentation et de guidage électroniques, électrodynamiques ou par coussin d'air de même que la propulsion par turbine ou par moteur linéaire sont entrées dans la phase de réalisations d'essais.

Sans préjuger de la place qui leur sera dévolue dans les transports terrestres de l'avenir, il sera veillé à ménager la position de la Belgique dans leur développement.

2. Transports publics urbains.

2.1. Aperçu général.

Le déficit total d'exploitation des sociétés de transports en commun urbains est estimé à quelque 2 600 millions pour l'exercice 1973. Quant au déficit total de l'exercice 1972, les dernières prévisions l'établissent à $\pm$ 1 900 millions.

pois) bereidt men de installatie van computers voor, die bestemd zijn om de factage- en sorteerbewerkingen te mechaniseren en te automatiseren en aldus de eerste installatie voor gecentraliseerd beheer van het goederenvervoer te worden.

Wegcentra en containerterminals.

Na de inbedrijfneming van de eerste installaties van eindstations voor containers te Zeebrugge en te Bressoux, zal het programma verder uitgevoerd worden door het oprichten van portaalkranen te Antwerpen D. St. en te Charleroi. De gebouwen voor de wegcentra zullen wederopgericht of aangepast worden te Brussel T.T., Erquelinnes, Libramont, Mons, Mouscron en Roeselare.

1.8. Nieuwe technieken.

Op alle gebieden blijft de N. M. B. S. de nieuwe technieken intensief toepassen :

a) intensieve gebruikmaking van de elektronica inzake seininrichting, televerbindingen, bediening van werktuigmachines, elektrische apparatuur bij het rollend materieel en de krachtvoertuigen.

Op dit laatste gebied nemen de N. M. B. S. en onze nationale industrie een voorname plaats in door het inbedrijfstellen van de eerste serie krachtvoertuigen met thyristors.

b) een steeds verder doorgedreven aanwending van computers bij de informatieverwerking en de automatisering van herhaaldelijk terugkomende en systematische taken.

De mechanisering en de automatisering van de diverse taken in de rangeerstations wordt voortgezet ten einde te komen tot een gecentraliseerd beheer van het goederenverkeer.

c) mechanisering van het onderhoud en vernieuwing van de sporen, ontwikkeling van de gecentraliseerde regeling van het verkeer, uitbreiding van de seininrichting met het automatisch blokstelsel, modernisering van de uitrusting van de werkplaatsen.

d) meer en meer wordt gebruik gemaakt van moderne beheersmethoden, inzonderheid van de z.g. planificatiemethoden waarmee de « taken » die nodig zijn voor de verwezenlijking van de doelstellingen van het tienjarenplan, doelmatiger geharmoniseerd kunnen worden.

Ten slotte volgt de N. M. B. S. aandachtig de ontwikkeling van de studies op het gebied van de nieuwe niet-conventionele technieken van vervoer te land tegen een grote snelheid.

De technieken inzake ophanging en geleiding door elektronische en electrodynamische middelen of met behulp van een luchtkussen, evenals de voortstuwing door turbines of lineaire motoren verkeren thans nog in het stadium van de proefnemingen.

Hoewel niet kan worden voorzien welke plaats zij in het toekomstige vervoer te land zullen innemen, zal ervoor gewaakt worden dat België op het stuk van de ontwikkeling men die technieken niet achterblijft.

2. Stedelijk Openbaar Vervoer.

2.1. Algemeen overzicht.

Het totaal exploitatietekort van de maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer wordt voor het dienstjaar 1973 op ongeveer 2 600 miljoen geraamd. Het totale tekort van het dienstjaar 1972 zal volgens de laatste ramingen $\pm$ 1 900 miljoen bedragen.

Les causes de ces résultats déficitaires sont connues. Il suffit de citer la réduction des recettes par suite de la diminution du nombre des voyageurs et la hausse constante des dépenses, notamment celles relatives aux rémunérations du personnel et aux charges financières des emprunts contractés en vue de moderniser et de rationaliser le matériel roulant et les installations fixes. A cet égard, il y a lieu de souligner que plus de 70 % des dépenses d'exploitation sont constituées par les frais de personnel.

Il convient également de remarquer que depuis 1968, les tarifs n'ont plus été adaptés.

Malgré la chute continue du nombre des voyageurs, il n'en reste pas moins que les transports en commun urbains constituent un moyen de transport indispensable pour une masse importante de travailleurs tant manuels qu'intellectuels qui ne peuvent ou ne désirent pas supporter le coût du transport individuel.

Pour bien se pénétrer de l'importance des transports en commun urbains, il suffit de consulter les statistiques des voyageurs de 1972 (en millions) :

S. T. I. B. : 175 — M. I. V. A. : 51 — S. T. I. L. : 45 —
M. I. V. G. : 27,4 — S. T. I. C. : 12,5 — S. T. I. V. : 7,3.

On peut en déduire que les réseaux urbains assurent annuellement le transport de plus de 318 millions de voyageurs.

Si le nombre des voyageurs transportés continue à diminuer, il convient cependant d'observer que, depuis l'année 1968, une tendance à l'amélioration se dessine et même que depuis l'année 1972, une certaine stabilisation s'opère, ainsi que le prouvent les pourcentages de comparaison ci-après :

1968/1967 = — 5,25 % ;
1969/1968 = — 4,60 % ;
1970/1969 = — 2,15 % ;
1971/1970 = — 1,50 % ;
1972/1971 = — 0,85 % .

Etant donné le rôle important que jouent les transports en commun urbains dans la vie sociale, le Gouvernement a l'intention de les promouvoir dans toute la mesure du possible et de les aider à récupérer la clientèle, qui a abandonné le transport public au profit du transport individuel. Dans ce but, il est essentiel de donner aux transports publics urbains les moyens de se rendre plus attrayants par une amélioration de la vitesse, de la fréquence, de la régularité et du confort.

Un effort important sera accompli en 1973 dans ce domaine. Pour cette année-là, le Comité de coordination économique et sociale a accordé aux sociétés de transports en commun urbains un plafond d'investissements de 2 421,5 millions de francs dont 1 832 millions seront consacrés au renouvellement du matériel roulant et, en ce qui concerne Bruxelles, à l'achat de rames de métro.

La caractéristique majeure du trafic urbain actuel est la congestion. A une échelle plus large, on pourrait même faire état d'une congestion de toute la vie urbaine dans ses multiples expressions. Les préjudices résultant d'une concentration du trafic aux mêmes points et aux mêmes heures sont considérables pour l'activité commerciale des centres qui perdent progressivement leurs caractères attractifs faute de pouvoir être atteints aisément. Les affaires, le commerce, l'habitat et même les centres culturels ont tendance à se déplacer vers les faubourgs où se constituent de nouveaux centres qui risquent d'ailleurs à leur tour d'être saturés à plus ou moins lon-

De oorzaken van dat tekort zijn bekend. Het volstaat te verwijzen naar de verminderde inkomsten als gevolg van de daling van het aantal reizigers, naar de voortdurende stijging van de uitgaven o.m. voor de bezoldiging van het personeel en naar de financiële last van de leningen die werden aangegaan voor de modernisering en de rationalisatie van het rollend materieel en de vaste installaties. Ruim 70 % van de exploitatie-uitgaven zijn personeelskosten.

Op te merken valt eveneens dat de tarieven sedert 1968 niet meer aangepast werden.

Hoewel het aantal reizigers voortdurend daalt, blijft het stedelijk gemeenschappelijk vervoer een onontbeerlijk vervoermiddel voor een grote menigte hand- en geestesarbeiders die de kosten voor eigen vervoer niet kunnen of niet wensen te dragen.

Om zich een idee te vormen van het belang van het stedelijk gemeenschappelijk vervoer volstaat het een blik te werpen op de statistiek van de vervoerde reizigers in 1972 (in miljoenen) :

M. I. V. B. : 175 — M. I. V. A. : 51 — S. T. I. L. : 45 —
M. I. V. G. : 27,4 — S. T. I. C. : 12,5 — S. T. I. V. : 7,3.

Uit die cijfers blijkt dat de stedelijke vervoernetten jaarlijks ruim 318 miljoen personen vervoeren.

Alhoewel het aantal vervoerde reizigers blijft dalen, zijn nochtans opgemerkt dat zich sedert 1968 een neiging tot verbetering aftekent en dat sedert 1972 zelfs een zekere stabiliteit is waar te nemen, zoals blijkt uit de vergelijking van de volgende percentages :

1968/1967 = — 5,25 % ;
1969/1968 = — 4,60 % ;
1970/1969 = — 2,15 % ;
1971/1970 = — 1,50 % ;
1972/1971 = — 0,85 % .

Gezien de voorname rol van het stedelijk gemeenschappelijk vervoer in het maatschappelijk leven is de Regering voornemens dat vervoer zoveel mogelijk te bevorderen en het te helpen om de clientèle, die van het openbare vervoer naar eigen vervoer overging, terug te winnen. Een hoofdvereiste daartoe is dat het stedelijk openbaar vervoer aantrekkelijker wordt gemaakt door de opvoering van de snelheid, de frequentie, de regelmaat en het comfort.

Op dat gebied wordt in 1973 een grote inspanning gedaan. Voor dat jaar heeft het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie aan de maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer investeringen toegestaan ten belope van 2 451,5 miljoen frank, waarvan 1 832 miljoen zal worden besteed aan de vernieuwing van het rollend materieel en, wat Brussel betreft, aan de aankoop van metrotoestellen.

Oververzadiging is het eerste kenmerk van het stadsverkeer. Ruimer gezien zou men zelfs kunnen spreken van oververzadiging van het hele stadsleven in zijn veelvuldige aspecten. De concentratie van het verkeer op dezelfde punten en op dezelfde uren schaadt in grote mate de handel in de centra die geleidelijk hun aantrekkingskracht verliezen omdat zij niet gemakkelijk genoeg te bereiken zijn. De voorsteden krijgen meer en meer de voorkeur voor kantoren, winkels, woon-gelegenheid en zelfs culturele centra en daar ontstaan nieuwe kernen die op min of meer lange termijn op hun beurt met oververzadiging bedreigd worden. Een groot gevaar voor

gue échéance. Une très sérieuse menace d'étouffement pèse ainsi sur nos villes. Ce processus est d'ailleurs accéléré par les phénomènes de la pollution de l'air et de l'augmentation du bruit qui vont de pair avec l'accroissement du trafic. Les voitures privées imposent aujourd'hui une contrainte excessive à la voirie et constituent une charge trop lourde pour la société.

Il en résulte une dégradation des transports publics : réduction de la vitesse commerciale, bouleversement des horaires, augmentation des dépenses, diminution de la clientèle et des recettes, etc... Les transports en commun courent donc le risque d'un dépérissement progressif.

Une promotion des transports publics est admise aujourd'hui par tous. Il faut leur rendre les qualités de confort, de capacité et de régularité qui font défaut actuellement.

Le seul remède valable consiste à séparer les transports publics des transports privés et à les intégrer dans un plan de circulation global, avec notamment, l'aménagement de parkings de dissuasion à la périphérie en correspondance avec un réseau de transport public développé. Ceci ne peut se réaliser que par des investissements importants.

Pour l'exercice budgétaire 1973, le programme pour l'infrastructure du transport urbain s'établit à 4 milliards 167 millions.

La répartition de ce montant entre les cinq agglomérations concernées s'établit de la façon suivante : 52 % pour Bruxelles, 16 % pour Anvers et Liège et 8 % pour Charleroi et Gand, une rectification dans ces proportions étant toutefois apportée pour tenir compte des crédits réellement attribués au cours de l'exercice 1972. C'est ainsi que, le démarrage des travaux avant été ralenti en 1972 à Liège et à Gand, il sera accordé en compensation une tranche de crédit supérieure à la part normale.

En outre, pour satisfaire aux engagements pris vis-à-vis de la ville de Bruxelles, dans le cadre de la convention de préfinancement par la ville des travaux de l'axe Nord-Sud, il est indispensable de faire débiter en 1973 les travaux de la gare Anneessens, ce qui nécessite une augmentation exceptionnelle de 500 millions de la part attribuée à Bruxelles.

Pour la capitale, le crédit de $\pm$ 2 083 millions sera utilisé essentiellement en vue de la mise en exploitation « métro » en 1975 de l'axe Est-Ouest depuis la gare Ste-Catherine jusqu'à la place Tomberg (branche Nord-Est) à Woluwe-St-Lambert et jusqu'au boulevard du Souverain (branche Sud-Est à Auderghem), et pour la mise en exploitation « pré-métro » de l'axe Nord-Sud entre la gare du Nord et la gare du Midi également en 1975.

Un crédit de $\pm$ 75 millions est affecté à la réalisation du futur tronçon de métro passant dans le site de l'hôpital de P.U.C.L. à Woluwe-St-Lambert, à coordonner avec la construction des bâtiments universitaires.

Pour Anvers, un crédit de $\pm$ 600 millions permettra la mise en adjudication du gros œuvre de la gare Plantin et de l'équipement et du parachèvement des tronçons en cours sur l'axe Est-Ouest, en vue de la mise en service à la fin de 1974, d'une première partie de cet axe entre la Groenplaats et la gare centrale S. N. C. B. On entamera également en 1973 les travaux de gros œuvre de la station métro Diamant et des tunnels sous les rues Simons, Mercator et de l'avenue de Belgique, lesquels seront préfinancés par la ville d'Anvers.

A Liège, un crédit de l'ordre de $\pm$ 714 millions permettra de poursuivre les expropriations de la place St-Lambert et d'y préparer la construction d'une gare de métro et d'autobus. En outre, on prévoit en 1973 la mise en adjudication des travaux de construction du tunnel Val-Benoît-Coronmeuse à préfinancer, à concurrence de deux milliards, par la ville de Liège.

verstikking weegt dus op onze steden. Het proces wordt trouwens nog versneld door de luchtvervuiling en het toenemend lawaai waarmee de uitbreiding van het verkeer gepaard gaat. De personenwagens zijn een overdreven belasting voor onze wegen en een te zware last voor de maatschappij.

De gevolgen hiervan voor het openbaar vervoer zijn : vermindering van de gemiddelde snelheid, verstoring van de dienstregelingen, stijging van de uitgaven, vermindering van cliënteel en inkomsten enz. Hierdoor dreigt het gemeenschappelijk vervoer geleidelijk achteruit te gaan.

Iedereen is het er thans over eens dat het openbaar vervoer dient te worden bevorderd. Het moet het comfort, de capaciteit en de regelmaat krijgen die het thans ontbeert.

De enige afdoende oplossing bestaat erin het openbaar vervoer van het particulier vervoer te scheiden en het in te schakelen in een algemeen verkeersplan met o.m. het aanleggen van opvangparkings aan de stadsrand waar aansluiting mogelijk is op een flink ontwikkeld openbaar-voersnet. Dat vergt echter aanzienlijke investeringen.

Voor het begrotingsjaar 1973 belooft het programma voor de infrastructuur van het stadsvervoer 4 miljard 167 miljoen.

Dat bedrag is als volgt te verdelen over de vijf betrokken agglomeraties : 52 % voor Brussel, 16 % voor Antwerpen en Luik en 8 % voor Charleroi en Gent. Die verdeling wordt evenwel aangepast, rekening houdend met de tijdens het dienstjaar 1972 werkelijk toegekende kredieten. Zo krijgen Luik en Gent een extra krediet boven hun normale aandeel als compensatie voor de vertraging van de start van de werken in 1972.

Om de verbintenissen na te komen die tegenover de stad Brussel werden aangegaan in het raam van de prefinanciering van de werken op de Noord-Zuid-as door de stad, is het noodzakelijk dat in 1973 een aanvang wordt gemaakt met de werken voor het station Anneessens, wat een uitzonderlijke verhoging van het aan Brussel toegewezen gedeelte met 500 miljoen vergt.

Voor de hoofdstad zal het krediet van $\pm$ 2 083 miljoen hoofdzakelijk worden aangewend om tegen 1975 te komen tot de exploitatie als « métro » van de Oostwest-as vanaf het station St-Kateliene tot het Tombergplein (Noord-oost-vak) te Sint-Lambrechts-Woluwe en tot de Vorstlaan (Zuidoost-vak) te Oudergem, en tot de exploitatie als « premetro » van de Noord-Zuid-as tussen het Noord- en het Zuidstation, eveneens tegen 1975.

Een krediet van $\pm$ 75 miljoen zal worden aangewend voor de aanleg van het metrovak dat langs het ziekenhuis van de U. C. L. te Sint-Lambrechts-Woluwe loopt; dat werk wordt gecoördineerd met de bouw van de universiteitsgebouwen.

Voor Antwerpen zal een krediet van $\pm$ 600 miljoen het mogelijk maken over te gaan tot de aanbesteding van de ruwbouw van het station Plantijn en tot de uitrusting en afwerking van de vakken in uitvoering op de Oost-West-as met het oog op het in dienst stellen, einde 1974, van een eerste deel van die as tussen de Groenplaats en het Centraal Station van de N. M. B. S. In 1973 wordt insgelijks de ruwbouw aangevat van het metrostation Diamant en van de tunnels onder de Simonsstraat, de Mercatorstraat en de Belgiëlei, die door de stad Antwerpen geprefinancierd worden.

Te Luik zal een krediet van $\pm$ 714 miljoen het mogelijk maken de onteigeningen op het St-Lambertplein voort te zetten, en er de bouw van een metro- en autobusstation voor te bereiden. Bovendien is voor 1973 voorzien in de aanbesteding van de tunnel Val-Benoît - Coronmeuse, ten belope van 2 miljard, te prefinancieren door de stad Luik.

La mise en service de cet axe est prévue pour 1980.

Par la dotation d'un crédit de $\pm$ 483 millions à Gand, on pourra y commencer les études et les travaux préparatoires concernant l'axe Nord-Sud (gare St-Pierre-Korenmarkt). Le programme définitif sera établi après que les contacts nécessaires auront été pris avec les autorités locales.

Charleroi disposera d'un crédit de $\pm$ 321 millions pour entamer les travaux de génie civil entre la place de l'Ouest et la station Beaux-Arts et entre la gare du Nord et Gilly, ainsi que pour l'équipement et le parachèvement du tronçon de viaduc reliant la gare du Sud à la place de l'Ouest, à mettre en service en 1974.

2.2. Particularités techniques des travaux du métro de Bruxelles.

Génie civil.

En ce qui concerne l'exécution des ouvrages souterrains, des procédés d'exécution originaux et spécifiques ont été appliqués en vue d'obtenir la meilleure solution tant du point de vue technique qu'économique.

A titre d'exemple, on peut citer la réalisation, à partir des puits de la Senne, des murs latéraux des tunnels sous-jacents de l'axe Nord-Sud, sans aucune gêne pour la circulation de surface, et la construction des tunnels routiers et du métro sous le massif des arcades du Cinquantenaire.

Dans le premier cas, il s'agissait de construire des parois verticales de 25 m de profondeur par la méthode des murs emboués. Ce procédé, employé classiquement depuis quelques années dans la construction des murs de tunnels sous le niveau de la nappe aquifère, a toujours nécessité jusqu'à présent des machines de grand encombrement et d'une hauteur variant de 12 à 40 m.

La réalisation des tunnels métro de l'axe Nord-Midi, implantés sous les puits de la Senne, dans les boulevards du Centre, impliquait le creusement de murs latéraux, non pas depuis la voirie de surface, mais bien à partir du radier desdits puits. Cette obligation a nécessité la création de machines de petit gabarit, la hauteur libre des puits n'étant que de 4 m. Actuellement, une batterie de 11 machines de ce nouveau type a permis, en moins d'un an, la construction d'environ 800 m de murs d'une profondeur moyenne de 25 m. L'encombrement en surface de ces engins est environ 4 fois moindre que les machines classiques utilisées jusqu'à présent, tandis que leur hauteur est limitée à 3,60 m.

De plus, le remplacement du moteur diesel trop encombrant, par l'énergie électrique présente un bilan très positif dans la lutte contre la pollution puisque le bruit a considérablement diminué, tandis que les gaz d'échappement sont totalement supprimés.

Etant donné ces performances, il a été fait appel aux mêmes machines pour le creusement des murs à édifier à partir de la voirie à fleur des façades, sans devoir démolir les auvents et les balcons des immeubles riverains des boulevards du centre. De plus, leur encombrement réduit permet de maintenir de manière satisfaisante la circulation des transports en commun, des automobiles et des piétons, là où l'usage d'engins classiques aurait nécessité l'interruption totale de tout trafic.

Ces machines, utilisées pour la première fois au monde à Bruxelles, drainent vers les chantiers de la capitale des dizaines de techniciens étrangers, désireux de les utiliser à leur tour.

Le second problème consiste dans la construction des tunnels routiers et du métro sous le massif des arcades du

De ingebruikneming van deze as is voorzien tegen 1980.

Met een krediet van $\pm$ 483 miljoen voor Gent kan daar een begin worden gemaakt met de studies en het voorbereidend werk voor de Noord-Zuid-as (St-Pietersstation-Korenmarkt). Het definitieve programma zal worden opgesteld na de nodige contacten met de plaatselijke overheid.

Charleroi zal over een krediet van $\pm$ 312 miljoen beschikken om de werken van burgerlijke bouwkunde aan te vatten tussen de Place de l'Ouest en het station Beaux-Arts, en tussen de gare du Nord en Gilly, en voor de uitrusting en de afwerking van de viaduct tussen de gare du Sud en de place de l'Ouest die in 1974 in gebruik moet worden genomen.

2.2. Technische bijzonderheden in verband met de werken aan de ondergrondse te Brussel.

Civieltechnische werken.

Voor de uitvoering van de ondergrondse werken werden originele en bijzondere methoden toegepast om zowel technisch als economisch de beste oplossing te bekomen.

Als voorbeeld kan worden gewezen op de bouw van de zijwanden van de Noord-Zuidtunnel in de overwelfde Zenne, zonder het verkeer aan de oppervlakte te storen, en op de aanleg van de metro- en wagentunnel onder de Triomfboog van het Jubelpark.

In het eerste geval moesten 25 m diepe verticale wanden worden gebouwd door de methode der « slibwanden ». Deze methode die sedert enkele jaren veel gebruikt wordt voor de bouw van tunnelmuren onder het bovenpeil van het grondwater, vergde tot hertoe steeds het gebruik van zeer omvangrijke machines met een hoogte van 12 tot 40 m, naargelang van de te bereiken diepte.

De bouw van de metrotunnel van de Noord-Zuid-as onder de overwelfde Zenne, in de as van de lanen van het centrum, vereist dat de zijwanden niet vanaf het straatoppervlak worden opgetrokken, maar vanaf het stortebed van de overwelfde Zenne. Daarvoor was het nodig lage machines te ontwerpen, daar de beschikbare hoogte slechts 4 m bedraagt. Nu worden er 11 machines van dat nieuwe type gebruikt en in minder dan één jaar werd 800 m wand aangelegd met een gemiddelde diepte van 25 m. De oppervlakte die nodig is voor het opstellen van die werktuigen, is 4 maal kleiner dan voor de vroeger gebruikte machines en zij zijn slechts 3,60 m hoog.

Dank zij de vervanging van de dieselmotoren door elektrische drijfkracht kon het lawaai sterk verminderd en de luchtverontreiniging volkomen uitgeschakeld worden.

Diezelfde machines worden gebruikt om op de lanen van de binnenstad langs de gevels van de aanliggende gebouwen in de grond wanden te bouwen zonder de luifels en balkons van die gebouwen te moeten slopen. Dank zij de beperkte ruimte die de machines innemen, kan bovendien het verkeer van het gemeenschappelijk vervoer en van de auto's en voetgangers zo goed mogelijk doorgaan, terwijl bij gebruik van de vroegere, veel grotere machines, het verkeer ter plaatse volledig moest worden onderbroken.

Die machines, die te Brussel voor het eerst worden gebruikt, lokken naar de bouwplaatsen in de hoofdstad tientallen buitenlandse technici, o.m. uit Londen en Wenen, die ze in hun land ook wensen te gebruiken.

Het tweede probleem is de bouw van de wagen- en metrotunnels onder de Triomfboog van het Jubelpark. Dat in

Cinquantenaire. Les arcades, inaugurées en 1905, représentent une charge d'environ 25 000 tonnes, appuyées sur une semelle de fondation de 6 m d'épaisseur.

Il était impensable de songer à démolir provisoirement cet important monument et un procédé d'exécution original a été imaginé pour la réalisation, avec le moins de risques possibles, des deux étages de tunnels, l'un routier, l'autre pour le métro, qui devaient être construits sous ses fondations.

Le procédé consiste dans la réalisation sous la fondation des portiques de trois murs de 12 m de hauteur posant sur le bon terrain et dans le report sur ces murs de la charge des arcades par l'intermédiaire de vérins hydrauliques.

Dans une phase ultérieure les deux tunnels superposés entre les murs porteurs sont réalisés et la charge du portique est finalement reportée sur ces tunnels.

L'ensemble des opérations doit se terminer pour la fin de l'année et les résultats déjà acquis tendent à prouver que cette technique audacieuse répondra parfaitement aux impératifs de sécurité exigés, par une minimisation des risques ainsi que des perturbations au trafic automobile particulièrement dense en ces lieux.

Matériel roulant.

L'unité de traction prévue pour le métro de Bruxelles et dont 45 sont actuellement en construction par l'industrie nationale, est composée de 2 voitures constituant un ensemble indivisible. Plusieurs unités peuvent être accouplées pour renforcer le service aux heures d'affluence. Il s'agit de la solution classique de roues en acier sur rails, mais avec la mise en œuvre de tous les développements les plus avancés des techniques expérimentées à ce jour.

Les différents éléments constitutifs de ce matériel se caractérisent comme suit :

a) caisses en métal léger avec bouts avant et arrière moulés en plastique armé. Un designer et un ergonome ont collaboré à l'étude du poste de conduite ainsi qu'à l'aménagement intérieur et à la conception des sièges.

Le chauffage et la ventilation sont à régulation automatique.

b) bogies monomoteurs, à adhérence totale. La suspension secondaire pneumatique utilise les dernières expériences de l'industrie ferroviaire. Les freins à disques sont à commande électropneumatique et le déblocage du frein d'arrêt se fait par transmission hydraulique.

c) l'équipement électrique.

Les véhicules sont équipés d'une commande par hacheurs de courant (thyristors) assurant un démarrage progressif et économique (suppression des résistances).

Le freinage électrique par récupération, également commandé par thyristors, permet une économie théorique de 37 % de la consommation de courant.

Pour les circuits secondaires, il est prévu une application très étendue des techniques de l'électronique.

La conduite automatique des trains permet une régulation intégrée de l'exploitation assurant un maximum de fréquence et de régularité, quels que soient les petits retards accidentels enregistrés. La conduite automatique permet aussi une diminution de la consommation d'énergie et différents types de marche suivant l'heure et le jour de la semaine.

* * *

1905 ingewijd bouwwerk weegt ongeveer 25 000 ton en steunt op een 6 m dikke funderingszool.

Daar het ondenkbaar was dat monument tijdelijk af te breken, werd een originele werkwijze bedacht om met zo weinig mogelijk risico de twee onder elkaar liggende tunnels (de wagentunnel en de metrotunnel) onder de fundering aan te leggen.

De werkwijze bestaat hierin dat onder de fundering van de triomfboog drie op vaste ondergrond steunende 12 m hoge muren worden gebouwd, waarop daarna door middel van hydraulische vijzels de druk van het monument wordt overgebracht.

In een volgende fase worden tussen die muren de twee boven elkaar liggende tunnels gebouwd, waarna ten slotte de druk van de Triomfboog op het tunneldak wordt overgebracht.

Het hele werk moet tegen het einde van dit jaar klaar zijn. Het reeds bekomen resultaat bewijst dat die gedurfde techniek volkomen beantwoordt aan de gestelde eisen inzake veiligheid en ook betreffende de hinder voor het ter plaatse bijzonder drukke autoverkeer.

Rollend materieel.

Het standaardrijtuig voor de Brusselse ondergrondse, waarvan er nu 45 gebouwd worden door de nationale industrie, bestaat uit 2 gekoppelde elementen die een onscheidbaar geheel vormen; op de spitsuren kunnen verscheidene van deze dubbele eenheden aan elkaar gekoppeld worden. Het is het klassieke type (stallen wielen op sporen), doch het is voorzien van de jongste technische nieuwigheden.

De karakteristieken van dat materieel kunnen als volgt samengevat worden :

a) koetswerk van licht metaal met vóór- en achterpanelen van versterkte kunststof. Een designer en een ergonoom hebben meegewerkt aan de studie van de stuurpost, de binneninrichting en de zitplaatsen.

De verwarming en de verluchting worden automatisch geregeld.

b) eenmotorige draaistellen met perfecte wegligging. Luchtdrukvering met toepassing van de meest recente ervaringen van de spoorwegindustrie. De schijfremmen worden electropneumatisch bediend en het lossen van de rem bij stilstand gebeurt met hydraulische overbrenging.

c) elektrische uitrusting.

De voertuigen zijn voorzien van een chopper-sturing met thyristoren die een geleidelijk en zuinig aanzetten verzekeren (daar er geen elektrische weerstanden nodig zijn).

De elektrische remming met terugwinning van stroom maakt een theoretische besparing van 37 % van het stroomverbruik mogelijk.

Voor de secundaire stroomkringen wordt eveneens ruim gebruik gemaakt van de elektronische techniek.

De automatische besturing van de treinen maakt een dienstregeling met maximale frekwentie en regelmaat mogelijk, welke ook de kleine toevallige vertragingen kunnen zijn. Het stroomverbruik wordt er eveneens door verminderd en verschillende dienstregelingen zijn mogelijk naargelang van het uur en de dag.

* * *

Si le métro de Bruxelles apparaît, à première vue, comme une solution très classique, il n'en est pas moins en avance sur les équipements que l'on construit encore régulièrement pour les grandes villes mondiales. De plus, tout en n'ayant pris que des risques calculés et sans pouvoir être taxée de gigantisme, la solution bruxelloise réserve l'avenir que l'on peut espérer pour la capitale administrative de l'Europe.

3. Société nationale des Chemins de Fer vicinaux (S. N. C. V.)

Depuis l'année 1965, la situation financière de la Société nationale des Chemins de fer vicinaux n'a pas cessé de se détériorer rapidement. Après l'épuisement complet des réserves accumulées dans le passé, le Département des Communications à dès lors été amené à octroyer, à partir de 1971, d'importantes subventions en vue de permettre la continuation de l'exploitation du réseau vicinal dans des conditions normales.

Les chiffres repris au tableau ci-après sont éloquentes à cet égard :

(en millions)

	Exercice social	Déficit	Intervention de l'Etat
1965	...	83,1	
1966	...	129,5	
1967	...	185,1	
1968	...	218,3	
1969	...	234	
1970	...	445,5	
1971	...	846,2	59
1972	...	1 112	1 065

Pour 1973, le déficit d'exploitation est estimé à quelque 1 500 millions.

Les résultats déficitaires procèdent en ordre principal tant de l'augmentation insuffisante des recettes que de l'alourdissement progressif des charges d'exploitation.

Parmi les facteurs qui ont défavorablement influencé le niveau des recettes d'exploitation, il y a lieu de signaler :

a) la régression constante du nombre de voyageurs transportés, lequel est tombé de 288,3 millions en 1965 à 246,1 millions en 1972, soit une diminution de 42,2 millions en 8 ans;

b) que la dernière adaptation tarifaire remonte à octobre 1968;

c) la compensation insuffisante pour les transports à tarifs réduits.

Ce n'est que depuis 1971 que les indemnités compensatoires pour certaines catégories de voyageurs ont été majorées.

Quant aux charges d'exploitation, elles se sont accrues de la façon suivante :

1965	...	1 766 M.	1969	...	2 025 M.
1966	...	1 892 M.	1970	...	2 229 M.
1967	...	1 895 M.	1971	...	2 694 M.
1968	...	1 926 M.	1972	...	3 001 M.

Al ziet de Brusselse ondergrondse er op het eerste gezicht als een heel klassieke oplossing uit, toch is die vooruit op de werken die nog geregeld worden uitgevoerd in grote wereldsteden; bovendien zal die oplossing, waarbij slechts berekende risico's werden genomen, beantwoorden aan de toekomstige verkeersbehoeften in de administratieve hoofdstad van Europa.

3. Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (N. M. V. B.).

Sinds het jaar 1965 is de financiële toestand van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen voortdurend slechter geworden zodat het departement van Verkeerswezen er zich na de volledige uitputting van de vroeger aangelegde reserves toe genoopt zag vanaf 1971 aanzienlijke subsidies toe te kennen om de exploitatie van het net der buurtspoorwegen in normale voorwaarden te kunnen voortzetten.

De in onderstaande tabel opgenomen cijfers zijn in dit opzicht welsprekend :

(in miljoenen)

	Boekjaar	Tekort	Tegemoet- komsten van de Staat
1965	...	83,1	
1966	...	129,5	
1967	...	185,1	
1968	...	218,3	
1969	...	234	
1970	...	445,5	
1971	...	846,2	59
1972	...	1 112	1 065

Voor 1973 wordt het exploitatiekort op nagenoeg 1 500 miljoen frank geraamd.

De slechte bedrijfsresultaten vloeien in hoofdzaak voort uit een onvoldoende stijging van de inkomsten en de progressieve verzwaring van de exploitatiekosten.

Onder de factoren die een nadelige invloed hebben uitgeoefend op de exploitatie-inkomsten, zijn te vermelden :

a) de voortdurende teruggang van het aantal vervoerde reizigers, dat van 288,3 miljoen in 1965 daalde tot 246,1 miljoen in 1972, hetzij een verlies van 42,2 miljoen op 8 jaar;

b) de laatste tariefaanpassing dagteekent van oktober 1968;

c) de ontoereikende compensatie voor het vervoer tegen verminderd tarief.

De compensatievergoedingen voor zekere categorieën van reizigers zijn pas vanaf 1971 verhoogd.

De exploitatiekosten zijn als volgt toegenomen :

1965	...	1 766 M.	1969	...	2 025 M.
1966	...	1 892 M.	1970	...	2 229 M.
1967	...	1 895 M.	1971	...	2 694 M.
1968	...	1 926 M.	1972	...	3 001 M.

Cet accroissement de dépenses s'explique notamment par :

a) la forte augmentation des salaires et des charges sociales. La charge salariale représentait en 1972, 73,3 % des dépenses totales. Les agents en activité au nombre de 7 712 au 1^{er} janvier 1965 n'étaient plus que 6 757 à la fin de 1971. Cette tendance sera toutefois freinée par suite de la réduction de la durée du travail hebdomadaire.

Il convient d'observer que l'effectif de personnel à la fin de 1946 dépassait 14 000 unités, ce qui explique que le nombre d'agents pensionnés et ayants droit est actuellement très élevé, à savoir : 6 311 unités contre 6 757 agents en activité suivant les statistiques de 1971;

b) la hausse du coût des matériaux, des pièces de rechange et de l'énergie;

c) un facteur externe : les entraves apportées à la circulation des véhicules de la S. N. C. V. par suite d'embouteillages dans les centres urbains, particulièrement aux heures de pointe. Ceux-ci entraînent une baisse de la vitesse commerciale et, par voie de conséquence, une augmentation du prix de revient.

Le déficit chronique du compte d'exploitation a par ailleurs fait naître un autre problème : celui du financement des investissements. Comme la S. N. C. V. n'est plus à même de prélever sur ses réserves les fonds nécessaires pour faire face aux dépenses de modernisation et de renouvellement de son infrastructure, la possibilité doit lui être offerte de recourir à l'emprunt.

4. Transports par route.

4.1. Transports de marchandises par route.

Le parc de véhicules affectés au transport de marchandises par route comprenait en 1972 au total 190 232 camions, 10 173 remorques et 18 860 semi-remorques. La capacité de charge utile totale était de 1 015 371 tonnes.

La plus grande partie de ces véhicules est utilisée au transport pour compte personnel. Cependant, en 1972, 7 892 entreprises sont autorisées à effectuer du transport sur tout le territoire national (régime de l'autorisation V). Celles-ci disposent de 40 984 véhicules et d'une charge utile de 414 958 tonnes. A titre de comparaison, en 1968, le nombre d'entreprises était sensiblement le même (7 813) mais le nombre de véhicules et la charge utile étaient beaucoup moins élevés (29 071 véhicules et 254 830 tonnes).

Par ailleurs, 3 973 entreprises, disposant de 5 591 véhicules et de 39 399 tonnes de charge utile, effectuent du transport dans un rayon de 25 km (régime du certificat de transport P.).

En raison de l'augmentation considérable du tonnage autorisé, conséquence de l'application de la loi de 1960 sur le transport de marchandises par la route qui prévoit un automatisme très poussé en matière de délivrance d'autorisation, il est indispensable de revoir la législation actuelle.

L'examen de cette revision est en cours. Le nouveau projet tiendra compte du problème de la régulation de la capacité en se basant sur des critères stricts en matière de compétence professionnelle, de solvabilité et d'honorabilité des candidats transporteurs.

De aangroei van de uitgaven is inzonderheid toe te schrijven aan :

a) de forse stijging van de lonen en sociale lasten. In 1972 vertegenwoordigde de loonlast 73,3 % van de totale uitgaven. Het aantal personeelsleden in actieve dienst daalde van 7 712 op 1 januari 1965 tot slechts 6 757 per einde 1971. Deze tendens zal evenwel worden afgezwakt ingevolge de vermindering van de wekelijkse arbeidsduur.

Er valt aan te stippen dat op het einde van 1946 de personeelssterkte 14 000 eenheden overschreed, wat het groot aantal op rust gestelde beambten en rechthebbenden verklaart, nl. 6 311 tegenover 6 757 beambten in actieve dienst volgens de statistiek van 1971;

b) de stijging van de kostprijs van materieel, vervangstukken en drijfkracht;

c) een externe factor : de verkeersbelemmeringen voor de rytuigen van de N. M. V. B. ingevolge de verkeersopstoppen in de stadscentra, inzonderheid op de spitsuren; zij verminderen de gemiddelde snelheid met als terugslag een stijging van de kostprijs.

Het chronisch tekort van de exploitatierekening heeft trouwens een ander vraagstuk doen rijzen in verband met de financiering van de investeringen. Vermits de N. M. V. B. niet meer bij machte is uit haar reserves de nodige fondsen te putten voor de modernisering en de vernieuwing van haar infrastructuur (rollend materieel en vaste installaties), dient haar de mogelijkheid te worden geboden om leningen aan te gaan.

4. Vervoer over de weg.

4.1. Goederenvervoer over de weg.

Het voertuigenpark voor het vervoer van goederen over de weg omvatte in 1972 in totaal 190 232 vrachtauto's, 10 173 aanhangwagens en 18 860 opleggers. Het totaal nuttig laadvermogen bedroeg 1 015 371 ton.

Het grootste gedeelte van die voertuigen wordt voor vervoer voor eigen rekening gebezigd. Wat het vervoer voor rekening van derden betreft, waren in 1972 in totaal 7 892 ondernemingen gemachtigd om vervoer over gans het nationaal grondgebied te verrichten (regime van de V-vergunningen). Die ondernemingen beschikken over 40 984 voertuigen met een laadvermogen van 414 958 ton. Ter vergelijking zij vermeld dat het aantal ondernemingen in 1968 praktisch hetzelfde was (7 813), maar het aantal voertuigen en het laadvermogen merklijk minder (29 071 voertuigen en 254 830 ton).

Anderzijds beschikken 3 973 ondernemingen over 5 591 voertuigen en 39 399 ton laadvermogen voor vervoer binnen een straal van 25 km (regime van het vervoerbewijs P.).

Wegens de aanzienlijke verhoging van de toegestane tonnemaat in toepassing van de wet van 1960 op het vervoer van goederen over de weg, die in een ver doorgedreven automatisme inzake de uitreiking van vervoervergunningen voorziet, is een herziening van de bestaande wetgeving geboden.

Die herziening is momenteel in studie. Het nieuw ontwerp zal rekening houden met een regeling van de capaciteit, gebaseerd op strenge criteria inzake de vakbekwaamheid en de soliditeit van de kandidaat-vervoerders.

Quant aux transports internationaux, il convient de remarquer que ceux-ci sont régis par des accords bilatéraux conclus avec la majorité des pays européens, accords qui, d'une façon générale, ne freinent pas l'expansion du transport routier international.

En effet, pour 1971, le nombre de voyages internationaux atteint 618 960 (contre 449 342 en 1968) et le tonnage total transporté, 11 514 466 tonnes (contre 7 450 905 en 1968).

4.2. Transport de personnes.

Le développement très rapide du transport privé (automobiles), après avoir marqué un léger ralentissement en 1971, a repris sa courbe ascendante en 1972. Les nouvelles immatriculations atteignent $\pm 262\,000$ pour l'année 1972. Le nombre total de véhicules privés est de 2 270 000 à la fin de 1972.

Le nombre total d'autobus et d'autocars en service au début de 1972 est de 16 169 unités (à l'exclusion des minibus).

Enfin, 5 513 taxis et voitures de location ont été recensés en 1972. A ce sujet, il convient de rappeler que la loi du 26 juillet 1971 organisant les agglomérations et fédérations de communes entraîne des modifications aux dispositions réglementaires en raison du transfert de certaines prérogatives communales au profit des nouvelles institutions.

4.3. Sécurité routière.

Les statistiques établies par le Ministère de l'Intérieur sur base des données fournies par la gendarmerie et la police montrent que, pour les dix premiers mois de 1972, le nombre des accidents de circulation avec lésions corporelles a augmenté d'environ 4 % par rapport à la même période de 1971.

Ces données doivent certes être mises en rapport avec l'augmentation du volume du trafic qui est évaluée à environ 6 %. Il n'en reste pas moins que le problème de la sécurité routière doit retenir toute notre attention et qu'aucune mesure susceptible de réduire le nombre d'accidents ne peut être négligée.

En ce qui concerne la limitation généralisée de la vitesse, un groupe de travail composé de délégués des ministères de l'Intérieur et des Travaux publics, de la Gendarmerie, du Fonds d'études pour la sécurité routière et du Département des communications procède à l'analyse des statistiques en vue de déterminer les effets de cette mesure.

Cette étude porte sur le nombre des accidents et des victimes qui ont été constatés entre le 1^{er} juillet 1971, date de l'entrée en vigueur de la limitation générale à 90 km/h, et le 1^{er} juillet 1972, par comparaison aux chiffres enregistrés pendant les deux années précédentes.

Les comparaisons se feront à trois niveaux différents :

- a) la première concernera un certain nombre de routes représentatives où la limitation de vitesse est d'application;
- b) les données concernant les accidents constatés par la gendarmerie seule feront séparément l'objet d'une deuxième comparaison;
- c) la troisième portera sur tous les chiffres disponibles pour l'ensemble du réseau routier et englobera les accidents constatés par les polices locales et par la gendarmerie.

Quand ce groupe de travail aura terminé ses travaux, l'avis du Conseil supérieur de la sécurité routière, et des asso-

Wat het internationaal vervoer betreft, dient opgemerkt dat dit vervoer gereguleerd is door bilaterale akkoorden met de meeste Europese Staten. Die akkoorden belemmeren over 't algemeen geenszins de expansie van het internationaal wegvervoer.

In 1971 bedroeg het aantal internationale reizen immers 618 960 (tegenover 449 342 in 1968) en de totale vervoerde tonnage 11 514 466 ton (tegenover 7 450 905 in 1968).

4.2. Personenvervoer.

De snelle ontwikkeling van het particulier vervoer (persoonlijke wagens) ging in 1972 verder na een lichte teruggang in 1971. De nieuwe inschrijvingen beliepen voor het jaar 1972 $\pm 262\,000$. Het totaal aantal particuliere voertuigen bedroeg einde 1972, 2 270 000.

Voor de autobus- en autocardiensten waren begin 1972 in totaal 16 169 voertuigen in gebruik (minibussen uitgezonderd).

Ten slotte waren er in 1972 in totaal 5 513 taxis en huurrijtuigen in dienst. In dit verband dient eraan herinnerd te worden dat de wet van 26 juli 1971 betreffende de organisatie van de agglomeraties en de federaties van gemeenten wijzigingen in de reglementaire bepalingen zal vergen ingevolge de overdracht van bepaalde gemeentelijke prerogatieven aan de nieuwe instellingen.

4.3. Verkeersveiligheid.

Uit de statistiek die door het Ministerie van Binnenlandse Zaken is opgesteld aan de hand van de gegevens, verstrekt door rijkswacht en politie, blijkt dat in de eerste tien maanden van 1972 het aantal verkeersongevallen met lichamelijk letsel met ongeveer 4 % is gestegen ten opzichte van dezelfde periode in 1971.

Die gegevens moeten voorzeker in verband gebracht worden met de verhoging van het verkeersvolume die op ongeveer 6 % geschat wordt. Dit beduidt tevens dat de verkeersveiligheid al onze aandacht moet krijgen en dat geen enkele maatregel waardoor het aantal ongevallen kan worden verminderd, verwaarloosd mag worden.

Wat de algemene snelheidsbeperking betreft, dient te worden onderstreept dat een werkgroep bestaande uit afgevaardigden van Binnenlandse Zaken, Openbare Werken, Rijkswacht, Studiefonds voor de Verkeersveiligheid en van het Departement van Verkeerswezen de statistieken bestudeert om de uitwerking van de maatregel vast te stellen.

De studie slaat op het aantal ongevallen en slachtoffers tussen 1 juli 1971, datum van de inwerkingtreding van de veralgemeende beperking tot 90 km per uur, en 1 juli 1972, in vergelijking met de cijfers van de twee voorafgaande jaren.

De vergelijking wordt op drie verschillende vlakken gemaakt :

- a) de eerste vergelijking betreft een aantal wegen waar de snelheidsbeperking van toepassing is;
- b) de gegevens betreffende de ongevallen die enkel door de rijkswacht werden vastgesteld, maken het voorwerp uit van een tweede vergelijking;
- c) de derde vergelijking slaat op alle beschikbare cijfers voor het hele wegennet en omvat de ongevallen door de plaatselijke politie en door de rijkswacht vastgesteld.

Wanneer de werkgroep haar werkzaamheden zal beëindigd hebben, zal het advies van de Hoge Raad voor de Ver-

ciations d'usagers sera sollicité avant de prendre une décision quant au maintien ou à la modification de la législation existante.

La grande majorité des spécialistes, tant sur le plan international que national, estime qu'une diminution de la vitesse des véhicules a pour conséquence non seulement une régression du nombre des accidents, mais surtout une diminution de leur gravité. Cette réduction de la vitesse ne peut cependant être atteinte que si la limitation de la vitesse est effectivement respectée, ce qui postule des contrôles adéquats et en nombre suffisant.

Cette remarque est d'ailleurs valable, non seulement pour la limitation de la vitesse, mais également pour toutes les mesures qui concernent la circulation et la sécurité routière.

Le problème de l'ivresse au volant retient également toute l'attention du Ministre.

Un groupe de travail interministériel a été constitué en vue d'examiner l'opportunité d'abaisser le taux d'alcoolémie qui est actuellement fixé à 1,5 %. De toute façon, la procédure en cas d'utilisation de l'alcooltest doit être simplifiée, car cette mesure n'a pas produit les effets escomptés, en raison notamment des sujétions que la procédure actuelle impose aux gendarmes et aux policiers chargés du contrôle.

Ce même groupe de travail examine également les possibilités d'insérer dans la loi sur la police de la circulation routière une disposition permettant l'utilisation d'appareils automatiques pour la constatation de certaines infractions graves, notamment le franchissement des feux rouges et le non-respect des limitations de vitesse. Des appareils électroniques perfectionnés et offrant toutes les garanties techniques requises existent actuellement sur le marché.

Une révision complète du code de la route a été entreprise par le Département des Communications en vue de son adaptation aux dispositions des conventions de Vienne sur la circulation et la signalisation routière ainsi qu'aux accords européens complémentaires de Genève.

La mise à jour des textes réglementaires donnera l'occasion de les simplifier et de les rendre plus accessibles à l'ensemble des usagers.

Un projet de loi portant approbation des conventions internationales précitées sera soumis au Parlement.

Dans le domaine éducatif, les actions entreprises au cours des années précédentes seront poursuivies. Les efforts déployés dans ce domaine ne peuvent se relâcher, car l'attention des usagers doit constamment être attirée sur les dangers de la route et sur les moyens d'éviter les accidents.

En juin 1973, une campagne internationale sera organisée par la C. E. M. T., en collaboration avec la Prévention routière internationale, en vue d'inciter les automobilistes à faire usage des ceintures de sécurité. Une même affiche, choisie après un concours international, sera utilisée dans tous les pays de la C. E. M. T. La Belgique prendra une part active à cette campagne.

La protection des enfants fera l'objet de l'attention toute particulière du Ministre. Aucun effort dans ce sens ne sera négligé.

L'enseignement de la sécurité routière étant maintenant obligatoire dans les écoles primaires, il paraît souhaitable d'étendre cette obligation au niveau secondaire dans le plus bref délai possible. Dans les écoles normales notamment, il est urgent de donner une bonne formation en matière de sécurité routière aux futurs instituteurs et institutrices, qui devront à l'avenir dispenser ce cours aux enfants du niveau primaire.

Le C. S. S. R. a mis à la disposition de la gendarmerie neuf pistes mobiles de circulation, à raison d'une par pro-

keersveiligheid en van de verenigingen van weggebruikers ingewonnen worden, alvorens een beslissing over de handhaving of de wijziging van de bestaande reglementering zal worden getroffen.

De grote meerderheid van specialisten, zowel op het internationale als op het nationale vlak, oordeelt dat een vermindering van de snelheid der voertuigen niet alleen een beperking van het aantal verkeersongevallen maar vooral een vermindering van de ernst ervan tot gevolg heeft. De vermindering kan alleen bereikt worden indien de snelheidsbeperking nageleefd wordt, wat voldoende en doeltreffend toezicht onderstelt.

Die bemerking geldt trouwens niet alleen voor de snelheidsbeperking maar voor alle maatregelen die het verkeer en de wegveiligheid aanbelangen.

Het probleem van het rijden onder invloed heeft insgelijks de volle aandacht van de Minister.

Een interministeriële werkgroep werd opgericht ten einde de opportuniteit van het verlagen van het toegestane alcoholgehalte in het bloed, dat thans is vastgesteld op 1,5 %, te onderzoeken. In ieder geval dient de werkwijze voor de ademttest vereenvoudigd te worden, omdat deze maatregel de verwachte uitwerking niet heeft opgeleverd, ondermeer wegens de last van de huidige werkwijze voor de met de controle belaste rijkswachters en politieagenten.

Dezelfde werkgroep onderzoekt eveneens de mogelijkheid om in de wet op de politie van het wegverkeer een bepaling in te voegen, die het gebruik van automatische toestellen toestaat voor het vaststellen van sommige ernstige overtredingen, zoals het voorbijrijden van rode verkeerslichten en het niet-naleven van de snelheidsbeperkingen. Geperfectioneerde elektronische apparatuur die de vereiste technische waarborgen biedt, is thans in de handel.

Een volledige herziening van het verkeersreglement wordt door het departement van Verkeerswezen voorbereid om het aan te passen aan de bepalingen van de Conventies van Wenen over het Verkeer en de verkeerstekens, alsook aan de aanvullende Europese akkoorden van Genève.

Het bijwerken van de reglementen zal de gelegenheid bieden om ze te vereenvoudigen en ze bevattelijker te maken voor alle weggebruikers.

Een wetsontwerp tot goedkeuring van de bovengenoemde internationale overeenkomsten zal aan het Parlement voorgelegd worden.

De inspanningen die in de afgelopen jaren op het stuk van de opvoeding werden gedaan, zullen worden voortgezet. Onze inspanningen op dit gebied mogen niet verslappen, want de aandacht van de weggebruikers dient voortdurend gevestigd te worden op de gevaren van de weg en op de middelen om ongevallen te vermijden.

In juni 1973 wordt door de E. C. M. T., in samenwerking met de « Prévention Routière Internationale » (P. R. I.), een internationale campagne op touw gezet om de automobilisten ertoe aan te sporen van hun veiligheidsgordels gebruik te maken. Eenzelfde affiche, die in een internationale wedstrijd uitgekozen werd, zal in alle landen van de E. C. M. T. gebruikt worden. België zal aan de campagne actief deelnemen.

De bijzondere aandacht van de Minister gaat ook naar de bescherming van de kinderen. Op dit gebied zal geen enkele inspanning verwaarloosd worden.

Het lijkt wenselijk het verkeersonderwijs, dat nu reeds verplicht is gesteld in de lagere scholen, zo spoedig mogelijk uit te breiden tot het middelbaar onderwijs. Zo is het ondermeer dringend nodig in de normaalscholen een degelijke opleiding op het stuk van de wegveiligheid te geven aan de toekomstige leerkrachten, die geroepen zijn om die cursus aan de kinderen van de lagere scholen te geven.

De H. R. V. V. heeft negen mobiele verkeersparken ter beschikking van de Rijkswacht gesteld, naar rata van één

vince. Dans la mesure de ses moyens, le C. S. S. R. s'efforcera désormais d'aider les administrations communales et les polices locales qui désirent disposer d'une piste de circulation.

5. Marine et navigation intérieure.

5.1 Marine.

5.1.1 Enseignement maritime.

A. — Réforme et revalorisation de la formation d'officier de pont au long cours.

Dans l'optique d'une assimilation maximale par rapport à une qualification similaire au sein de l'enseignement technique, il est procédé à une étude, en accord avec le Département de l'Éducation nationale et les associations d'armateurs et de gens de mer, en vue d'une revalorisation de la formation d'officier de pont au long cours. La raison principale de cette tentative de revalorisation se justifie par suite du manque flagrant de gens d'équipage, auquel il pourrait être remédié en offrant aux marins, après une brève carrière en mer, la possibilité d'un reclassement adéquat à terre.

La réforme s'effectue par paliers. Dans une première phase, un nouveau programme d'enseignement a été appliqué dès l'année scolaire 1971-1972 à l'école de navigation d'Ostende. Ce programme comporte une série de cours théorique du niveau de la 1^{re} candidature.

Depuis cette année scolaire a débuté un nouveau programme d'enseignement pour la 2^e année de l'école supérieure de navigation d'Anvers. Après le renouvellement du programme de la 3^e année, également à Anvers, la réforme de la formation des aspirants-officiers sera réalisée dès l'année scolaire 1973-1974.

Quant à la formation au grade de capitaine, il sera prévu une 4^e année d'études qui n'existe pas encore sous cette forme et dont la durée n'est pas encore fixée.

B. — Formation pratique ou laboratoire en mer.

Le programme de la 1^{re} année de formation des officiers de pont comporte un stage pratique de six semaines à bord d'un navire. Pour l'année scolaire 1972-1973, ces stages avaient lieu à bord du paquebot « Albertville » qui a entre-temps été mis hors service. À l'avenir, une autre solution est envisagée. À cet effet, une commission de travail a été créée.

5.1.2 Navire d'entraînement pour la pêche en mer.

En vue de la formation pratique à bord des élèves des différentes écoles de pêche, un bateau de pêche, le O.29 « Broodwinner » a été affrété à partir du 1^{er} janvier 1972 et sert de navire d'entraînement pour la pêche maritime. Après la première année d'essai, il s'est avéré que le nouveau système de formation s'était déroulé favorablement et que l'on pouvait même parler d'un succès. Les résultats obtenus sont très positifs et sont de nature à satisfaire les armateurs comme les enseignants.

5.1.3 Chaîne radar le long de l'Escaut occidental.

La partie belge de l'Escaut maritime est déjà équipée d'une chaîne radar terrestre. En vue d'augmenter l'efficacité du poste radar central installé près de l'écluse de Zandvliet,

per province. Voortaan zal de H. R. V. V. ook trachten gemeentebesturen en plaatselijke politiekorps te helpen die over een verkeerspark wensen te beschikken.

5. Zeewezen en binnenvaart.

5.1 Zeewezen.

5.1.1. Zeevaartonderwijs.

A. — Hervorming en herwaardering van de opleiding tot dekkofficier ter lange omvaart.

Met het oog op een mogelijke equivalentie met een gelijkaardige kwalificatie in het technisch onderwijs, is in samenwerking met het departement van Nationale Opvoeding en met de reders- en zeeliedenverenigingen, een studie aan de gang voor de herwaardering van de opleiding tot dekkofficier ter lange omvaart. De belangrijkste reden voor dit streven naar herwaardering is het heersende bemanningstekort, dat hopelijk verholpen kan worden door aan zeelieden na een korte loopbaan op zee een kans te bieden tot passende reclassering aan wal.

De hervorming verloopt trapsgewijze. In het 1^e stadium werd vanaf het schooljaar 1971-1972 in de Zeevaatschool te Oostende een nieuw onderwijsprogramma gegeven. Dit programma omvat een reeks theoretische vakken van het niveau 1^e kandidatuur.

Sedert het huidige schooljaar werd gestart met een nieuw leerstofprogramma voor het 2^e jaar, te geven in de Hogere Zeevaatschool te Antwerpen. Met het nieuwe onderwijsprogramma voor het 3^e jaar, ook te Antwerpen, zal vanaf het schooljaar 1973-1974 de hervorming voor de opleiding van aspirant-officiers voltrokken zijn.

Voor de opleiding tot kapitein zal in een 4^e jaar, dat nog niet in deze vorm bestaat en waarvan de duur nog niet is vastgesteld, worden voorzien.

B. — Praktische opleiding of laboratorium op zee.

Het programma van het 1^e jaar opleiding dekkofficier omvat een zesweekse praktische stage aan boord van een vaartuig. Voor het schooljaar 1972-1973 geschiedde deze stage nog aan boord van het passagiersschip « Albertville », dat echter inmiddels uit de vaart is genomen. Er wordt voor de toekomst uitgezien naar een andere oplossing. Hiervoor is een werkcommissie ingesteld.

5.1.2. Oefenschip voor de zeevisserij.

Voor de praktische opleiding van de leerlingen der verschillende visserijscholen werd sinds 1 januari 1972 het vissersvaartuig O.29 « Broodwinner » als oefenschip voor de zeevisserij gecharterd. Na het eerste proefjaar mag gezegd worden dat het nieuwe opleidingssysteem een gunstig verloop heeft gekend en zelfs een succes mag genoemd worden. Er zijn zeer positieve resultaten bereikt, die zowel de reders als de onderwijsmensen voldoening schenken.

5.1.3. Walradarketen voor de Westerschelde.

Het Belgische gedeelte van de Zeeschelde is reeds met walradar uitgerust. Om de doelmatigheid van de centrale walradarpost bij de Zandvliet, dicht bij de Nederlandse

à proximité de la frontière hollandaise, il se révèle nécessaire de construire deux postes-relais automatiques en territoire hollandais (près de Waarde et dans la réserve naturelle de Saaftinge).

La construction de ces postes-relais en territoire hollandais a déjà depuis longtemps fait l'objet d'un accord entre les deux pays qui avaient d'ailleurs convenu d'emblée que la réalisation de ce projet s'effectuerait dans le cadre de la convention belgo-hollandaise de 1957, relative au balisage de l'Escaut. Ceci revient à dire que les travaux à effectuer en territoire hollandais sont dirigés par les hollandais, tandis que le coût de ces travaux tombe complètement à charge de l'Etat belge. Comme il ne s'agit là exclusivement que d'intérêts belges, rien n'est plus logique. Toutefois, il y a lieu de souligner que la conception du projet et sa réalisation sont supervisés par une commission paritaire permanente pour la surveillance de la navigation sur l'Escaut.

L'exécution de ce projet comporte :

- a) la livraison de l'appareillage électronique;
- b) la livraison de l'équipement électromécanique;
- c) la partie relative au génie civil.

La fourniture de l'appareillage électronique a été adjugée à la fin de 1972 sur base du résultat d'une demande d'offre restreinte lancée en Belgique et aux Pays-Bas, au prix de 80 millions de F environ.

Tout laisse prévoir qu'à très brève échéance, la partie réservée au génie civil et l'équipement électromécanique pourront être adjugés à leur tour. On estime qu'une dépense de 180 millions de F est nécessaire.

Sauf imprévu, on peut s'attendre que les deux stations-relais pourront entrer en service au début de 1975.

5.1.4 Marine marchande.

Au 1^{er} janvier 1972, notre flotte commerciale comprenait 92 unités (1.095.992 tjb.). Du 1^{er} janvier 1972 au 31 décembre 1972, 7 navires (35.303 tjb.) ont été mis hors service dans le même temps que 2 unités (14.502 tjb.) sont venues enrichir notre flotte.

Au 1^{er} janvier 1973, nous disposons de 87 navires jaugeant au total 1.075.191 tjb.

Au 1^{er} janvier 1973, les armateurs belges avaient 11 navires en construction dans les chantiers navals belges :

- 2 navires-citernes d'une capacité totale de 160 000 tonnes;
- 1 bulkcarrier d'une capacité totale de 67 000 tonnes;
- 2 bulkcarriers d'une capacité totale de 126 000 tonnes;
- 1 bulkcarrier d'une capacité totale de 67 000 tonnes;
- 1 cargo de ligne d'une capacité totale de 16 500 tonnes;
- 4 navires-citernes de distribution d'une capacité totale de 122 000 tonnes.

A cette même date, un cargo d'une capacité de 16 618 tonnes était en construction dans un chantier naval étranger. Les nouvelles unités en construction totalisèrent une capacité de 575 118 tonnes.

Le développement ultérieur et surtout la modernisation de notre flotte ont été rendus possibles grâce à l'apport des crédits octroyés par la S.N.C.I. et la C.G.E.R. sous

grens, te verhogen, is de oprichting van twee automatische relaisposten op Nederlands grondgebied (nabij Waarde en in het verdrinken land van Saaftinge) noodzakelijk.

De oprichting van die relaisstations op Nederlands grondgebied is sedert geruime tijd geregeld tussen beide landen, die het er trouwens van in het begin over eens waren dat dit zal gebeuren in het kader van het Belgisch-Nederlands bebakeningsverdrag van 1957. In hoofdzaak betekent dit dat de op Nederlands grondgebied uit te voeren werken onder Nederlands beheer staan, terwijl de kosten volledig door België worden gedragen. Gelet op de uitsluitend Belgische belangen terzake is dit trouwens volkomen normaal. De uitwerking van het plan en de uitvoering ervan staan onder supervisie van een paritair samengestelde vaste Commissie van Toezicht op de Scheldevaart.

De uitvoering van het plan behelst:

- a) de levering van de elektronische apparatuur;
- b) de levering van de elektromechanische uitrusting;
- c) het gedeelte burgerlijke bouwkunde.

De levering van de elektronische apparatuur werd volgens de uitslag van een in België en Nederland uitgeschreven beperkte offerte-aanvraag, einde 1972 toegewezen voor de prijs van circa 80 miljoen F.

Alles laat voorzien dat heel binnenkort ook het gedeelte burgerlijke bouwkunde en de elektromechanische uitrusting zullen kunnen toegewezen worden. Naar raming is hiermee een uitgave van circa 180 miljoen F gemoeid.

Indien zich geen verwikkelingen voordoen, mag worden verwacht dat de twee relaisstations begin 1975 in bedrijf zullen kunnen genomen worden.

5.1.4. Koopvaardij.

Op 1 januari 1972 bestond onze koopvaardijvloot uit 92 schepen met 1 095 992 brt. Van 1 januari 1972 tot 31 december 1972 werden 7 schepen met in totaal 35 303 brt. uit de vaart genomen, terwijl onze vloot verrijkt werd met 2 eenheden van 14 502 brt.

Op 1 januari 1973 beschikten wij dus over 87 schepen met een brt. van 1 075 191.

Op 1 januari 1973 hadden onze Belgische reders 11 schepen op stapel op Belgische werven, nl. :

- 2 tankers met een totaal laadvermogen van 160 000 ton;
- 1 bulkcarrier met een totaal laadvermogen van 67 000 ton;
- 2 bulkcarriers met een totaal laadvermogen van 126 000 ton;
- 1 bulkcarrier met een laadvermogen van 67 000 ton;
- 1 cargoliner met een laadvermogen van 16 500 ton;
- 4 distributietankschepen met een totaal laadvermogen van 122 000 ton.

Op dezelfde datum stond één cargoliner met een laadvermogen van 16 618 ton op stapel op een vreemde werf. De in aanbouw zijnde nieuwe eenheden hebben in totaal een draagvermogen van 575 118 ton.

De verdere uitbreiding en vooral de modernisering van onze vloot werd in de eerste plaats mogelijk gemaakt door kredietverlening via de N.M.K.N. en de A.S.L.K. met

garantie de l'Etat et l'intervention de celui-ci dans les charges d'intérêt, et par l'octroi des crédits provenant du Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes, tous deux en application de la loi du 23 août 1948.

Jusqu'au 1^{er} janvier 1973, les armateurs belges ont largement profité de ces avantages.

C'est ainsi que du 1^{er} janvier 1972 au 31 décembre 1972 des crédits maritimes ont été accordés à concurrence de 325 958 000 F, dont 162 979 000 F en provenance de la Société nationale de Crédit à l'Industrie conjointement avec la Caisse générale d'Epargne et de Retraite, et 162 979 000 F en provenance du Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes.

5.1.5. Pêche maritime.

Notre flotte se composait au 1^{er} janvier 1973 de 284 bateaux de pêche dont la puissance globale s'élevait à 84 773 C. V.

En 1972, la flotte diminuait au total de 18 unités, tandis que la puissance globale baissait de 1 711 C. V.

En 1972, aucune prime n'a été accordée pour la démolition de bateaux de pêche.

En 1972, le secteur de la pêche a bénéficié de crédits maritimes pour un montant de 50 026 500 F.

5.2. Navigation intérieure.

5.2.1. Réglementation des affrètements en trafic intérieur.

Dans ce domaine, l'attention du Département va à une adaptation de la réglementation dans le sens de l'assouplissement et avec la préoccupation de satisfaire d'une manière aussi efficiente que possible aux besoins de l'industrie et en même temps de favoriser les intérêts des transporteurs.

Il y a lieu de souligner que le niveau des frets, qui avait toutefois été relevé substantiellement à la date du 6 décembre 1971, n'a plus été modifié depuis lors et a donc pu ainsi être maintenu pendant toute l'année 1972, malgré l'inflation sensible des prix qui n'a pas manqué de se répercuter sur le divers éléments du coût d'exploitation des bateaux.

5.2.2. Evolution de la flotte.

Au 1^{er} janvier 1973, la flotte de bateaux de navigation intérieure se composait de 4 554 unités totalisant 2 273 845 tonnes contre 4 718 bateaux et 2 344 287 tonnes au 1^{er} janvier 1972.

Ainsi se poursuit la lente diminution de capacité observée au cours des années précédentes.

Il convient de remarquer que cette évolution n'est nullement défavorable, car elle correspond bien plus à un véritable assainissement du parc qu'à une perte de potentiel.

En effet, de nombreux bateaux, en particulier des unités vieillies ou de petit tonnage, qui étaient pléthoriques, ont été vendus à l'étranger, voire même démolis, dans certains cas.

staatswaarborg en rijkssteun voor de interestenlast, alsmede via het Fonds voor het Uitreiden en Aanbouwen van zeeschepen, een en ander ter uitvoering van de wet van 23 augustus 1948.

Tot 1 januari 1973 werd door de Belgische reders in ruime mate gebruik gemaakt van deze mogelijkheden.

Zo werden van 1 januari 1972 tot 31 december 1972 scheepskredieten verleend voor een bedrag van 325 958 000 F; daarvan kwam 162 979 000 F voor rekening van de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid in samenwerking met de Algemene Spaar- en Lijfrentekas, terwijl 162 979 000 F werd toegekend via het Fonds voor het Uitreiden en Aanbouwen van Zeeschepen.

5.1.5. Zeevisserij.

Onze vissersvloot telde op 1 januari 1973 284 vaartuigen met in totaal 84 773 P. K.

In 1972 verminderde de vloot in totaal met 18 eenheden, terwijl de totale drijfkracht verminderde met 1 711 P. K.

In 1972 werden geen premies toegekend voor het slopen van vissersvaartuigen.

In 1972 werden aan de visserijsector scheepskredieten voor een bedrag van 50 026 500 F toegekend.

5.2. Binnenvaart.

5.2.1. Reglementering van de bevrachtingen in het binnenlandse vervoer.

Op dit gebied gaat de aandacht van het Departement naar een aanpassing van de reglementering met een tendens naar versoepeling, waarbij er naar gestreefd wordt zo efficiënt mogelijk tegemoet te komen aan de behoeften van de industrie en tevens de belangen van de vervoerders te bevorderen.

Wat het niveau van de vrachtprijzen betreft, dient aangestipt dat op 6 december 1971 tot een gevoelige verhoging werd overgegaan, maar dat sindsdien geen enkele wijziging meer plaatshad. Dit betekent dat gans het jaar 1972 een stabilisering kon worden bewerkstelligd, niettegenstaande de aanzienlijke prijzeninflatie die zich vanzelfsprekend heeft laten gevoelen in de verschillende bestanddelen van de exploitatiekosten der binnenschepen.

5.2.2. Ontwikkeling van de vloot.

Op 1 januari 1973 bestond de Belgische binnenvaartvloot uit 4 554 eenheden met in totaal 2 273 845 ton, tegenover 4 718 schepen en 2 344 287 ton op 1 januari 1972.

Zo gaat de langzame capaciteitsvermindering van de vorige jaren verder.

Die evolutie is in feite geenszins ongunstig, want de gezondmaking van die bedrijfstak onderstelt een verlies aan potentieel.

Inderdaad talrijke schepen — in het bijzonder verouderde of kleine eenheden — die overvloedig waren, werden in het buitenland verkocht of in bepaalde gevallen gesloopt.

Par ailleurs, après un ralentissement très marqué des investissements ces dernières années, il semble qu'une reprise de la construction de bateaux neufs se soit amorcée à la fin de l'année. Elle intéresse surtout des unités de grand tonnage ou des bateaux spéciaux (tankers), ce qui constitue une tendance favorable qui se situe dans la ligne du progrès technique et économique.

En particulier, il est constaté que le nombre et la capacité des barges de poussage de la flotte sont passés respectivement de 37 unités et 48 280 tonnes au 1^{er} janvier 1972 à 45 barges et 58 146 tonnes au 1^{er} janvier 1973.

5.2.3. *Evolution du trafic.*

La statistique du mouvement de la navigation intérieure en Belgique pour 1972 n'est encore connue à ce jour que pour la période des dix premiers mois.

Comparé à celui de la période correspondante des dix premiers mois de 1971, le trafic total de la batellerie a continué de s'accroître pour passer de 80,1 millions de tonnes en 1971 à 80,7 millions de tonnes en 1972, ce qui correspond grosso modo à un trafic annuel de 97 millions de tonnes environ.

Du point de vue de la structure du trafic on relève la tendance, observée depuis plusieurs années déjà, à un développement accentué du trafic international au détriment du trafic national, sous l'influence notamment d'une expansion des échanges intra-communautaires dont les effets se font particulièrement sentir dans un pays au territoire exigu comme la Belgique.

Ainsi, pour la période considérée des dix premiers mois de l'année, le trafic international est passé de 55,5 millions de tonnes en 1971 à 57,3 millions de tonnes en 1972, tandis que le trafic national fléchissait entre ces deux années de 24,6 à 23,4 millions de tonnes.

La tendance favorable à l'emploi de bateaux de grand tonnage s'est poursuivie d'une façon régulière et continue, même dans le trafic purement national. Ainsi, dans ce trafic, le nombre d'affrètements de bateaux de plus de 500 tonnes a représenté, pour l'année 1972 entière, une proportion de 30 % du total affrété, alors que ce pourcentage n'était que de 27 % en 1971.

5.2.4. *Soutien du trafic rhénan.*

Le traité avec les Pays-Bas signé à La Haye le 13 mai 1963 et relatif à la liaison Escaut-Rhin prescrit la suppression du régime actuel de soutien du trafic rhénan dès que la nouvelle liaison sera achevée. Cet achèvement est prévu pour la fin de 1975.

5.2.5. *Législation en matière de navigation intérieure.*

Une refonte de la loi du 5 mai 1936 concernant l'affrètement fluvial est en voie d'élaboration. Elle s'imposait en raison de l'évolution de la navigation intérieure et des pratiques commerciales en général.

A cette occasion, il est également tenu compte essentiellement des nouvelles tendances qui apparaissent au plan international et qui se manifestent principalement dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe à Genève (contrat de transport, limitation de la responsabilité, etc.).

Anderzijds is, na een opvallende vertraging in de investeringen tijdens de vorige jaren, sinds kort een hervatting van de nieuwbouw merkbaar. De belangstelling gaat vooral naar eenheden met grote tonnemaat of naar gespecialiseerde schepen (tankers), wat een gunstige tendens betekent die volkomen in de lijn van de technische en economische vooruitgang ligt.

In het bijzonder dient nog aangestipt dat inzake de duwvaart het aantal en het laadvermogen der duwbakken van 37 eenheden en 48 280 ton op 1 januari 1972 gestegen is tot 45 eenheden en 58 146 ton op 1 januari 1973.

5.2.3. *Ontwikkeling van het vervoer.*

Op dit ogenblik is de vervoersstatistiek van de binnenvaart in België voor het jaar 1972 slechts bekend voor de eerste tien maanden.

Vergeleken met de overeenstemmende periode van 1971, is het totale vervoer van de binnenscheepvaart blijven stijgen om van 80,1 miljoen ton in 1971, 80,7 miljoen ton te bereiken in 1972, hetgeen bij benadering overeenkomt met een jaarcijfer van 97 miljoen ton.

Op het stuk van de structuur van het vervoer wordt vastgesteld dat het internationale vervoer, zoals de voorgaande jaren, een gevoelige ontwikkeling kent, in tegenstelling met de dalende tendens op het binnenlandse vlak. Dit is een normaal gevolg van de expansie van het intra-communautaire handelsverkeer, waarvan de invloed zich vooral laat gelden in een klein land als België.

Dit verklaart de stijging van het internationale vervoer van 55,5 miljoen ton voor de eerste tien maanden van 1971 tot 57,3 miljoen ton voor de overeenstemmende periode van 1972, terwijl op het binnenlandse vlak het vervoer van 24,6 tot 23,4 miljoen ton daalde.

De gunstige ontwikkeling in het gebruik van schepen van grote tonnemaat gaat regelmatig voort en deze tendens is zelfs in het zuiver nationale vervoer merkbaar. Dit wordt duidelijk geïllustreerd door het feit dat het aantal bevrachtingen van schepen van meer dan 500 ton voor het hele jaar 1972 30 % van het totaal der bevrachtingen vertegenwoordigt. In 1971 was dit percentage 27 %.

5.2.4. *Steun aan de Rijnvaart.*

Het op 13 mei 1963 in Den Haag ondertekende verdrag met Nederland betreffende de Schelde-Rijnverbinding voorziet in de afschaffing van het huidige stelsel van steun aan de Rijnvaart wanneer de nieuwe verbinding zal voltooid zijn. Dat wordt verwacht tegen einde 1975.

5.2.5. *Binnenvaartrecht.*

Op dit ogenblik wordt gewerkt aan een algehele herziening van de wet van 5 mei 1936 op de rivierbevrachting. Dit is noodzakelijk gebleken gezien de evolutie van de binnenvaart en de handelsgebruiken in het algemeen.

Hierbij wordt hoofdzakelijk rekening gehouden met de nieuwe strekkingen die op het internationale vlak tot uiting komen en vooral in het kader van de Economische Commissie voor Europa te Genève hun neerslag vinden in ontwerpverdragen vervoerovereenkomst, beperking van aansprakelijkheid enz.).

5.3. Régie des transports maritimes.

Le bilan du trafic sur les lignes maritimes de l'Etat, exploitées par la Régie des transports maritimes, se présente comme suit :

	1971	1972	Différence	
				%
Voyageurs	2 078 562	2 039 903	- 38 659	- 1,8
Autocars	3 148	3 106	- 42	- 1,3
Véhicules accompagnés ...	245 996	253 058	+ 7 162	+ 2,9
Caravanes et remorques ...	7 933	8 422	+ 489	+ 5,8
Sacs postaux	438 396	438 684	+ 288	—
Sacs de colis postaux ...	130 008	135 021	+ 5 013	+ 3,8
Bagages enregistrés	63 103	55 265	- 7 838	- 12
Camions	3 839	10 517	+ 6 678	+ 173
Marchandises en petite vi- tesse (t)	7 210	5 966	- 1 244	- 17

La diminution du nombre de voyageurs est imputable, d'une part, au fait que les malles classiques de la Régie, sauf une, ont plus de 15 ans d'âge et ne répondent plus aux normes actuelles en matière de confort et, d'autre part, à la récession économique que le Royaume-Uni a connue en 1972.

Cette constatation s'explique par le fait que le nombre des voyageurs à pied — c'est-à-dire ceux qui voyagent par la malle classique et qui appartiennent à la classe modeste — est en régression.

La modernisation de la flotte, qui a débuté par la construction de deux bâtiments polyvalents, dont le premier sera mis en service en juillet de cette année et le second en juillet 1974, permettra de remédier à cette situation.

En outre, afin d'accroître le confort, l'aménagement intérieur de la malle « Reine Astrid » sera réalisé en 1973 à l'aide de moyens propres.

La diminution du nombre d'autocars, faible en chiffres absolus, ne peut être considérée comme significative.

Le transport de véhicules accompagnés augmentera en 1973. Il est à prévoir que l'accroissement sera plus important qu'en 1972. Grâce à la mise en service du nouveau navire polyvalent, le « Prince Philippe », et à un poste d'accostage supplémentaire à Douvres, la Régie pourra, durant la saison estivale, porter le nombre maximal des traversées quotidiennes au départ de chaque port de 8 en 1972 à 11 en 1973.

En raison des coefficients d'occupation très denses durant l'été et du fait que les départs les plus prisés pendant cette période sont déjà retenus à l'avance depuis longtemps, les traversées supplémentaires se trouvent justifiées.

Le trafic postal garde son importance, avec une légère tendance à la hausse.

Le trafic des bagages enregistrés est en régression et ce phénomène persistera certainement, puisque les voyageurs fort chargés se déplacent de plus en plus en voiture. Comme source de revenus, le transport de bagages est négligeable

5.3. Regie voor maritiem transport.

De verkeersresultaten die werden geboekt op de rijkszeevaartlijnen, geëxploiteerd door de Regie voor Maritiem Transport, kunnen als volgt worden samengevat :

	1971	1972	Verschil	
				%
Reizigers	2 078 562	2 039 903	- 38 659	- 1,8
Autocars	3 148	3 106	- 42	- 1,3
Begeleide auto's	245 996	253 058	+ 7 162	+ 2,9
Caravans en aanhangwa- gens	7 933	8 422	+ 489	+ 5,8
Zakken post	438 396	438 684	+ 288	—
Zakken postcolli	130 008	135 021	+ 5 013	+ 3,8
Ingeschreven reisgoed ...	63 103	55 265	- 7 838	- 12
Vrachtwagens	3 839	10 517	+ 6 678	+ 173
Vrachtgoed (T)	7 210	5 966	- 1 244	- 17

De vermindering van het aantal passagiers is te wijten eensdeels aan het feit dat klassieke mailboten van de Regie op één na, ouder zijn dan 15 jaar en niet meer beantwoorden aan de hedendaagse vereisten inzake comfort en anderdeels aan de minder gunstige economische situatie die het Verenigd Koninkrijk heeft gekend tijdens het jaar 1972.

Deze diagnose wordt gestaafd door de vaststelling dat het aantal van de te voet gaande passagiers, d.w.z. deze die met de klassieke mailboot reizen en tot de minder gegoede stand behoren — verminderd is.

Deze toestand zal worden verholpen dank zij de modernisering van de vloot die werd ingezet met de bouw van twee multipurpose schepen waarvan het eerste in dienst komt in juli van dit jaar en het tweede in juli van 1974.

Teneinde het comfort te verbeteren zal tevens in 1973 met eigen middelen de binneninrichting van de mailboot « Reine Astrid » worden aangepast.

De vermindering van het aantal autocars dat in absolute cijfers uitgedrukt slechts klein is, kan niet als betekenisvol worden aangezien.

Het vervoer van begeleide auto's zal in 1973 nog toenemen. Verwacht wordt dat de stijging belangrijker zal zijn dan in 1972. Door het in de vaart brengen van het nieuwe multipurposeschip « Prins Philippe » en dank zij een bijkomende aanlegpost in Dover zal de Regie tijdens het zomerseizoen het maximum aantal afvaarten per dag uit elke haven dat in 1972 8 bedroeg, kunnen opvoeren tot 11 in 1973.

Omwille van de zeer hoge bezettingscoëfficiënten in het zomerseizoen en het feit dat de meest in trek zijnde afvaarten tijdens deze periode veelal lang bij voorbaat zijn volgeboekt, komen deze bijkomende afvaarten als volkomen verantwoord voor.

Het vervoer van post blijft belangrijk en vertoont een lichte stijging.

Het ingeschreven reisgoed daalt en dit verschijnsel zal ongetwijfeld aanhouden daar de reizigers die veel reisgoed met zich voeren meer en meer met de wagen reizen. Als bron van inkomsten is het vervoer van reisgoed te verwaarlozen.

et doit plutôt être considéré comme un service rendu à la clientèle.

Enfin, il y a lieu de noter que le nombre des camions transportés depuis la seconde moitié de 1972 a fortement augmenté. La croissance réalisée pour l'année se situe en fait presque exclusivement au cours des six derniers mois de l'année. Ces résultats ont été obtenus grâce à une collaboration en pool avec les services maritimes des chemins de fer britanniques et la mise en service de navires polyvalents des B. R. depuis juillet 1972. Suite à la mise en service en 1973 d'un navire polyvalent appartenant à la Régie et à un effort commercial constant, cette progression continuera jusqu'à la conquête d'une partie normale du marché.

La R. T. M. assure le transport de 27 % du total des véhicules accompagnés qui transitent par le port de Douvres, tandis que le pourcentage du nombre total des camions n'est que de 3 %.

Cela est dû au fait que jusqu'à présent les car-ferries actuels de la Régie n'étaient pas équipés en vue du chargement des camions, sauf le « Princesse Astrid », dont la capacité demeure toutefois limitée.

A la fin de l'année 1972 et au début de 1973, le car-ferry « Roi Baudouin » a subi certaines transformations afin de lui permettre d'embarquer des camions. De plus, en 1973, le nombre des emplacements pour camions à bord du car-ferry « Reine Astrid » sera augmenté à l'aide des moyens propres de la Régie.

En principe, le transport des marchandises en petite vitesse n'entre pas dans le cadre des activités de la Régie; il ne constitue d'ailleurs qu'un apport très modeste. Les marchandises présentées se limitent d'ailleurs à de menus envois sporadiques, qui donnent lieu, tant à Ostende que dans les ports anglais, à d'énormes frais de manutention, ce qui rend marginal l'apport financier d'un tel genre de transport. On s'efforce actuellement de trouver une formule permettant de rendre ce trafic plus rentable, sans vouloir s'en débarrasser.

La Régie se propose de remplacer progressivement les navires existants par un nombre adéquats de navires polyvalents, qui peuvent transporter, durant la saison estivale, la masse des passagers et des voitures accompagnées, mais qui peuvent également embarquer des camions lourds, de manière que pendant l'hiver, en période creuse, la capacité de ces unités puisse également être utilisée au maximum.

Une utilisation plus rationnelle et une rotation plus intense doivent permettre d'augmenter la capacité de transport en utilisant un nombre de navires plus réduit, de sorte que le capital investi n'augmenterait pas dans les mêmes proportions que les recettes.

Il est à noter enfin que la dévaluation de fait de la livre sterling en 1972 a eu une influence néfaste sur les recettes de la Régie exprimées en francs belges.

En effet, les prix de base de la traversée de la Manche sont établis en livres sterling et, pour des raisons de concurrence, il s'avère impossible de relever les prix par rapport à ceux pratiqués sur d'autres lignes qui assurent le même trafic.

Outre sa mission essentielle, qui comporte le transport par mer entre la Belgique et le Royaume-Uni, la Régie continue de fournir le personnel subalterne des unités de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure et assure également l'entretien et la réparation de ces navires. Cet arrangement est de nature à garantir l'évolution normale de la carrière du personnel et assure une utilisation optimale des moyens disponibles.

Het moet veeleer worden beschouwd als een dienst aan de cliënteel.

Ten slotte zij genoteerd dat het aantal vervoerde vrachtwagens sinds de tweede helft van 1972 in belangrijke mate is toegenomen. De stijging die tijdens dat jaar tot uiting kwam werd in feite uitsluitend gerealiseerd tijdens de laatste zes maanden van het jaar. Deze resultaten werden bekomen dank zij de samenwerking in pool met de maritieme diensten van de Britse Spoorwegen en door in de vaart brengen van multi-purposeschepen van de B. R. vanaf juli 1972. Door het inzetten van een eigen multi-purposeschip in 1973 en een voortdurende commerciële inspanning, zal deze stijging aanhouden totdat een normaal aandeel in de totale markt is veroverd.

De R. M. T. vervoert 27 % van het totaal aantal begeleide wagens die via Dover verscheept worden, doch slechts 3 % van het totaal aantal vrachtwagens.

Zulks in te wijken aan het feit dat tot op heden de huidige carferries van de Regie niet geschikt waren om vrachtwagens op te nemen, behalve de « Prinses Astrid » die er evenwel slechts een klein aantal kan laden.

Einde 1972/begin 1973 werden aanpassingswerken uitgevoerd aan de Carferry « Roi Baudouin » om ook op dit schip vrachtwagens te kunnen laden. In 1973 zal bovendien met eigen middelen de capaciteit inzake vrachtwagens van de carferry « Prinses Astrid » worden vergroot.

Het vervoer van vrachtgoed behoort in wezen niet tot het domein van de Regie en is onbelangrijk als bron van inkomsten. Het aangeboden vrachtgoed beperkt zich tot sporadische kleine zendingen waarvan de behandeling zowel te Oostende als in de Engelse havens zeer grote kosten met zich brengt, zodat de opbrengst van dit vervoer hoogstens marginaal is. Er wordt gezocht naar een formule om zonder dit trafiek af te stoten tot een meer rendabel bedrijf te komen.

Het is de bedoeling geleidelijk aan de bestaande schepen te vervangen door een aangepast aantal multipurpose schepen die geschikt zijn om in het zomerseizoen het groot aantal passagiers en begeleide wagens te vervoeren die zich aanbieden maar die tevens kunnen geladen worden met zware vrachtwagens, zodat in het winterseizoen, wanneer het aantal toeristen sterk terugloopt, de capaciteit van deze schepen eveneens maximaal kan aangewend worden.

Dank zij een rationeler gebruik en een intensieve rotatie moet aldus met een kleiner aantal schepen de vervoerscapaciteit kunnen worden opgevoerd zodat het geïnvesteerde kapitaal niet in de zelfde mate als de inkomsten zou stijgen.

Tenslotte zij vermeld dat de feitelijke devaluatie van het pond sterling in 1972 een nadelige invloed heeft gehad op de in Belgische frank uitgedrukte ontvangsten van de Regie.

Inderdaad, de basisprijzen voor het transkanaal-vervoer worden uitgedrukt in pond-sterling en om concurrentiële redenen is het onmogelijk de prijzen op te voeren tegenover deze gevraagd door andere exploitanten van transkanaallijnen.

Naast haar basisopdracht met name het vervoer over zee tussen België en het Verenigd Koninkrijk, blijft de Regie de ondergeschikte bemanningsleden leveren voor de schepen van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart en staat zij tevens in voor het onderhoud en de herstelling van deze schepen. Deze regeling is bevorderlijk voor een normale loopbaan van het personeel en verzekert een optimale aanwending van de beschikbare middelen.

6. Aviation — Infrastructure.

6.1. Régie des Voies aériennes.

L'arrêté-loi du 20 novembre 1946 charge la Régie des Voies aériennes de la construction, de l'aménagement et de la gestion des aéroports et aérodromes civils belges.

Cet organisme est également tenu d'assurer la sécurité aérienne.

La Régie s'efforce d'adapter l'infrastructure aéronautique aux besoins d'une branche de transport que la Belgique, en tant que pays exportateur, est appelée à développer afin de manifester sa présence sur le marché mondial et de concrétiser en même temps sa vocation internationale.

Jusqu'en 1971 la Régie a principalement axé ses efforts sur le développement de l'aéroport national, point de concentration des liaisons aériennes intercontinentales et européennes.

En 1972 fut créée la Commission Nationale pour l'Infrastructure Aéroportuaire, au sein de laquelle il existe deux sous-commissions, l'une pour la partie nord du pays et l'autre pour la partie sud. Les milieux économiques et urbanistes régionaux intéressés peuvent participer aux travaux des sous-commissions.

La Commission a été chargée d'élaborer un plan de base à long terme relatif à l'infrastructure aéroportuaire, en vue de permettre le développement harmonieux des transports aériens dans notre pays.

Ses principales tâches comprennent : l'examen des aspects en matière d'équipement aéroportuaire national et régional, le choix de nouveaux sites, les liaisons routières et ferroviaires, la gestion commerciale des aéroports, les problèmes d'environnement.

La Commission a constaté qu'il est absolument indispensable de mieux répartir le trafic aérien sur les différents aéroports civils belges en vue :

— d'éviter, d'une part, la saturation toujours plus menaçante de notre aéroport national; ce problème se posera d'ailleurs de façon très aiguë dans les années à venir par suite de travaux d'agrandissement et de transformation en cours d'exécution ou projetés;

— de stimuler, d'autre part, les activités aéronautiques régionales.

Les aéroports régionaux constituent d'ailleurs un instrument important pour la prospérité et pour l'expansion économique et industrielle des régions qu'ils desservent, de sorte qu'il est indispensable de disposer, dans notre pays, d'une infrastructure aéroportuaire répondant aux désirs et aux besoins des régions économiques.

En 1972, il a été décidé :

— qu'il y a lieu de procéder à la décentralisation des vols par « charters » (c'est-à-dire des vols irréguliers) qui entravent de plus en plus le trafic régulier sur l'aéroport national, et ceci particulièrement pendant les périodes touristiques;

— que les aéroports régionaux les plus importants doivent être équipés de l'infrastructure et de la superstructure nécessaires pour recevoir les vols par « charters » (y compris les vols long courrier).

Il s'agit de pourvoir les aéroports d'Anvers, de Charleroi, de Liège et d'Ostende du minimum indispensable, de sorte à

6. Luchtvaart — Infrastructuur.

6.1. Regie der Luchtwegen.

De Regie der Luchtwegen is in België door de Besluitwet van 20 november 1946 belast met de bouw, de inrichting en het beheer van de burgerlijke luchthavens en vliegvelden.

Bovendien staat dit organisme in voor de veiligheid van de luchtvaart.

De Regie legt zich erop toe de luchtvaartinfrastructuur aan te passen aan de noden van een vervoertak welke België, als exportland, moet ontwikkelen om uiting te geven aan zijn aanwezigheid op de wereldmarkt en tevens om zijn internationale roeping kracht bij te zetten.

Tot in 1971 had de Regie haar inspanningen voornamelijk gericht op de ontwikkeling van de nationale luchthavens, concentratiepunt van de intercontinentale en Europese luchtverbindingen.

In 1972 werd de Nationale Commissie voor Luchthaveninfrastructuur opgericht. In de schoot daarvan bestaan twee subcommissies, een voor het zuidelijk landsgedeelte en een voor het noordelijk landsgedeelte. De belanghebbende economische en stedenbouwkundige regionale kringen kunnen deelnemen aan de werkzaamheden van deze subcommissies.

Met het oog op de harmonische ontwikkeling van het luchtvervoer in ons land werd de commissie ermede belast een basisplan der luchthavenuitrusting op lange termijn uit te werken.

Haar voornaamste taken omvatten : het onderzoek van de aspecten inzake nationale en regionale luchthavenuitrusting, de keuze van nieuwe terreinen, de weg- en spoorverbindingen, het commercieel beheer der luchthavens, de problemen inzake leefmilieu.

De Commissie is tot de bevinding gekomen dat het absoluut onontbeerlijk is het luchtverkeer beter te spreiden over de verschillende Belgische burgerlijke luchthavens ten einde :

— enerzijds de steeds meer dreigende verzadiging van onze nationale luchthaven te vermijden; dat probleem zal zich trouwens zeer zeker stellen tijdens de eerstvolgende jaren ingevolge de aan gang zijnde en ontworpen uitbreidings- en transformatiewerken;

— anderzijds de regionale luchtvaartactiviteiten te stimuleren.

De regionale luchthavens vormen ten andere een belangrijk instrument voor de welvaart en voor de economische en industriële expansie van de gewesten die ze bedienen, zodat het in ons land onontbeerlijk is te beschikken over een luchthaveninfrastructuur die beantwoordt aan de wensen en de noden van de economische gewesten.

In 1972 werd beslist :

— dat moet overgegaan worden tot de decentralisatie van de charter- (dit is van de onregelmatige) vluchten, die het regelmatig verkeer op de nationale luchthaven steeds meer en meer hinderen, voornamelijk tijdens de toeristische periodes;

— dat de belangrijkste regionale luchthavens moeten uitgerust worden met de vereiste infrastructuur en superstructuur om de charter-vluchten (inbegrepen de lange afstands-vluchten) te ontvangen.

Het komt er op aan de luchthavens van Antwerpen, Charleroi, Luik en Oostende uit te rusten met het onontbeerlijke

leur permettre d'assurer normalement les vols par « charters », de recevoir convenablement leurs passagers et de manutentionner efficacement leur fret.

Il va de soi :

a) que la régionalisation des vols par « charters » allégera substantiellement l'aéroport national et freinera le processus de saturation;

b) qu'en outre cet allègement jouera un rôle important dans les problèmes d'environnement créés par l'aviation. La pollution de l'air et surtout le bruit provoqué par les avions constituent un inconvénient qui s'accroît de jour en jour par suite de l'utilisation de plus en plus généralisée d'avions à réaction et de l'augmentation permanente du trafic aérien.

Les nuisances subies par la population présentent deux caractéristiques :

- 1) l'intensité;
- 2) la fréquence.

De par la situation de l'aéroport national et en raison des vents dominants qui déterminent la direction de décollage des avions, c'est principalement l'agglomération bruxelloise et ses environs qui se trouvent devant ce problème, qui se pose de façon aiguë pendant la période d'été.

La décentralisation des vols par « charters » et le délestage de l'aéroport national qui en découle permettront de mieux répartir les nuisances, principalement celle qui découle de la fréquence.

c) que les aéroports régionaux atteindront un meilleur rendement.

Dès lors, les grandes lignes de la politique à suivre par la Régie ont été dictées par un double objectif :

- 1) adaptation de l'aéroport national aux besoins du trafic régulier;
- 2) développement des aéroports régionaux pour les rendre accessibles au trafic international non régulier.

Pour réaliser ce double objectif, la Régie a prévu à son programme des crédits pour :

1. a) l'agrandissement et la transformation de l'aérogare à l'aéroport national. Bien que l'infrastructure de notre aéroport soit presque au point, on ne peut en dire autant des bâtiments du terminus pour passagers ou fret qui doivent être adaptés à l'essor considérable et ininterrompu du trafic aérien.

b) des expropriations en vue de la construction d'un nouveau complexe pour le fret aérien dans la zone nord-ouest de cet aéroport.

2. des travaux d'infrastructure et d'adaptation aux aéroports régionaux.

En ce qui concerne l'aéroport national, ces travaux d'agrandissement et de transformation de l'aérogare font partie de la cinquième phase d'exécution d'un vaste programme dont le coût global a été estimé à 2.415 millions de francs.

Au cours de la première phase, 12 passerelles courtes et 2 passerelles télescopiques ont été aménagées aux jetées

minimum om er op een normale manier de charter-vluchten te kunnen verzekeren, hun passagiers behoorlijk te kunnen ontvangen en hun vracht op een bevredigende wijze te kunnen verwerken.

Het spreekt vanzelf :

a) dat de regionalisatie der charter-vluchten de nationale luchthaven in belangrijke mate zou ontlasten, zodat het saturatieproces er zal geremd worden;

b) dat deze ontlasting bovendien een belangrijke rol zal spelen in het door de luchtvaart geschapen milieu-probleem. Immers de door de vliegtuigen veroorzaakte luchtverontreiniging en vooral lawaaihinder vormen een ongemak dat met de dag groeit wegens de bestendige toename van het luchtverkeer en het meer en meer veralgemeend gebruik van reactievliegtuigen.

De door de bevolking ondervonden hinder vertoont twee aspecten :

- 1) de intensiteit;
- 2) de frekwentie.

Ingevolge de aanwezigheid van de nationale luchthaven en de doorgaans heersende winden die bepalend zijn voor de opstijgrichting, wordt in ons land vooral de Brusselse agglomeratie en omgeving geconfronteerd met dit probleem, dat zich bijzonder scherp stelt tijdens de zomerperiode.

Door de decentralisatie van de chartervluchten en de hiermee gepaard gaande ontlasting van de nationale luchthaven, zal het mogelijk zijn de hinder, voornamelijk op gebied van frekwentie, beter te spreiden.

c) dat de secundaire luchthavens een beter rendement zullen bereiken.

De grote trekken van het door de Regie der Luchtwegen te volgen beleid werden aldus ingegeven door een dubbel oogmerk :

- 1) de nationale luchthaven aanpassen aan de noodwendigheden van het regelmatig luchtverkeer;
- 2) de regionale luchthavens ontwikkelen om ze toegankelijk te maken voor het internationaal onregelmatig luchtverkeer.

Om dit dubbel oogmerk te verwezenlijken, voorzag de Regie op haar programma kredieten voor :

1. a) de vergrotings- en transformatiewerken van het luchthavengebouw op de nationale luchthaven. Ofschoon de infrastructuur van onze nationale luchthaven quasi op punt is, kan hetzelfde niet gezegd worden van de terminusgebouwen voor de passagiers of voor de vracht die moeten aangepast worden aan de ononderbroken geweldige toename van het luchtverkeer.

b) onteigeningen met het oog op het aanleggen van een nieuw complex voor luchtvracht ten noord-westen van de luchthaven.

2. infrastructuurwerken en aanpassingswerken voor de regionale luchthavens.

Wat betreft de nationale luchthaven, maken de bovenvermelde « vergrotings- en transformatiewerken van het luchthavengebouw » deel uit van de vijfde uitvoeringsfase van een omvangrijk programma waarvan de kosten globaal geraamd werden op 2.415 miljoen frank.

In de eerste fase werden 12 korte loopbruggen en 2 telescopische loopbruggen aangebracht aan de bestaande pieren,

existantes afin de permettre aux passagers de monter à bord et de descendre sans changer d'étage et de les protéger contre les intempéries.

Pendant la deuxième phase, qui a pris fin en 1971, l'aire d'embarquement située au sud des bâtiments de l'aérogare a été agrandie.

La troisième phase visait à rendre plus facile l'accès aux bâtiments de l'aérogare par la construction d'une esplanade au même niveau que le hall de départ, afin de pouvoir séparer les trafics de véhicules des passagers à l'arrivée et au départ. Ces travaux ont été parachevés en 1972.

Pendant la quatrième phase, entamée en 1972, a débuté la construction d'un bâtiment circulaire, dénommé satellite A. Il sera équipé de passerelles et 11 aéronefs pourront stationner autour du bâtiment. Ce satellite est raccordé à l'aérogare au moyen d'une jetée d'environ 180 m de longueur, équipée de trottoirs roulants.

On espère que sa mise en service sera possible dès l'été prochain.

Les travaux qui doivent être exécutés dans l'aérogare au cours de la cinquième phase et qui ont pour but l'agrandissement des salles pour le contrôle des passagers, au départ et à l'arrivée, et la modernisation du transport et du tri des bagages grèveront provisoirement les modalités d'exploitation. Le début de ces travaux est prévu pour 1973.

Après leur exécution, la dernière phase de l'adaptation du complexe « passagers » sera entamée, c'est-à-dire un nouvel agrandissement de l'aire d'embarquement et la construction, au bout des deux jetées existantes (fingers), de deux autres satellites, dont l'un devrait être terminé en 1976 et l'autre en 1978.

Entre-temps, les efforts seront également axés sur la construction et l'aménagement du complexe « fret », pour lequel une nouvelle zone est prévue dans le secteur Nord-Ouest de l'aéroport. Ceci permettra la construction, en phases successives, d'installations destinées au traitement des marchandises jusqu'à un total de 1 200 000 tonnes par an.

* * *

En ce qui concerne l'aménagement des aéroports régionaux, des crédits suffisants ont été prévus de façon à les rendre accessibles aux vols par « charters » et à faciliter l'accueil des passagers.

Il ne suffit cependant pas de doter le pays et les régions d'une infrastructure aéronautique adaptée à leurs besoins, il faut également disposer des moyens pour en assurer l'exploitation ainsi que l'entretien des diverses installations.

Depuis 1967, la Régie des Voies Aériennes n'a plus fait appel à une intervention financière de l'Etat dans ses dépenses d'exploitation. Son compte d'exploitation, hors amortissements, a, depuis lors, bénéficié de l'auto-financement.

Au cours des dernières années, le problème de la sécurité aérienne s'est constamment aggravé.

En 1972, le Département a pris une série de mesures visant à renforcer et à rendre plus efficaces la surveillance et le contrôle sur les aéroports civils belges.

Un Comité national pour la Sécurité a été créé et le programme d'extension de la protection des personnes et des marchandises comprend trois parties bien distinctes :

zodat de passagiers kunnen in- en uitstappen zonder te veranderen van verdieping en beschut zijn tegen de weersomstandigheden.

Tijdens de tweede fase die in 1971 ten einde liep, werd de inschepingsvloer ten zuiden van de luchtvaartgebouwen vergroot.

De derde fase beoogde het vergemakkelijken van de toegang tot de luchthavengebouwen door op gelijke hoogte van de vertrekhal een esplanade aan te leggen, om zodoende het voertuigenverkeer van de passagiers bij aankomst en vertrek van elkaar te kunnen scheiden. Deze werken werden in 1972 beëindigd.

Gedurende de vierde fase die in 1972 een aanvang nam, werd gestart met de oprichting van een cirkelvormig gebouw, satelliet A genoemd. Het wordt uitgerust met de nodige loopbruggen en 11 vliegtuigen zullen rondom het gebouw kunnen stationeren. Deze satelliet is met het luchtvaartgebouw verbonden door een pier die ongeveer 180 km lang en uitgerust is met rollende voetpaden.

Er wordt verwacht dat dit gebouw in gebruik zal kunnen genomen worden tijdens de aanstaande zomer.

De werken welke in vijfde fase binnen de luchthavengebouwen moeten worden uitgevoerd en die tot doel hebben de zalen voor de passagierscontrole bij vertrek en aankomst te vergroten en het vervoer en het sorteren van de bagage te moderniseren en waarvan de aanvang voorzien wordt in 1973, zullen de exploitatiemodaliteiten tijdelijk verzwaren.

Na de uitvoering van bovenvernoemde werken zal een aanvang worden gemaakt met de laatste fase van de aanpassing van het passagierscomplex, d.w.z. een nieuwe vergroting van de inschepingsvloer en het bouwen, op het einde van beide bestaande pieren (fingers) van twee andere satellietgebouwen, waarvan het ene in 1976 zou moeten voltooid zijn en het andere in 1978.

Intmiddels zal ook gezorgd worden voor het aanleggen en de bouw van het « vrachtcomplex », waarvoor een nieuwe zone voorzien wordt in de noord-westelijke sector van de luchthaven. Hierdoor wordt het mogelijk in opeenvolgende gedeelten de installaties op te richten voor de behandeling van de vrachtgoederen die tot 1 200 000 ton per jaar kunnen ophalen.

* * *

Wat betreft de aanpassing van de regionale luchthavens, worden voldoende kredieten voorzien om ze toegankelijk te maken voor de charter-vluchten en om het onthaal van de passagiers te vergemakkelijken.

Het volstaat echter niet het land en de gewesten uit te rusten met een aan hun noden aangepaste luchtvaartinfrastructuur. De middelen om de exploitatie ervan alsmede het onderhoud van de diverse installaties te verzekeren, moeten eveneens voorhanden zijn.

Sinds 1967 heeft de Regie der Luchtwegen voor haar exploitatiekosten geen beroep meer gedaan op financiële tussenkomst van de Staat. Haar exploitatierekening, de amortisaties buiten beschouwing gelaten, heeft sedertdien genoten van auto-financiering.

Tijdens de laatste jaren heeft het probleem van de veiligheid van de luchtvaart bestendig ernstiger vormen aangenomen.

In 1972 werden door het Departement een reeks van maatregelen getroffen er toe strekkend de bewaking en de controle op de Belgische burgerlijke luchthavens te verscherpen en doeltreffender te maken.

Een Nationaal Comité voor Veiligheid werd opgericht en het programma ter uitbreiding van de bescherming van personen en goederen omvat drie onderscheiden delen :

- a) l'exécution de travaux, tels que clôtures supplémentaires et modifications des accès;
- b) l'achat d'appareils mobiles et fixes de détection et de contrôle;
- c) le recrutement et la formation de personnel pour renforcer la surveillance des installations.

Une convention sectorielle de programmation sociale en faveur du personnel de la Régie des Voies Aériennes a été conclue en 1972.

Etant donné que la Régie est tenue de supporter l'incidence financière résultant de la restructuration de ses services, des mesures de sécurité supplémentaires sur les aéroports ainsi que de la programmation sociale de son personnel : les arrêtés royaux suivants ont été pris :

- arrêté royal du 24 mars 1972 portant modification des indemnités à percevoir du chef de l'atterrissage d'aéronefs sur les aéroports gérés par la Régie;
- arrêté royal du 24 octobre 1972 portant adaptation de toutes les redevances dues pour l'utilisation des aéroports gérés par la Régie.

Le fait que la Régie a été autorisée à percevoir ses redevances sur la base de nouveaux barèmes lui a permis de maintenir son équilibre financier.

6.2. Exploitation aérienne - Sabena.

En 1972, la Sabena a transporté 540 millions de tonnes/kilomètres contre 513 millions de tonnes/kilomètres en 1971. Le transport a donc augmenté de 5,3 % comparative-ment à l'année précédente. Ces résultats sont relativement satisfaisants, puisque de 1971 à 1972 la production est restée relativement stable, soit 908 millions de tonnes/kilomètres transportées en 1972, contre 898 millions, en 1971.

Le coefficient de chargement s'est en conséquence amélioré de 2,4 points, pour passer de 57,1 % en 1971 à 59,5 % en 1972. Cette progression du chargement n'a malheureusement pas été suivie par une augmentation équivalente des recettes « transport ». Par rapport à 1971, une régression de 0,2 % a, en effet, été enregistrée. Il y a à cela deux raisons essentielles : d'une part, la diminution de la recette unitaire, d'autre part, le fait que sur le total des tonnes/kilomètres transportées l'évolution des composantes les plus rémunératrices, c'est-à-dire les tonnes/kilomètres transportées passagers Europe et les tonnes/kilomètres transportées poste n'a pas donné ce qu'on en attendait; pour la première composante, une légère augmentation seulement (0,5 %) a été enregistrée, pour la deuxième, même un léger recul (- 2,5 %).

Il convient probablement de rappeler que la Sabena a étendu son réseau dans les principales parties du monde. Elle est engagée dans le secteur de l'Amérique du Nord, de l'Amérique Centrale et de l'Amérique du Sud; ce secteur représente d'ailleurs, avec 45,1 %, la part la plus importante de sa production.

La production en Afrique qui représente 22,6 %, couvre aussi bien l'Afrique occidentale et l'Afrique centrale que l'Afrique orientale et l'Afrique du Sud.

Le réseau européen, récemment réorganisé, représente, quant à lui, 20,8 %; enfin un axe récent, celui du Sud-Est Asiatique et de l'Extrême-Orient, représente pour la Sabena, 11,5 % de sa production.

Ces différents réseaux sont exploités aujourd'hui avec un matériel moderne en ce qui concerne les vols long courrier

- a) uitvoeren van werken, zoals aanvullende afsluitingen en veranderingen aan toegangen;
- b) aankoop van vaste en mobiele opsporings- en controleapparatuur;
- c) aanwerving en vorming van personeel voor verscherpte bewaking van de installaties.

In 1972 kwam een sectoriële overeenkomst tot stand waarbij de sociale programmatie van het personeel van de Regie der Luchtwezen vastgesteld werd.

Aangezien de Regie der Luchtwezen de financiële last voortvloeiend uit de herstructuratie van haar diensten, uit de bijkomende veiligheidsmaatregelen op de luchthavens en uit de sociale programmatie van haar personeel moet dragen, werden volgende koninklijke besluiten genomen :

- koninklijk besluit van 24 maart 1972 houdende wijziging van vergoedingen te heffen voor landing van luchtvaartuigen op door de Regie beheerde luchtvaartterreinen;
- koninklijk besluit van 24 oktober 1972, houdende aanpassing van alle vergoedingen te heffen voor het gebruik van de door de Regie der Luchtwezen beheerde luchtvaartterreinen.

Daar de Regie haar vergoedingen op basis van nieuwe barema's heeft mogen innen, heeft zij het financieel evenwicht kunnen behouden.

6.2. Luchtvaart-Sabena.

In 1972 werd door Sabena 540 miljoen ton/kilometer vervoerd, tegen 513 miljoen ton/kilometer in 1971. Het vervoer nam dus toe met 5,3 % ten overstaan van het vorig jaar. Deze resultaten zijn tamelijk bevredigend, vermits in 1972 het aanbod ongeveer op het peil van 1971 is gebleven, namelijk een produktie van 908 miljoen ton/kilometer in 1972 tegen 898 miljoen ton/kilometer in 1971.

De belading is dus toegenomen met 2,4 punten en steeg van 57,1 % in 1971 tot 59,5 % in 1972. Deze toename van de belading ging spijtig genoeg niet gepaard met een evenredige toename van de vervoerontvangsten. Ten overstaan van 1971 werd inderdaad een vermindering van 0,2 % genoteerd. Aan de basis hiervan liggen voornamelijk twee oorzaken : enerzijds een vermindering van de eenheidsontvangst en anderzijds het feit dat in het totaal van onze vervoer ton/kilometer de evolutie van de meest rendabele bestanddelen ervan — te weten het passagiersvervoer Europa en het postvervoer — niet aan de verwachtingen heeft beantwoord. Het eerstgenoemd bestanddeel kende slechts een zeer geringe stijging (0,5 %), het tweede bestanddeel een lichte achteruitgang (- 2,5 %).

Het komt wellicht gepast voor er aan te herinneren dat de Sabena haar net in alle werelddelen uitgebreid heeft. Zij onderhoudt verbindingen in de sector van Noord, Centraal- en Zuid-Amerika, sector die met 45,1 % trouwens het voornaamste deel van haar produktie vertegenwoordigt.

De productie van Afrika, die 22,6 % bedraagt, omvat zowel West- en Centraal-Afrika, als Oost- en Zuid-Afrika.

Het onlangs gereorganiseerd Europees net vertegenwoordigt 20,8 % van het totale aanbod van Sabena; tenslotte bereiken de geopende reisroutes naar Zuid-Oost Azië en het Verre Oosten reeds 11,5 % van de productie.

Deze verschillende netten worden met modern materieel geëxploiteerd wat de lange afstandsvluchten betreft (Boeing

(Boeing 747 et Boeing 707); il n'en va pas de même pour le réseau moyen courrier où l'essentiel de la production se fait par Caravelle.

En vue de son expansion, d'un abaissement des coûts, d'une adaptation nécessaire des capacités au trafic, le Conseil d'Administration de la Sabena a marqué son accord sur les études qui proposent l'achat de Douglas DC.10, qui seront affectés aux réseaux de l'Extrême-Orient et de l'Amérique.

De plus, afin d'assurer la rentabilité d'un réseau jusqu'ici très déficitaire, c'est-à-dire le réseau des courts et moyens courriers, le Conseil d'Administration de la Sabena a aussi marqué son accord sur l'acquisition d'un nouveau moyen courrier, le Boeing 737/200.

Du point de vue des recettes et des dépenses, les résultats de la Sabena en 1972 sont les suivants :

— les recettes totales se sont élevées à 9 917,6 millions de francs belges, ces recettes ayant été, en 1971, de 9 986,6 millions de francs belges, soit un statu quo relatif (- 0,7 %). Une réponse a déjà été fournie ci-dessus sur les raisons de cette stagnation de la recette, alors que le transport augmentait de 5,3 %;

— quant aux dépenses totales, elles se sont élevées, en 1972, à 11 289,1 millions de francs belges comparativement à 11 123,2 millions de francs belges en 1971.

Au total donc la Sabena a enregistré en 1972 une perte d'exploitation s'élevant à 1 244 millions de francs belges.

En ce qui concerne les dépenses, le très faible accroissement observé en 1972 par rapport à 1971 s'explique comme suit :

L'année 1972 a été marquée par la continuation du « plan d'action », plan qui avait déjà connu un début d'exécution en 1971. Ce plan, rappelons-le, visait une amélioration des résultats par augmentation du coefficient d'occupation des services de la Sabena, qui devait résulter à son tour d'une stabilisation de la production. Pour ce faire les escales et les lignes les moins rentables du réseau européen étaient supprimées en vue de pouvoir concentrer les efforts sur celles offrant de meilleures perspectives économiques et appelées à un certain développement en matière de fréquence hebdomadaire.

Les efforts devaient aussi porter sur l'obtention de nouveaux droits de trafic en long courrier (deuxième escale aux Etats-Unis, Rio de Janeiro, deuxième fréquence à Buenos Aires).

Enfin les efforts entrepris dès 1971 pour doter la Sobelair d'un outil concurrentiel ont été poursuivis de façon à obtenir, par son truchement, une part plus importante du marché des « charters » en Belgique.

C'est grâce à l'application des mesures contenues dans ce plan que l'accroissement des dépenses a pu être maintenu dans des limites assez faibles (+ 3 %), alors que les prévisions étaient de + 6,9 %. Ce plan qui visait en premier lieu à réduire le déséquilibre financier de la Sabena n'aura cependant pas, on s'en est rendu compte très vite, tout l'effet escompté entre autres en matière de droits nouveaux et d'amélioration de l'occupation.

C'est la raison pour laquelle la Sabena a établi un plan de redressement à court terme pour l'année IATA 1973-1974. Ce premier plan de redressement sera suivi de plans à moyen terme, qui sont en cours d'élaboration.

747 et Boeing 707); anders is het voor de middellange vluchten waarvoor meestal Caravelle-toestellen worden ingelegd.

Met het oog op haar expansie, de vermindering van de kosten en de noodzakelijke aanpassing van haar vervoercapaciteit, heeft de Raad van Beheer van Sabena haar instemming beruigd met de studies die de aankoop van de Douglas DC.10 vliegtuigen voorstaan, bestemd voor de netten van het Verre Oosten en Amerika.

Ten einde het tot nog toe zeer deficitair net, namelijk dit van de middellange en korte afstandsvluchten winstgevend te maken, heeft de Raad van Beheer van Sabena zich bovendien akkoord verklaard met de aankoop van een nieuw vliegtuigtype, met name de Boeing 737/200.

De resultaten van Sabena, in ontvangsten en uitgaven, zien er in 1972 als volgt uit :

— de totale inkomsten bedroegen 9 917,6 miljoen Belgische frank in vergelijking met 9 986,6 miljoen Belgische frank in 1971, dit is nagenoeg een status-quo (0,7 %). Op de vraag waarom de inkomsten stagneerden alhoewel het vervoer toenam met 5,3 % werd hierboven reeds een antwoord gegeven.

— de totale uitgaven beliepen 11 289,1 miljoen in 1972 t.o.v. 11 123,2 miljoen Belgische frank in 1971.

In totaal boekte de Sabena in 1972 dus een exploitatieverlies van 1 244 miljoen Belgische frank.

Wat de uitgaven betreft kan de lichte toename die in 1972 ten opzichte van 1971 werd waargenomen als volgt worden verklaard :

Het jaar 1972 werd gekenmerkt door de voortzetting van het « actieplan », met de uitvoering waarvan in 1971 reeds een aanvang werd gemaakt. Er zij aan herinnerd dat dit plan een verbetering van de resultaten beoogt door een roename van de bezettingscoëfficiënt van de lijndiensten die op haar beurt moest voortvloeien uit het behoud van een ongewijzigd productieniveau. Te dien einde werden de minst rendabele verkooppunten en lijnen van het Europees net afgeschaft om zich ten volle toe te leggen op deze die de beste economische perspectieven bieden en die de meeste kans maken op uitbreiding van de wekelijkse frequenties.

Inspanningen werden ook gedaan voor het bekomen van verkeersrechten voor bijkomende lange-afstandsbestemmingen (tweede landingsplaats in de Verenigde Staten van Amerika, Rio de Janeiro, tweede frequentie op Buenos Aires).

Tenslotte, werden de sinds 1971 ingezette inspanningen, voortgezet om de Sobelair te voorzien van een concurrentieel materieel in 1972, teneinde langs haar om een groter aandeel te verwerven in de chartermarkt in België.

Dank zij de toepassing van de in het actieplan vervatte maatregelen konden de uitgaven gehouden worden binnen de perken van een zeer matige stijging, namelijk + 3 % ten opzichte van de voorziene toename van 6,9 %. Dit plan dat in de eerste plaats een inkrimping beoogde van het financieel onevenwicht van de Sabena zal nochtans, en daarvan kon men zich zeer vlug rekenschap geven, niet al zijn vruchten dragen, onder andere inzake nieuwe rechten en verbetering van de bezetting.

Daarom heeft de Sabena een herstelplan op korte termijn ongemeend, dat betrekking heeft op het IATA-jaar 1973/1974. Dit eerste herstelplan zal worden gevolgd door plannen op middellange termijn die thans worden uitgewerkt.

Le plan de redressement 1973/1974 est essentiellement caractérisé par :

- a) l'établissement d'un programme « vols réguliers », caractérisé par une utilisation intensive du matériel volant et la suppression de plusieurs lignes et escales non rentables;
- b) l'affectation des avions ainsi « dégagés » à un programme « charter » intensif, en particulier sur l'Atlantique Nord;
- c) la réalisation d'économies résultant des nouveaux programmes (entre autres la suppression de la chaîne de révision des Caravelles, avions qui seront d'ailleurs abandonnés dans les années à venir).

Certaines de ces mesures auront, sur le plan de l'emploi, des répercussions dont l'ampleur et les conséquences sociales seront cependant atténuées grâce à une action du département et de la Sabena.

Il faut souligner aussi que, parallèlement aux efforts entrepris pour développer le potentiel au départ de la Belgique, une campagne de promotion de la Belgique vient d'être entreprise, en tout premier lieu aux Etats-Unis et au Canada, avec l'appui efficace du Commissariat général au Tourisme. Cette campagne, appelée « *Belgium Bonus Day* », doit attirer un plus grand nombre d'Américains dans notre pays grâce à des avantages divers sur les plans du logement, des excursions et des spectacles, à la condition qu'ils aient, à l'arrivée ou au départ de Bruxelles, emprunté les services de la Sabena pour leur vol transatlantique.

Ce plan de redressement est évidemment un plan ambitieux qu'il serait vain d'espérer réaliser en un an. Il ne faut donc pas s'attendre à ce qu'il porte ses pleins effets dès 1973. C'est pourquoi il paraît prudent de situer la perte de l'exercice à un niveau d'environ 825 millions de FB. En effet, des inconnues importantes subsistent : la programmation sociale actuellement en cours de négociation, l'influence de la dévaluation du dollar sur la recette, la charge des mesures de désengagement.

Il en résulterait cependant une amélioration de 420 millions environ par rapport à l'exercice qui vient de se clôturer. Ce résultat se base sur une augmentation très modérée, en l'occurrence 4 %, de l'offre en services réguliers, le trafic régulier exprimé en TKT devant, selon les plus récentes prévisions, s'accroître de près de 11 %.

Les perspectives sont certes encore plus favorables en ce qui concerne le trafic non régulier (charters), de sorte qu'au niveau du trafic total on prévoit une amélioration de 16 % des TKT de 1972 à 1973, pour un accroissement de 11 % seulement de l'offre totale (exprimée en TKO).

Sur la base de ces prévisions, le coefficient de chargement gagnerait 2,5 points environ en services réguliers, pour atteindre 61 %. Au niveau des exploitations totales régulières et non régulières, le gain serait de 3,5 points et le coefficient de chargement atteindrait 63 %. Cette amélioration devrait se présenter de manière à peu près égale dans toutes les composantes du trafic.

En ce qui concerne le coefficient d'occupation, qui est la mesure de l'utilisation de la capacité offerte en passage, on prévoit qu'il passera de 49,3 % en 1972 à 53 % en 1973, c'est-à-dire qu'il enregistra une amélioration de 3,7 points environ.

L'amélioration des résultats de la Société sera poursuivie au-delà de 1973 par des plans à moyen terme. Ceux-ci sont actuellement en cours d'élaboration au sein de la Société; ils seront ensuite examinés par le département.

Ces efforts internes de redressement seront complétés par des mesures d'assainissement de la structure financière de la Société. Il existe un déséquilibre flagrant entre le capital so-

Het herstelplan voor 1973/1974 wordt vooral gekenmerkt door :

- a) het opmaken van een programma voor de « geregelde vluchten » gekenmerkt door een doorgedreven gebruik van het vliegend materieel en de afschaffing van meerdere niet rendabele lijndiensten en landingsplaatsen;
- b) de aanwending van de aldus vrijgekomen vliegtuigen voor een doorgedreven charter-programma, inzonderheid op de Noordatlantische route;
- c) het verwezenlijken van besparingen voortkomend uit de nieuwe programma's (onder meer het stopzetten van de revisieketen Caravelle; van het gebruik van deze vliegtuigen zal trouwens in de komende jaren worden afgezien).

Sommige van deze maatregelen zullen inzake tewerkstelling een weerslag hebben, die evenwel zal worden verzacht in zijn omvang en zijn sociale gevolgen dank zij de tussenkomst van het Departement en van de Sabena.

Er zij eveneens op gewezen dat, parallel met de inspanningen aangewend voor de ontwikkeling van het potentieel bij vertrek uit België, zopas een campagne ter bevordering van België aangevat is, en dit in de eerste plaats in de Verenigde Staten en in Canada, met de daadwerkelijke hulp van het Commissariaat-generaal voor Toerisme. Deze campagne, *Belgium's Bonus Day* genoemd, heeft tot doel een groter aantal Amerikanen naar ons land te lokken door het verlenen van tal van voordelen inzake verblijf, uitstappen, en voorstellingen op voorwaarde dat ze bij aankomst te Brussel of vertrek uit deze stad de Sabena-lijnen gebruikt hebben voor hun transatlantische vlucht.

Dit herstelplan is natuurlijk ambitieus en kan onmogelijk in één jaar worden verwezenlijkt. Men moet dus niet verwachten dat het reeds vanaf 1973 zijn volle uitwerking zal hebben. Dit is de reden waarom wij voorzichtigheids-halve het verlies van het boekjaar op ongeveer 825 miljoen BF ramen. Er blijven immers nog belangrijke onbekenden over : de thans in bespreking zijnde sociale programmatie, de invloed op de ontvangst van de devaluatie van de dollar, de lasten voortkomend uit de afdankingsmaatregelen.

Ten opzichte van het zopas afgesloten boekjaar zou zulks evenwel een verbetering met 420 miljoen met zich brengen. Dit resultaat steunt op een zeer matige stijging met 4 % van het aanbod van geregelde diensten, terwijl het geregeld verkeer uitgedrukt in VTK volgens de meest recente ramingen met bijna 11 % zal aangroei.

De vooruitzichten zijn ongetwijfeld gunstiger wat het niet-geregelde verkeer (charter) betreft, zodat men in 1973 voor het globale verkeer een verbetering van 16 % van de VTK ten opzichte van 1972 verwacht, terwijl het totale aanbod met slechts 11 % (uitgedrukt in ATK) zal verhogen.

Op grond van deze ramingen zou de graad van belading met ongeveer 2,5 punten toenemen op de geregelde diensten om aldus 61 % te bereiken. Voor de gezamenlijke geregelde en niet-geregelde diensten zou de winst 3,5 punten bedragen en de beladingsgraad zou tot 63 % stijgen. Deze verbetering zou zich op bijna gelijke wijze voordoen voor al de samenstellende delen van ons verkeer.

Van de bezettingsgraad, die aangeeft in welke mate het aanbod gebruikt wordt, verwacht men dat hij van 49,3 % in 1972 zal stijgen tot 53 % in 1973, dit wil zeggen dat hij met ongeveer 3,7 punten zal toenemen.

De verbetering van de resultaten van de Maatschappij zal nog na 1973 worden voortgezet door plannen op middellange termijn. Deze worden thans uitgewerkt door de diensten van de Maatschappij en zullen vervolgens door het Departement worden onderzocht.

Deze interne inspanningen voor het herstel worden nog aangevuld door de maatregelen ter sanering van de financiële structuur van de Maatschappij. Er bestaat een uitge-

cial (750 millions de FB) — rémunéré d'ailleurs par un intérêt fixe et donc, du point de vue économique, assimilable à un emprunt — et l'immobilisé (6 737 millions de FB au 31 décembre 1972) ainsi que le chiffre d'affaires (10 044 millions de FB pour l'année 1972). Des propositions en vue de remédier à cet état de choses sont à l'étude.

Les vols non réguliers (charters) ont pris un développement considérable au cours des dernières années. Ce phénomène, qui résulte en ordre principal de l'augmentation du trafic lié au tourisme social, a été encouragé par la mise sur le marché d'une capacité de transport nouvelle, à savoir les « *supplementals* ». Les compagnies « charter » n'ont évidemment pas les mêmes charges que les compagnies de navigation régulière, notamment en ce qui concerne le respect des tarifs et des horaires. De là une certaine tendance à les voir écrémer le trafic au détriment des compagnies régulières. La politique du département doit tenir compte de la nécessité de sauvegarder les intérêts de notre compagnie nationale, tout en permettant un développement harmonieux de la navigation aérienne « à la demande ».

Un *modus vivendi* avait été établi en 1971 pour départager les intérêts des uns et des autres. Compte tenu des développements récents des vols non réguliers, une révision de ce protocole est à l'étude.

CHAPITRE III.

POLITIQUE INTERNATIONALE DES TRANSPORTS.

Lors de la discussion des budgets précédents, le Parlement était régulièrement informé de la politique internationale en matière de transports, politique qui s'est développée progressivement au sein du Benelux, de la C. E. E., de la Commission économique pour l'Europe à Genève, ainsi qu'au niveau de la Conférence européenne des Ministres des Transports.

Dans ces conditions, ils nous paraît indiqué de commenter les principaux résultats obtenus en 1972.

I. — Mesures prises pour l'ensemble du marché des transports.

La présidence du Comité des Transports intérieurs (C. T. I.) de la Commission économique pour l'Europe, qui relève des Nations Unies, a été exercée par la Belgique pendant les années 1971 et 1972.

Dans le cadre de ce Comité fonctionnent plusieurs groupes de travail, de rapporteurs et d'experts. Leurs travaux témoignent de l'étendue des domaines traités à Genève : transports par route, par voie ferrée, navigation intérieure, transports de marchandises dangereuses et de denrées périssables, transports combinés, problèmes douaniers, statistiques des transports, etc...

Il y a lieu de souligner l'importance particulière des activités entreprises par le C. T. I. en ce qui concerne les priorités définies par les Nations Unies, notamment en matière d'environnement, de commerce et de technologie.

Depuis quelques années, la tâche de cet organisme s'est considérablement accrue, à mesure que les gouvernements développaient, dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe, leur coopération dans ces secteurs. Lors de l'étude des effets de la motorisation, y compris la sécurité routière et les problèmes résultants du transport de mar-

sprochen onevenwicht tussen het maatschappelijk kapitaal (750 miljoen BF) — dat overigens vergoed wordt door een vaste interest en dus, op economisch vlak, mag worden gelijkgesteld met een lening — en de geïmmobiliseerde middelen (6 737 miljoen BF op 31 december 1972) evenals de omzet (10 044 miljoen BF voor 1972). Met het oog op de verbetering van deze toestand worden thans voorstellen onderzocht.

In de loop van de jongste jaren kenden de niet-geregelde vluchten (charters) een belangrijke ontwikkeling. Dit verschijnsel dat in de eerste plaats te wijten is aan de toename van het verkeer in verband met het sociaal toerisme, werd bevorderd door het op de markt brengen van een bijkomende vervoercapaciteit, te weten de « *supplementals* ». De chartermaatschappijen hebben vanzelfsprekend niet dezelfde lasten als de geregelde luchtvaartmaatschappijen, inzonderheid wat de inachtneming van tarieven en dienstregelingen betreft. Dit verklaart de neiging die ze hebben het verkeer af te romen, ten nadele van de geregelde maatschappijen. De gedragslijn van het Departement moet rekening houden met de noodzakelijkheid de belangen van onze Nationale Maatschappij te vrijwaren, en dit alhoewel aan het luchtvervoer op aanvraag de mogelijkheid moet worden geboden zich op harmonische wijze te ontwikkelen.

In 1971 werd een *modus vivendi* opgesteld om de belangen van de beide partijen degelijk te scheiden. Gezien de recente ontwikkelingen van de niet-geregelde vluchten, ligt thans een herziening van dat protocol ter studie.

HOOFDSTUK III.

INTERNATIONALE VERVOERPOLITIEK.

Bij de bespreking van de vorige begrotingen, werd het Parlement regelmatig ingelicht over de internationale vervoerpolitiek die geleidelijk tot stand is gekomen in het raam van Benelux, van de E. E. G., van de Economische Commissie voor Europa (E. C. E.) te Genève, en eveneens op het niveau van de E. C. M. T. (Europese Conferentie van de Ministers voor Transport).

In die omstandigheden is het aangewezen dat toelichting wordt verstrekt omtrent de voornaamste resultaten die in 1972 werden behaald.

I. — Maatregelen genomen voor het geheel van de vervoermarkt.

Het voorzitterschap van het Comité voor Inlands Transport van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (C. I. T.) werd door België waargenomen tijdens de jaren 1971 en 1972.

In het kader van dit Comité zijn verscheidene werkgroepen, rapporteursgroepen en groepen van experts bedrijvig. Hun werk getuigt van de omvang van de vraagstukken die te Genève behandeld worden : vervoer over de weg, per spoor, over de binnenwateren, vervoer van gevaarlijke producten en bederfbare waren, gecombineerde transporten, problemen inzake douane, vervoerstatistiek, enz...

Aandacht moet geschonken worden aan het bijzonder belang van de activiteiten van voormeld C. I. T., met betrekking tot de prioriteiten vastgelegd door de Verenigde Naties, o.m. in verband met het milieu, de handel en de technologie.

De taak van dit organisme heeft sinds enkele jaren fel toeegenomen, naarmate de Regeringen in het kader van de Economische Commissie voor Europa hun samenwerking in genoemde sectoren hebben ontwikkeld. Naar aanleiding van de studie van de gevolgen van de motorisering, met inbegrip van de verkeersveiligheid en van de moeilijkheden die

chandises dangereuses, le C. T. I. s'est préoccupé des questions d'environnement dans le secteur des transports.

Le pourcentage de marchandises dangereuses transportées à travers l'Europe est élevé. Des experts s'occupent actuellement de la révision et de l'harmonisation des règlements sur les transports internationaux de ces marchandises. Le programme approuvé par le C. T. I. devrait conduire à l'harmonisation totale des conventions A. D. R., relatives au transport international des marchandises dangereuses par route, et des conventions R. I. D., relatives au même transport par chemin de fer. En outre, un groupe d'experts procédera à l'élaboration de recommandations concernant le trafic fluvial international autre que le trafic rhénan, pour lequel il y a déjà une convention (A.D.N.R.).

Compte tenu des exigences actuelles du trafic de marchandises, le Comité a examiné, dans le cadre de la circulation routière, certains problèmes particuliers d'application posés par la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (C. M. R.).

Au cours de sa dernière session, le C. T. I. a adopté la Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (C. V. R.). Cette convention est importante pour le trafic touristique et elle pourra être signée du mois de mars 1973 au mois de février 1974. En vue de l'unification d'un système européen de marquage des routes, le C. T. I. a également adopté un Protocole additionnel à l'Accord européen, qui complète la Convention de 1968 sur la signalisation routière. Il pourra être signé par les Etats pendant un an à partir du mois de mars 1973.

Les accords européens complétant les Conventions de 1968 sur la circulation routière et sur la signalisation routière ont déjà été signés par plusieurs pays, parmi lesquels figure la Belgique.

De nombreux règlements techniques complétant l'Accord de 1958 sur l'adoption de conditions uniformes d'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur ont été élaborés et d'autres sont en voie de préparation avec la participation de presque tous les pays, même non européens, qui produisent des véhicules. Ces règlements concernent non seulement les véhicules mais aussi les carburants, les pneumatiques, les accessoires et les matériaux pour la construction des infrastructures. Ils constituent un facteur très important dans les domaines de la sécurité routière, de l'environnement et du développement du commerce international.

En collaboration avec l'Organisation intergouvernementale consultative de la Navigation maritime, le Comité a préparé la Conférence mondiale de l'O. N. U. / O. M. C. I. sur le transport international par conteneurs.

Depuis la fin de cette Conférence, tenue à Genève au mois de novembre 1972, une Convention internationale sur la sécurité des conteneurs (C. S. C.) et une Convention douanière relative aux conteneurs peuvent être signées par les Etats. La seconde Convention achève la révision de la Convention douanière de 1956 relative aux conteneurs, convention qu'elle abrogera lorsqu'elle entrera en vigueur.

Afin d'améliorer les facilités douanières au passage des frontières, le Comité étudie actuellement les modifications qu'il conviendrait d'apporter à la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets T. I. R.

En ce qui concerne les statistiques des transports, le Comité élaborera, en 1973, des recommandations en vue du recensement de la circulation routière qui aura lieu en 1975.

En vue d'une unification du droit en matière de transports par voies navigables, le Comité a adopté une Con-

gepaard gaan met het transport van gevaarlijke goederen, heeft de C. I. T. uiting gegeven aan haar bezorgdheid omtrent de problemen die zich op het vlak van het leefmilieu stellen in de vervoersector.

Het percentage van de gevaarlijke producten die door Europa worden vervoerd is hoog. De reglementering betreffende het transport van die goederen wordt thans door deskundigen herzien en geharmoniseerd. Het door het C. I. T. goedgekeurd programma zou moeten leiden tot de algehele harmonisering van de A. D. R.-overeenkomsten die het internationaal wegvervoer van deze goederen tot voorwerp hebben en de R. I. D.-overeenkomsten betreffende hetzelfde vervoer per spoor. Bovendien zal een groep experts aanbevelingen uitwerken m.b.t. de internationale trafiek over de binnenwateren andere dan de Rijn, waarvoor reeds een overeenkomst bestaat (A. D. N. R.).

Rekening houdend met de huidige vereisten van de goederentrafiek, onderzoekt het Comité inzake wegverkeer bepaalde bijzondere toepassingsproblemen, die gerezen zijn in het raam van de Overeenkomst betreffende het contract over het internationaal goederenvervoer over de weg (C. M. R.).

In zijn laatste zitting heeft het C. I. T. zijn goedkeuring gehecht aan de Overeenkomst betreffende het contract over het internationaal wegvervoer van reizigers en reisgoed (C. V. R.). Deze overeenkomst is van belang voor het toerisme en zal van maart 1973 tot februari 1974 ter ondertekening voorliggen. Met het oog op de éénmaking van een Europees systeem van wegmarkering, heeft het C. I. T. eveneens het bij het Europees akkoord gevoegde Protocol aangenomen waarbij de Overeenkomst van 1968 over de wegsignalisatie wordt aangevuld; het kan door de Staten ondertekend worden van maart 1973 af.

De Europese akkoorden ter aanvulling van de Overeenkomsten van 1968 over het wegverkeer en de wegsignalisatie, werden reeds door verscheidene landen ondertekend, waaronder België.

Talrijke technische reglementen — ter aanvulling van het Akkoord van 1958 betreffende de goedkeuring van eenvormige homologatie-voorwaarden voor de uitrusting en onderdelen van motorvoertuigen — werden opgesteld, terwijl andere worden voorbereid met medewerking van haast alle landen, zelfs niet-Europese, die voertuigen produceren. Die reglementen betreffen niet enkel de voertuigen, maar ook de brandstof, de banden, de onderdelen en het materiaal voor de bouw van de infrastructuur. Zij vormen een belangrijke factor op het gebied van de wegveiligheid, van het milieu en van de ontwikkeling van de internationale handel.

In samenwerking met de Intergoevernementele consultatieve organisatie voor de Zeevaart, heeft het Comité de Wereldconferentie U. N. O. / O. M. C. I. over het containervervoer voorbereid.

Sinds het einde van deze Conferentie die te Genève gehouden werd in november 1972, kunnen een internationale Overeenkomst over de veiligheid van de containers (C. S. C.) en een Douaneovereenkomst over de containers, door de Staten ondertekend worden. De tweede Overeenkomst beëindigt de herziening van de Douaneovereenkomst van 1956 over de containers en zal deze laatste afschaffen wanneer zij van kracht zal worden.

Ten einde de douanefaciliteiten voor het grensoverschrijdend vervoer te verbeteren, worden momenteel de wijzigingen bestudeerd, die in de Douaneovereenkomst over het internationaal goederenvervoer met behulp van het T. I. R.-dokument moeten worden aangebracht.

Wat de statistieken inzake transport aangaat, zal het Comité in 1973 aanbevelingen opstellen, met het oog op de telling betreffende het wegverkeer die in 1975 zal plaatsgrijpen.

Voor de eenmaking van het recht inzake het vervoer over de binnenwateren, heeft het Comité een Overeenkomst

vention sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux (C. L. N.). Cette convention peut être signée par les Etats à partir du mois de mars 1973 jusqu'à celui de février 1974.

Le Comité a constaté qu'il est nécessaire de parvenir à un accord sur la date limite d'introduction de l'attelage automatique dans l'ensemble de l'Europe, afin de parvenir à une meilleure coopération en matière de transports ferroviaires.

Il a aussi souhaité qu'entre en vigueur le plus rapidement possible, l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour les transports.

Pour conclure, il est permis de constater que le Comité des transports intérieurs, s'efforce, à l'aide de ses organes subordonnés, de favoriser le développement harmonieux des transports, d'éliminer les entraves à la circulation internationale des marchandises et des personnes, et d'améliorer l'efficacité des réseaux de transports, grâce à une politique économique rationnelle.

Il a élaboré de nombreuses recommandations, conventions et normes destinées à faciliter les transports internationaux dans l'ensemble de l'Europe ainsi qu'à uniformiser et améliorer les réglementations nationales.

II. — Mesures relatives au transport par route.

1. Mesures de libéralisation.

a) Benelux.

Un aspect important, qui retient particulièrement l'attention des pays du Benelux, est celui de la libéralisation des transports rémunérés de marchandises par route.

Cette libéralisation implique cependant la réalisation de trois phases différentes :

— La première phase, qui vise la libéralisation du transport routier intra-Benelux, c'est-à-dire entre pays du Benelux, a été réalisée dès 1962. Ce transport est depuis lors soumis à une tarification à fourchette, tarification qui a été remplacée, à partir du mois de juin 1971, par un nouveau tarif, tenant compte celui-là de l'augmentation du coût d'exploitation intervenue depuis 1962.

— La deuxième phase, devant permettre aux transporteurs d'un pays partenaire d'effectuer des transports entre un autre pays partenaire et des pays tiers, a été partiellement réalisée depuis le mois de janvier 1969 en ce sens que de tels transports sont autorisés, mais à condition qu'ils aient lieu en transit par le pays d'immatriculation du véhicule.

— La troisième phase enfin, prévoyant l'autorisation pour tout transporteur professionnel résidant sur le territoire du Benelux de participer aux transports intérieurs dans les deux autres pays partenaires, n'a pas encore été entamée à ce jour.

Bien que le Comité de Ministres du Benelux ait, le 11 mars 1970, approuvé le projet de décision d'une libéralisation limitée des transports de marchandises par route effectués sur le territoire d'un autre pays du Benelux ou entre ce territoire et un pays tiers (sans transit par le pays où le véhicule est immatriculé), ce Comité n'a toutefois pas signé le projet de décision, pour la bonne raison que la mise en application de la deuxième phase requiert au préalable l'accord des principaux pays tiers concernés, en particulier de la France et de la République fédérale d'Allemagne.

goedgekeurd over de beperking van de verantwoordelijkheid van de scheepseigenaars (C. L. N.), die ter ondertekening door de Staten voorligt van maart 1973 tot februari 1974.

Met het oog op een betere samenwerking op het stuk van het vervoer per spoor, heeft het Comité de noodzakelijkheid vastgesteld van een akkoord over de einddatum voor het invoeren van de automatische koppeling in geheel Europa.

Het heeft ook de wens geuit dat het Akkoord over het internationaal vervoer van bederfelijke waren en over de daartoe aan te wenden speciale voertuigen, zo spoedig mogelijk van kracht zou worden.

Tot besluit kan men vaststellen dat het Comité voor het Inlands Transport, samen met zijn ondergeschikte organen tracht een harmonische ontwikkeling van het vervoer te bewerkstelligen, de belemmeringen inzake internationaal goederen en personenverkeer op te heffen en de doeltreffendheid der vervoernetten te verbeteren door het voeren van een rationele economische politiek.

Het werkt talrijke aanbevelingen, conventies en normen uit, om het internationaal vervoer in geheel Europa te vergemakkelijken en om de nationale wetgevingen te uniformiseren en te verbeteren.

II. — Maatregelen met betrekking tot het wegvervoer.

1. Liberalisatiemaatregelen.

a) Benelux.

Een belangrijk aspect, dat in het bijzonder de aandacht gaande houdt van de Benelux-landen, is dat van de vrijmaking van het bezoldigd goederenvervoer over de weg.

Deze liberalisatie vergt nochtans de verwezenlijking van drie verschillende fazen :

— De eerste faze, die de liberalisatie van het intra-Benelux wegvervoer beoogde, d.w.z. het vervoer tussen de Beneluxlanden, werd van 1962 af gerealiseerd. Dit vervoer is sindsdien onderworpen aan margetarieven, die sedert juni 1971 werden vervangen door een E. E. G. tarief dat rekening houdt met de toeneming van de exploitatiekosten die sinds 1962 is ingetreden.

— De tweede faze die de vervoerders van een partnerland moet toelaten vervoer te verrichten tussen een ander partnerland en derde landen, werd ten dele gerealiseerd sinds januari 1969, in die zin dat dergelijke transporten zijn toegelaten, op voorwaarde echter dat ze plaatshebben in doorvoer door het land waar het voertuig is ingeschreven.

— met de derde faze ten slotte, waarbij elke beroepsvervoerder die verblijft op het grondgebied van Benelux, de kans krijgt om deel te nemen aan het binnenlands vervoer in elk der twee andere partnerlanden, werd tot op heden geen aanvang gemaakt.

Alhoewel het Comité van Ministers van Benelux op 11 maart 1970 het beslissingsontwerp had goedgekeurd voor een beperkte liberalisatie van het goederenvervoer over de weg, dat plaats heeft op het grondgebied van een ander Beneluxland of tussen dit grondgebied en een ander derde land (zonder doorvoer door het land waar het voertuig is ingeschreven), heeft dit Comité nochtans het beslissingsontwerp niet ondertekend, omdat de tenuitvoerlegging van de tweede faze het voorafgaand akkoord vereist van de voornaamste betrokken derden landen, in het bijzonder van Frankrijk en de Duitse Bondsrepubliek.

Alors que la France a donné son accord, pour autant qu'il s'agisse d'un essai avec un nombre très limité de transporteurs, la République fédérale d'Allemagne, qui représente le potentiel de transport le plus important pour les pays du Benelux, a refusé, quant à elle, l'application de la mesure aux relations de transport avec ce pays.

Or, entamer une expérience uniquement pour la deuxième phase avec la France, comme le propose le collège d'impulsion auquel le problème de la libéralisation a été soumis pour avis, ne donnerait aucun résultat bénéfique pour nos transporteurs et serait, en fait, une expérience unilatérale dont ne profiteraient que les transporteurs néerlandais.

La réalisation de la deuxième phase ne peut donner aucun résultat valable pour notre pays, aussi longtemps que la République fédérale d'Allemagne n'autorise pas les transports visés dans ladite phase. Des contacts seront repris avec ce pays afin de le convaincre, ainsi que l'a fait la France, d'accepter de tels transports. Quant à la réalisation de la troisième phase, les pays du Benelux sont, en principe, d'accord pour accepter un essai comportant un nombre limité de véhicules, mais des divergences de vues subsistent encore quant aux modalités d'exécution.

b) C. E. E.

Le 31 décembre 1972 est venu à expiration le Règlement (C. E. E.) 1018/68 du Conseil, fixant un contingent de 1 200 autorisations communautaires pour les transports internationaux de marchandises par route.

A cet égard, le Conseil devait, d'une part, en vue de l'élargissement de la Communauté, trouver une réglementation transitoire, à laquelle seraient intégrés les candidats à l'adhésion et, d'autre part, augmenter sensiblement le contingent global, afin de tenir compte de l'accroissement des échanges depuis 1968 et de l'élargissement de la C. E. E. Tous les Etats membres étaient, de prime abord, d'accord pour considérer que le nombre d'autorisations actuellement en la possession de chaque pays reste acquis et pour attribuer des quotas équitables aux trois pays adhérents.

Le problème majeur consistait à trouver une solution à la répartition du supplément entre les Etats membres pour la période transitoire pendant laquelle les neuf Etats membres devront statuer sur le régime définitif en matière de capacité.

Dans ce but, l'Allemagne et la France préconisent une augmentation linéaire pour chaque pays. Par contre, les pays du Benelux rejettent le principe de la linéarité, puisque la production industrielle, le commerce extérieur et l'activité portuaire des divers Etats membres ne progressent pas linéairement non plus et qu'il faut donc avant tout tenir compte des besoins réels des transporteurs routiers de chaque pays.

En outre les pays du Benelux n'ont cessé de souligner que le contingent communautaire a été créé, en premier lieu, pour effectuer des trafics multilatéraux. Or, il est indéniable que les pays qui ont le mieux utilisé le contingent actuel sont ceux du Benelux.

Par conséquent, les plus grandes augmentations devraient aller aux pays pour lesquels les besoins en matière d'autorisations communautaires se font le plus sentir.

C'est finalement lors de sa session des 18 et 19 décembre 1972 que le Conseil a pu adopter le règlement (C. E. E.) n° 2829/72 en matière de capacité des transports de marchandises par route entre Etats membres.

Ce nouveau règlement est le résultat d'un compromis entre les deux tendances divergentes. En effet, il proroge,

Terwijl Frankrijk zijn akkoord heeft betuigd voor zover het enkel ging om een proef met een zeer beperkt aantal vervoerders, heeft de Duitse Bondsrepubliek, die het belangrijkste vervoerpotentieel voor de Benelux-landen vertegenwoordigt, geweigerd dat deze maatregel zou worden toegepast voor de vervoerrelaties met dit land.

Het doorvoeren van een experiment, alleen voor de tweede fase met Frankrijk, zoals voorgesteld door het stimuleringscollege waaraan het probleem van de liberalisatie voor advies werd voorgelegd, zou echter geen enkel nuttig resultaat voor onze vervoerders opleveren. Het zou in feite neerkomen op een unilaterale liberalisering dat alleen de Nederlandse vervoerders ten goede zou komen.

De realisatie van de tweede fase kan geen enkel waardevol resultaat voor ons land opleveren, zolang de Duitse Bondsrepubliek de transporten die in de desbetreffende fase worden bedoeld, niet toelaat. Met dit land zal terug contact worden opgenomen ten einde het te overtuigen deze transporten toe te laten, net zoals Frankrijk dit deed. Wat betreft de realisatie van de derde fase gaan de Benelux-landen in principe akkoord om een proef met een beperkt aantal vervoerders te aanvaarden. Over de uitvoeringsmodaliteiten ervan bestaan echter nog meningsverschillen.

b) E. E. G.

Op 31 december 1972 kwam een einde van de Verordening (E. E. G.) 1018/68 van de Raad, houdende de invoering van een contingent van 1 200 communautaire vergunningen voor het internationaal goederenvervoer over de weg.

In dit verband dienden Raad, enerzijds met het oog op de verruiming van de Gemeenschap, een overgangsreglementering uit te werken, waarbij de toetredingskandidaten aan bod zouden komen en anderzijds het globale contingent te verhogen, ten einde rekening te houden met de aangroei van de goederenuitwisseling sinds 1968 en de verruiming van de E. E. G. Van het begin af waren alle Lid-Staten akkoord om het aantal vergunningen die waarover elk land beschikt als verworven te beschouwen en om redelijke quota's aan de drie toetredende landen toe te kennen.

Het belangrijkste probleem bestond er in een oplossing te vinden voor de verdeling van het supplement tussen de Lid-Staten tijdens de overgangperiode, in de loop waarvan de negen Lid-Staten zich zullen moeten uitspreken over het definitieve regime inzake capaciteit.

Met dit oogmerk, waren Duitsland en Frankrijk voorstander van een lineaire verhoging voor elk land. De Benelux-landen daarentegen verwierpen de lineaire regeling, daar de industriële productie, de buitenlandse handel en de havenactiviteit van de verschillende Lid-Staten ook niet lineair toenemen en dat vooral dient rekening gehouden te worden met de reële noden van de gewegvervoerders van elk land.

Bovendien hebben de Benelux-landen herhaaldelijk onderstreept dat het communautair contingent in de eerste plaats geschapen werd om multilateraal vervoer te verrichten. Welnu, het is ontegensprekelijk dat de landen die het huidige contingent het best gebruikt hebben, de Benelux-landen zijn.

De grootste verhogingen zouden derhalve moeten toegekend worden aan die landen, waarvan de behoefte inzake communautaire vergunningen het grootst is.

Het is uiteindelijk tijdens zijn zitting van 18 en 19 december 1972 dat de Raad de Verordening (E. E. G.) n° 2829/72 inzake capaciteit van het internationaal goederenvervoer over de weg tussen Lid-Staten heeft kunnen aannemen.

Deze nieuwe Verordening is het resultaat van een compromis tussen de twee uiteenlopende strekkingen. Inderdaad,

pour une période de deux ans, le régime découlant du règlement n° 1018/68 en ce qui concerne la constitution d'un contingent communautaire pour les transports entre Etats membres en prévoyant une augmentation globale du contingent existant de deux fois 15 % au 1^{er} avril 1973 et au 1^{er} janvier 1974.

Le règlement prévoit également, pour les pays adhérents, des quotas provisoires basés sur les échanges et le trafic, étant entendu que le Conseil, sur la proposition de la Commission, devra se prononcer, avant le 1^{er} avril 1973, sur l'adaptation des quotas des nouveaux adhérents, en tenant compte notamment de l'augmentation du trafic enregistré depuis 1969 entre ces pays et les six premiers Etats membres.

En ce qui concerne les Six, l'augmentation du contingent de chaque Etat membre est basée sur l'expérience et est le résultat de l'application de la formule suivante : augmentation linéaire pour la moitié, utilisation des autorisations en trafic multilatéral pour un tiers et utilisation en trafic bilatéral pour un sixième. Aux trois nouveaux Etats membres ont été octroyés, à défaut d'expérience, des accroissements individuels de 15 %.

Sous réserve des quotas supplémentaires qui pourraient encore être accordés aux trois nouveaux Etats membres, la répartition du contingent sera la suivante :

	Du 1 ^{er} janvier au 31 mars 1973	Jusque fin 1973	1974
Belgique	161	191	221
Allemagne	286	321	356
France	286	313	341
Italie	194	230	266
Luxembourg	33	45	58
Pays-Bas	240	279	318
Danemark	59	68	77
Irlande	20	23	26
Royaume-Uni	99	114	129
	1 378	1 587	1 792

2. Mesures sur le plan de l'organisation au sein de la C. E. E.

De même que le Règlement sur le contingent communautaire, le Règlement (C. E. E.) 1174/68 instaurant un régime de tarifs bilatéraux pour les transports de marchandises entre les Etats membres est venu à expiration le 31 décembre 1972; et le Conseil, en adoptant les 18 et 19 décembre 1972, le Règlement (C. E. E.) 2826/72, a décidé de proroger le régime tarifaire de deux ans. A la demande de la délégation belge, un groupe de travail élaborera, avant le 30 juin 1973, un rapport destiné à permettre au Conseil d'apprécier les conditions devant être imposées lors de la conclusion de contrats particuliers. En outre, la Commission présentera, avant le 30 septembre, des propositions relatives au régime à instaurer ultérieurement en matière de prix et de conditions de transport, afin que le Conseil puisse prendre une décision à ce sujet avant la fin de 1973. A cet égard, il y a lieu de rappeler que lors du Conseil des 17 et 18 mai 1972, la Belgique avait déjà fait part de ses préoccupations en la matière.

L'expérience des premiers mois d'application des tarifs bilatéraux a démontré, en effet, que l'interprétation très libé-

zij verlengt voor een periode van twee jaar het regime ingesteld door de Verordening n° 1018/68 wat betreft de invoering van een communautair contingent voor het vervoer tussen Lid-Staten, terwijl ze in een globale verhoging van het huidige contingent met twee maal 15 % op 1 april 1973 en op 1 januari 1974 voorziet.

De Verordening bepaalt eveneens voor de toetredende landen voorlopige quota's die gesteund zijn op de goederenuitwisseling en het verkeer, en bepaalt bovendien dat de Raad, op voorstel van de Commissie, zich zal dienen uit te spreken tijdens zijn eerstvolgende bijeenkomst, over de aanpassing van de quota's der nieuwe Lid-Staten, rekening houdend onder meer met de ontwikkeling sedert 1969 van het verkeer tussen deze Staten en de zes eerste Lid-Staten.

Wat betreft de Zes, steunt de verhoging van het contingent toegekend aan iedere Lid-Staat op de ervaring en is zij het resultaat van de toepassing van volgende formule : voor de helft een lineaire verhoging, gebruik van de vergunningen in multilateraal verkeer voor één derde en bilateraal gebruik voor één zesde. Aan de drie nieuwe Lid-Staten, werden bij gebrek aan ervaring, individuele verhogingen van 15 % toegekend.

Onder voorbehoud van de bijkomende quota's die eventueel aan de drie nieuwe Lid-Staten nog zouden kunnen worden toegekend, zal het contingent worden verdeeld als volgt :

	Van 1 januari tot 31 maart 1973	Tot einde 1973	1974
België	161	191	221
Duitsland	286	321	356
Frankrijk	286	313	341
Italië	194	230	266
Luxemburg	33	45	58
Nederland	240	279	318
Denemarken	59	68	77
Ierland	20	23	26
Verenigd Koninkrijk	99	114	129
	1 378	1 584	1 792

2. Maatregelen op het gebied van de organisatie in de E. E. G.

Zoals voor de Verordening inzake het communautair contingent, liep ook de Verordening (E. E. G.) 1174/68 houdende de invoering van een stelsel van bilaterale tarieven voor het goederenvervoer tussen de Lid-Staten, ten einde op 31 december 1972 en heeft de Raad door het aannemen op 18 en 19 december 1972 van de Verordening (E. E. G.) 2826/72, beslist het tarievenstelsel met twee jaar te verlengen. Op verzoek van de Belgische Delegatie zal een werkgroep, vóór 30 juni 1973 een rapport uitbrengen aan de hand waarvan de Raad zich een oordeel zal kunnen vormen omtrent de voorwaarden die bij het afsluiten van bijzondere overeenkomsten moeten worden opgelegd. Verder zal de Commissie voor 30 september voorstellen indienen met betrekking tot het later in te voeren regime inzake vervoerprijzen en vervoer voorwaarden, zodat de Raad hieromtrent einde 1973 een beslissing zal kunnen nemen. In dit opzicht zij eraan herinnerd dat België reeds tijdens de Raadszitting van 17 en 18 mei 1972 uiting gegeven had aan zijn bezorgheid ter zake.

Uit de manier waarop de bilaterale tarieven tijdens de eerste maanden werden toegepast, blijkt inderdaad

rale, par certains pays, des articles du Règlement tarifaire relatifs aux contrats particuliers met en danger le système de tarification bilatérale en matière de transports routiers internationaux.

Nous considérons que le tarif doit être la règle et le contrat particulier l'exception, à défaut de quoi c'est peine inutile que d'imposer des tarifs. Le Règlement, tel qu'il est conçu actuellement, peut favoriser une ruineuse concurrence entre les transporteurs.

C'est pourquoi la délégation belge propose de fixer des critères plus stricts à la conclusion de contrats particuliers, à savoir une augmentation sensible du volume à transporter pendant une période de trois mois.

Pour ce qui est des trois nouveaux Etats membres, ceux-ci devront appliquer ces tarifs le 1^{er} janvier 1974 au plus tard.

Finalement, les Etats membres et la Commission se sont engagés à accorder des réductions pour quantités, à harmoniser les tarifs qu'il y a lieu d'appliquer en cas d'intervention de commissionnaires de transport et à rechercher une simplification de la publicité assurée aux contrats particuliers.

3. Mesures d'harmonisation.

a) Mesures techniques prises par la C. E. E.

1^o) Lors de ses sessions des mois de novembre et décembre 1972, le Conseil des Ministres, après consultation des pays adhérents, a confirmé son accord sur l'orientation générale en matière de *poids et dimensions des véhicules utilitaires*, orientation retenue lors de sa session du mois de mai.

Il y a lieu de rappeler qu'après des années de discussion, le Conseil a réussi à se mettre d'accord sur les éléments essentiels d'une réglementation communautaire en la matière, c'est-à-dire :

- une limitation à 11 tonnes du poids maximum par essieu simple;
- le poids total autorisé des ensembles des véhicules serait de 40 tonnes;
- la longueur maximum du véhicule articulé ne pourrait excéder 15,50 m;
- la puissance minimale des moteurs serait fixée à 7 CV-DIN par tonne autorisée.

Lors de la consultation des trois pays adhérents, les Ministres des Transports du Danemark, de l'Irlande et du Royaume-Uni se sont opposés à l'élément principal de l'orientation commune des Six, c'est-à-dire le poids maximum de 11 tonnes par essieu simple.

Pour leur part, les adhérents sont d'avis qu'il ne faudrait pas dépasser 10 tonnes.

Etant donné qu'ils estiment que des intérêts vitaux sont en jeu pour leurs pays, les nouveaux membres auraient regretté d'être placés par les Six devant un fait accompli.

C'est la raison pour laquelle le Conseil a décidé les 18 et 19 décembre 1972 de ne pas encore adopter la directive et de poursuivre les travaux afin de trouver une solution équitable pour tous.

Les Six ont toutefois convenu que, pour la poursuite des travaux, l'orientation commune continuera à constituer l'expression de leur position commune et ils espèrent qu'un accord pourra être réalisé, en 1973, sur cette base au sein du Conseil à Neuf.

dat ingevolge de zeer vrije interpretatie, die door sommige Staten wordt gegeven aan de artikelen van de tariefverordening met betrekking tot de bijzondere overeenkomsten, het bilaterale tariefsysteem inzake internationaal goederenvervoer in gevaar wordt gebracht.

Wij stellen dat het tarief de regel moet zijn en de bijzondere overeenkomst de uitzondering, zo niet loont het de moeite niet tarieven op te leggen. De Verordening zoals zij nu is opgevat, kan een ruineuze concurrentie tussen de vervoerders in de hand werken.

Daarom stelt de Belgische delegatie voor strengere criteria voor het afsluiten van bijzondere overeenkomsten vast te stellen, met name een gevoelige verhoging van het te vervoeren volume gedurende een periode van drie maanden.

De drie nieuwe Lid-Staten zullen van hun kant deze tarieven ten laatste van 1 januari 1974 af moeten toepassen.

Tot slot hebben de Lid-Staten en de Commissie zich er toe verbonden kwantiteitskortingen in te voeren, de toe te passen tarieven bij tussenkomst van een vervoercommissienair te harmoniseren en te zoeken naar een vereenvoudiging van de publiciteit voor de bijzondere overeenkomsten.

3. Maatregelen tot harmonisatie.

a) Technische maatregelen getroffen door de E. E. G.

1^o) Tijdens zijn zittingen van november en december 1972, heeft de Raad van Ministers, na de raadpleging van de toetredende landen, zijn akkoord betreffende de *gemeenschappelijke oriëntatie inzake de maten en gewichten der bedrijfsvoertuigen*, bevestigd, zoals reeds overeengekomen was tijdens zijn zitting van de maand mei.

Er zij aan herinnerd dat de Raad na jaren discussie, erin geslaagd is het eens te worden omtrent de belangrijkste elementen van een communautaire reglementering terzake, d.w.z. :

- beperking van de maximum druk per enkelvoudige as tot 11 ton;
- een maximum toegelaten totaalgewicht der samenstellen van voertuigen van 40 ton;
- een maximum-lengte van een samenstel van trekker en oplegger van 15,5 m;
- een motorvermogen van minimum 7 PK-DIN per ton toegelaten gewicht.

Tijdens de raadpleging der drie toetredende Staten, hebben de Ministers van Vervoer van Denemarken, Ierland en het Verenigd Koninkrijk zich verzet tegen het hoofdelement van de gemeenschappelijke oriëntatie van de Zes, namelijk het maximum gewicht van 11 ton per enkelvoudige as.

Van hun kant zijn de toetreders van mening dat men de 10 ton niet zou mogen overschrijden.

Door het feit dat de nieuwe Lid-Staten vitale belangen voor hun landen inroepen, zouden ze het betreurd hebben moesten zij door de Zes voor een voldongen feit zijn gesteld.

Om die reden heeft de Raad op 18 en 19 december 1972 beslist de richtlijn nog niet aan te nemen en de werkzaamheden voort te zetten om een billijke oplossing voor allen te vinden.

De Zes zijn nochtans overeengekomen dat voor het vervolg van de werkzaamheden, de gemeenschappelijke oriëntatie verder de uitdrukking zal zijn van hun gemeenschappelijke positie en zij hopen dat in 1973 op deze basis een akkoord zal kunnen worden bereikt in de schoot van de Raad van Negen Lid-Staten.

2°) *Suppression des parasites radioélectriques produits par les moteurs à allumage commandé équipant les véhicules à moteur.*

Une directive du Conseil, du 20 juin 1972, prévoit l'homologation dans un délai de 18 mois par les Etats membres des dispositifs d'anti-parasitage répondant aux normes communautaires.

3°) *Mesures à prendre contre les émissions de polluants provenant des moteurs diesel destinés à la propulsion des véhicules.*

Le Conseil a arrêté le 2 août 1972 une directive concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de polluants provenant des moteurs diesel destinés à la propulsion des véhicules. Dans un délai de 18 mois, les Etats membres ne peuvent refuser la réception d'un véhicule pour des motifs concernant les émissions de polluants provenant du moteur diesel propulsant ledit véhicule si celui-ci répond aux normes communautaires.

4°) *Règles communes pour les transports internationaux de marchandises par route pour compte d'autrui.*

Le Conseil a arrêté, le 19 décembre, une directive modifiant la première directive du 23 juillet 1962 relative à l'établissement de certaines règles communes pour les transports internationaux de marchandises par route pour compte d'autrui en vue d'assurer la libéralisation des transports routiers entre certaines régions côtières de la Communauté séparées par une voie maritime.

b) *Harmonisation dans le domaine de la sécurité et de la qualité de la vie.*

Tout comme les années précédentes, la Conférence européenne des Ministres des Transports a examiné l'ensemble des mesures destinées à améliorer la sécurité de la circulation routière.

Parmi les nombreux problèmes inscrits au programme de la Conférence, celui de l'information des usagers de la route a fait l'objet d'un examen approfondi. Une résolution à ce sujet a été adoptée par le Conseil des Ministres.

Elle contient notamment :

— les mesures d'information et d'éducation qui devraient, en principe, combiner l'information objective et la motivation du comportement des usagers,

— l'éducation en cette matière qui devrait être entamée dès que possible par les parents et dans les écoles maternelles. Cette éducation doit présenter un caractère attrayant, tout en demeurant efficace. Cela implique un enseignement approprié en matière de sécurité routière, exigeant une formation préalable du cadre enseignant.

En même temps que le problème de la sécurité routière, le Conseil a examiné l'évolution récente des accidents de la route. Il ressort des statistiques fournies par les pays membres que les causes principales d'accidents (excès de vitesse, ivresse au volant, non-respect de la priorité, dépassements illégaux...) pourraient être combattus par une conjonction de mesures techniques et éducatives, par un contrôle plus strict, par une meilleure éducation des usagers de la route en général...

2°) *Bestrijding van radiostoringen veroorzaakt door motoren met elektrische ontsteking van motorvoertuigen.*

Een richtlijn van de Raad van 20 juni 1972 voorziet in de toepassing door de Lid-Staten, binnen een termijn van 18 maanden van de ontstoringsinrichtingen die beantwoorden aan de communautaire normen.

3°) *Maatregelen te nemen tegen de verontreiniging door dieselmotoren bestemd voor het aandrijven van voertuigen.*

De Raad van de E. E. G. heeft op 2 augustus 1972 een richtlijn vastgelegd inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten, met betrekking tot de maatregelen die moeten worden genomen tegen de verontreiniging door dieselmotoren bestemd voor het aandrijven van voertuigen. Binnen een termijn van 18 maanden mogen de Lid-Staten de goedkeuring van een voertuig niet weigeren om redenen die verband houden met de verontreiniging verwekt door de dieselmotor die dit voertuig aandrijft, indien die beantwoordt aan de communautaire normen.

4°) *Gemeenschappelijke regelen voor het internationaal vervoer van goederen over de weg voor rekening van derden.*

De Raad heeft op 19 december een richtlijn aangenomen, tot wijziging van de eerste richtlijn van 23 juli 1962, inzake de vaststelling van bepaalde gemeenschappelijke regels voor het internationaal goederenvervoer voor rekening van derden, ten einde het wegvervoer tussen bepaalde kuststreken van de Gemeenschap gescheiden door een zeeweg te liberaliseren.

b) *Harmonisatie op het gebied van de veiligheid en het milieubeheer.*

Zoals de vorige jaren heeft de Europese Conferentie van Ministers van Vervoer een onderzoek gewijd aan de maatregelen bestemd om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Onder de talrijke problemen ingeschreven op het programma van de Conferentie, werd dat van de voorlichting van de weggebruikers grondig onderzocht. Hierover werd een resolutie door de Ministerraad aangenomen.

Ze behelst o.m. :

— de maatregelen inzake informatie en opvoeding die in principe de objectieve informatie en de motivering van de gedragingen van de weggebruikers moeten verenigen;

— de opvoeding in dit verband waarmee zo vlug mogelijk zou moeten begonnen worden door de ouders en in het kleuteronderwijs. Deze opvoeding moet een aantrekkelijk karakter bezitten maar tegelijk efficiënt blijven. Zulks omvat een aangepast onderwijs inzake wegveiligheid, wat een voorafgaande vorming vergt voor het onderwijzend personeel.

Samen met het probleem van de verkeersveiligheid, heeft de Raad de recente evolutie van de ongevallen over de weg onderzocht. Uit de statistische gegevens die door de Lid-Staten werden verstrekt, is gebleken dat de belangrijkste oorzaken van de verkeersongevallen (overdreven snelheid, dronkenschap aan het stuur, niet-naleven van voorrangregels, verboden inhaalmanoeuvres...) zouden kunnen worden bestreden door een samenvoeging van technische en educatieve maatregelen, door een strengere controle en door een betere opleiding van de weggebruikers in het algemeen.

En ce qui concerne l'incidence des problèmes de transport sur la qualité de l'environnement, une résolution relative à l'intensité du bruit des véhicules a été adoptée par le Conseil au mois de juin 1972. Cette résolution tend à remplacer les normes actuelles par des normes plus strictes qui doivent être revues et complétées périodiquement dans la mesure où de nouveaux abaissments du niveau maximal du bruit sont techniquement possibles et compatibles avec les obligations internationales.

D'autre part, cette résolution veut encourager la recherche de moyens susceptibles d'être utilisés en vue d'abaisser encore le bruit des véhicules et celle de moyens permettant de mesurer les niveaux des bruits émis par les véhicules routiers, dans le but de pouvoir les utiliser lors des contrôles routiers ou dans les centres de contrôle.

III. — Mesures intéressant les transports par voies navigables.

Immobilisation temporaire de bateaux affectés au transport de marchandises sur les voies navigables de la C. E. E.

Dans le prolongement de sa résolution du 27 janvier 1970 selon laquelle une priorité devrait être accordée à l'élaboration d'une réglementation relative à l'immobilisation temporaire de bateaux sur le Rhin, le Conseil de Ministres de la C. E. E. a, les 18 et 19 décembre 1972, marqué son accord sur la décision relative à l'ouverture de la négociation d'un accord sur la mise en œuvre d'une réglementation concernant l'immobilisation temporaire de bateaux affectés aux transports de marchandises et applicable à certaines voies d'eau. A l'élaboration de cette réglementation devront participer, outre la Communauté économique européenne, les Parties contractantes de la Convention révisée pour la navigation sur le Rhin et de la Convention sur la canalisation de la Moselle. Cette réglementation sera donc applicable à la Belgique, à l'Allemagne, à la France, au Luxembourg, aux Pays-Bas, au Royaume-Uni et à la Suisse, pays tiers pour la Communauté.

La réglementation sera applicable aux voies d'eau soumises aux régimes définis par les Conventions précitées. Cette réglementation pourra cependant être étendue par la suite aux bassins étroitement liés à celui du Rhin.

Il convient de noter que, lors des discussions au Conseil, la Belgique a obtenu satisfaction sur deux points essentiels, à savoir :

— l'exclusion du trafic national en Belgique, y compris le trafic de marchandises en transit sur l'Escaut maritime entre Gand et Anvers ainsi que le trafic de marchandises belgo-français franchissant la frontière franco-belge. La Belgique sera ainsi en mesure de maintenir son système d'affrètement au tour de rôle;

— l'insertion d'une disposition interdisant aux employeurs de licencier leur personnel pour des raisons d'immobilisation, de façon à empêcher toute régression sociale.

Il convient de rappeler que l'objectif de l'immobilisation temporaire est de réduire dans la limite des possibilités financières du fonds, dont les seules recettes sont celles provenant des cotisations de la batellerie, les déséquilibres temporaires qui se manifestent entre l'offre et la demande de cale, pouvant provoquer des perturbations graves du

M.b.t. de weerslag van de verkeersproblemen op de kwaliteit van het leefmilieu werd, in juni 1972, door de Raad van de E. C. M. T. een resolutie aangenomen betreffende de intensiteit van het geluid der voertuigen. Deze resolutie beoogt de vervanging van de huidige norm door meer strengere normen die periodiek zouden worden herzien en aangevuld in de mate dat nieuwe verlagingen van het maximum geluidsniveau technisch mogelijk en verenigbaar zijn met de verplichtingen voortvloeiend uit internationale verbintenissen.

Anderzijds beoogt deze resolutie het onderzoek aan te moedigen van de middelen die kunnen worden aangewend om het geluid van de voertuigen nog te verminderen en van de middelen om de geluidsniveaus van de wegvoertuigen te meten, ten einde deze middelen te kunnen toepassen bij het uitvoeren van controles, hetzij langs de weg, hetzij in de controlocentra.

III. — Maatregelen m.b.t. het vervoer over de binnenwateren.

Het tijdelijke opleggen van vaartuigen die zijn bestemd voor het goederenvervoer over de binnenwateren in de E. E. G.

Ten gevolge van de resolutie van 27 januari 1970 volgens welke prioriteit zou moeten worden verleend aan de uitwerking van de reglementering betreffende het tijdelijk opleggen van vaartuigen die de Rijn bevaren, heeft de Raad van de E. E. G. op 18 en 19 december 1972, zijn instemming betuigd met de beschikking strekkende tot het aanknopen van onderhandelingen over een akkoord omtrent de invoering van een op bepaalde waterwegen van toepassing zijnde reglementering inzake het tijdelijk opleggen van voor het goederenvervoer bestemde vaartuigen. Aan de uitwerking van deze reglementering zullen, buiten de Europese Economische Gemeenschap, de contracterende partijen moeten deelnemen die bij de herziene Rijnvaartakte en bij de Overeenkomst betreffende de kanalisatie van de Moesel werden betrokken. Deze reglementering zal aldus van toepassing zijn op België, Frankrijk, Luxemburg, Nederland, het Verenigd Koninkrijk en op het voor de Gemeenschap zijnde derde land, Zwitserland.

Het toepassingsgebied van deze reglementering zal zich uitstrekken tot de waterwegen welke vallen onder de stelsels van vorengenoemde Akte en Overeenkomst. Later kan het evenwel worden uitgebreid tot de bekkens die nauw verbonden zijn met de Rijn.

Er zij opgemerkt dat tijdens de discussies die in de schoot van de Raad hebben plaatsgevonden, België op twee belangrijke punten voldoening heeft gekregen, te weten :

— de uitsluiting van het binnenlands vervoer in België, waaronder ook het transitovrachtverkeer op de Zeeschelde tussen Gent en Antwerpen en het Belgisch-Frans vrachtvervoer over de Belgisch-Franse grens valt. Aldus zal België zijn systeem van beurtrolreglementering in stand kunnen houden;

— de invoering van een bepaling die aan de werkgevers verbiedt, om op grond van stilleggingsredenen personeel af te danken, ten einde te beletten dat een sociale achteruitgang zou intreden.

Er zij aan herinnerd dat het tijdelijk opleggen van de voor het goederenvervoer bestemde vaartuigen tot doel heeft, binnen de limiet van de financiële mogelijkheden van het opleggingsfonds — waarvan de enige inkomsten zijn deze die voortkomen van de bijdragen van de schipperij — de tijdelijke onevenwichtigheden tussen vraag en aanbod van

marché, et qui ne sont pas liées à des causes inhérentes à la gestion des entreprises de la batellerie. L'objectif ne peut être de fixer un niveau plancher permanent des frets pendant toutes les périodes de dépression, ni de remédier à des causes structurelles.

En outre, pour combattre les déséquilibres structurels il faudra cinq ans au plus tard après l'entrée en vigueur de la réglementation sur l'immobilisation, prendre des mesures pour adapter l'offre à la demande à long terme.

Lors de la réunion du Conseil de décembre, il a également été convenu que l'Acte de Mannheim de 1868, garantissant la liberté de navigation sur le Rhin, devra être révisé en même temps, de façon à assurer sa conformité avec le régime d'immobilisation.

IV. — Mesures se rapportant aux problèmes portuaires.

Comme le précédent Ministre des Communications le signalait déjà le 26 septembre 1972 dans son exposé sur le budget de 1972, des concertations portuaires ont eu lieu à deux reprises en 1971 entre la Belgique et les Pays-Bas. Elles ont été organisées tout particulièrement afin de connaître les vues des autorités portuaires au sujet des moyens à mettre en œuvre pour renforcer la politique portuaire de Benelux.

Une troisième concertation portuaire vient de se terminer, le 16 octobre 1972, à Amsterdam, et les résultats obtenus à l'issue de ces trois concertations peuvent se résumer comme suit :

— *en matière d'échange d'informations au sujet des investissements dans les régions portuaires.*

Les Ministres et les autorités portuaires ont convenu de mettre à jour, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, les plans des autorités belges et néerlandaises concernant les travaux d'infrastructure projetés dans les différents ports.

— *en matière de politique portuaire dans le cadre des Communautés européennes.*

Les Ministres et les autorités portuaires ont pris connaissance du rapport que la Commission des transports a consacré à l'opportunité d'une politique portuaire européenne et aux possibilités de réaliser cette politique.

Les autorités portuaires, tant belges que néerlandaises, sont favorables à une politique portuaire européenne, mais elles estiment que la réalisation de celle-ci doit se faire progressivement.

En vue de la prochaine concertation portuaire, la Commission des transports a été chargée de présenter un rapport sur la structure des tarifs et sur les tarifs appliqués dans les différents ports du Benelux.

— *en matière de comptes d'exploitation.*

Les Ministres et les autorités portuaires ont pris connaissance du rapport établi par la Commission des transports concernant les causes des principales mutations dans la comparaison des comptes d'exploitation des ports d'Anvers, de Rotterdam et d'Amsterdam pour les exercices 1966 et 1969.

laadruimte te verminderen. Het gaat dus om onevenwichtigheden die ernstige verstoringen van de markt kunnen te weegbrengen en die niet gebonden zijn aan oorzaken die inherent zijn aan het beheer van binnenvaartondernemingen. Het doel mag niet zijn in feite een permanente vrachtdrempel vast te stellen gedurende al de depressieperiodes, noch de oorzaken van structureel aard te verhelpen.

Ter bestrijding van de structurele evenwichtsverstoringen moeten bovendien uiterlijk vijf jaar na de inwerkingtreding van de oplegging, maatregelen worden genomen, ten einde het aanbod aan de vraag op lange termijn aan te passen.

Tijdens de Raad van december werd eveneens overeengekomen dat, voor zover nodig, de Akte van Mannheim van 1868, die de vrije scheepvaart op de Rijn waarborgt, gelijktijdig zal dienen te worden herzien ten einde de conformiteit ervan met het opleggingsregime te verzekeren.

IV. — Maatregelen die betrekking hebben op havenproblemen.

Zoals de vorige Minister van Verkeerswezen in zijn uitzetting over de begroting van 1972, op 26 september 1972, reeds mededeelde, vond in 1971 tweemaal Zeehavenoverleg plaats tussen België en Nederland. Dit overleg werd speciaal belegd om de inzichten te kennen van de havenbeheerders inzake de voorgenomen maatregelen om de Benelux-havenpolitiek te versterken.

Een derde Zeehavenoverleg ging door te Amsterdam op 16 oktober 1972. De bereikte resultaten, na driemaal Zeehavenoverleg, kunnen als volgt worden samengevat :

— *inzake het uitwisselen van informatie betreffende de investeringen in de havengebieden.*

De Ministers en de havenbeheerders zijn overeengekomen, om naarmate de werkzaamheden vorderen, de plannen op punt te stellen van de Belgische en Nederlandse overheden betreffende de vooropgestelde infrastructuurwerken in de verschillende havens.

— *inzake het havenbeleid in het kader van de Europese Gemeenschappen.*

De Ministers en de havenbeheerders hebben kennis genomen van het rapport dat door de Commissie voor het Verkeer werd opgesteld over de opportuniteit van een Europees havenbeleid en de mogelijkheden om een dergelijk beleid tot stand te brengen.

Zowel de Belgische als de Nederlandse havenbeheerders zijn gunstig gestemd t.o.v. een Europees havenbeleid; zij zijn nochtans van mening dat de verwezenlijking ervan geleidelijk aan dient te gebeuren.

Met het oog op het volgend Zeehavenoverleg werd de Commissie voor het Verkeer ermede belast een rapport op te stellen betreffende de tarievenstructuur en de tarieven die in de verschillende Benelux-havens worden toegepast.

— *inzake de studie van de exploitatierekeningen.*

De Ministers en de havenautoriteiten hebben kennis genomen van het rapport dat door de Commissie voor het Verkeer werd uitgebracht betreffende de oorzaken van de verschillende mutaties in de vergelijking van de exploitatierekeningen, voor de jaren 1966 en 1969, van de havens van Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam.

Ils ont également pris connaissance du rapport intérimaire de la Commission des Communications au sujet de la possibilité d'accroître la comparabilité des comptes d'exploitation des ports.

Cette Commission a été chargée d'élaborer un projet de système de comptes uniformes et de faire rapport à ce sujet au cours de la prochaine concertation portuaire. Les comptes d'exploitation pour les trois grands ports du Benelux (Rotterdam, Anvers, Amsterdam) devant également être uniformisés pour certains autres ports du Benelux, les Ministres et les autorités portuaires ont pris connaissance de l'état d'avancement des travaux effectués au sein de la Commission des Communications et ont chargé celle-ci de présenter un rapport lors de la prochaine concertation portuaire.

— *en matière d'environnement dans les zones portuaires.*

Etant donné la gravité du problème de la pollution du sol, de l'air et de l'eau dans les zones portuaires, le Groupe de travail mixte Communications-Santé publique a été chargé de présenter, lors de la quatrième concertation portuaire, un rapport concernant les mesures additionnelles à prendre pour les zones portuaires, ainsi que les possibilités d'établir des normes communes pour ces zones.

Ce Groupe de travail a également été chargé d'établir un aperçu des avantages fiscaux accordés dans certains pays européens aux entreprises qui effectuent des investissements pour la protection de l'environnement.

— *en matière d'harmonisation des statistiques.*

Pour la prochaine concertation portuaire, la Commission des Communications a été chargée de présenter un rapport concernant les possibilités d'indiquer, dans tous les ports du Benelux, le volume des marchandises transportées en tonnage de jauge brute, tant pour la perception des droits tarifaires que pour l'établissement des statistiques.

V. — Mesures relatives au trafic ferroviaire.

1. C. E. E.

Le Conseil des Ministres des 6 et 7 novembre 1972 a pris acte du deuxième rapport établi par les entreprises de chemins de fer des six pays membres sur l'évolution de leur coopération.

En réponse à la note adressée par le Conseil des 17 et 18 mai 1972, les réseaux des six chemins de fer ont notamment établi un projet de société européenne des chemins de fer et défini leurs objectifs généraux pour l'avenir. Le Conseil entamera ultérieurement la discussion de ce rapport.

2. C. E. M. T.

En ce qui concerne la promotion du trafic ferroviaire international, le Conseil des Ministres de la C. E. M. T. a abordé la question de la délégation de pouvoirs réciproque des chemins de fer pour l'octroi de réductions tarifaires.

On s'efforcera de définir l'intérêt commun des réseaux, afin d'inciter les chemins de fer à concevoir leur politique commerciale de manière à favoriser le développement optimum du trafic international et à améliorer ainsi la position des transports ferroviaires sur le marché.

Zij hebben eveneens kennis genomen van het interim-rapport dat door de Commissie voor het Verkeer werd uitgebracht, betreffende de mogelijkheid om de vergelijkbaarheid van de exploitatierekeningen te verbeteren.

Deze Commissie werd verzocht een ontwerp uit te werken van een uniform rekeningenstelsel en hierover verslag uit te brengen tijdens het volgende Zeehavenoverleg. Aangezien de uniformisatie van de exploitatierekeningen van de drie grote Benelux-havens (Rotterdam, Antwerpen, Amsterdam) ook voor enkele andere Benelux-havens dient te worden doorgevoerd, hebben de Ministers en de havenbeheerders kennis genomen van de stand der werkzaamheden die in de schoot van de Commissie voor het Verkeer werden verricht en hebben zij deze Commissie verzocht rapport uit te brengen tijdens het volgende havenoverleg.

— *inzake milieu-hygiëne in de havengebieden.*

Omwille van de ernst van het vraagstuk van bodem-, lucht- en waterverontreiniging in de zeehavengebieden, werd de Gemengde Werkgroep Verkeer-Volksgezondheid verzocht, voor het vierde Zeehavenoverleg verslag uit te brengen betreffende de additionele maatregelen die voor de havengebieden dienen te worden getroffen alsmede over de mogelijkheden om gemeenschappelijke normen voor deze gebieden te bepalen.

Deze Werkgroep werd eveneens belast een overzicht op te stellen van de fiscale voordelen die in zekere Europese landen worden toegekend aan ondernemingen die investeringen verrichten ter bescherming van het leefmilieu.

— *inzake harmonisatie van statistieken.*

Voor het volgende havenoverleg, werd de Commissie voor het Verkeer verzocht een verslag op te stellen betreffende de mogelijkheden om in iedere Beneluxhaven de vervoerde hoeveelheid goederen uit te drukken in bruto-tonnemaat zowel met het oog op de inning van de havenrechten als voor de opstelling van statistieken.

V. — Maatregelen t.o.v. het vervoer per spoor.

1. E. E. G.

De Raad van Ministers heeft, tijdens zijn zittingen van 6 en 7 november 1972, akte genomen van het tweede rapport, dat werd opgesteld door de spoorwegondernemingen der Zes Lis-Staten en dat betrekking heeft op de evolutie van hun samenwerking.

In antwoord op de hen door de Raad geadresseerde nota van 17 en 18 mei 1972, hebben de spoorwegmaatschappijen o.m. hun inzichten m.b.t. de eventuele oprichting van een Europese spoorwegmaatschappij doen kennen en hun algemene oogmerken voor de toekomst bepaald. De Raad zal later de bespreking van het rapport aanvangen.

2. E. C. M. T.

M.b.t. de bevordering van het internationaal spoorwegvervoer, heeft de Raad van Ministers van de E. C. M. T. het onderzoek aangevat van de wederzijdse delegatiebevoegdheid van de spoorwegen voor het verlenen van tariefverminderingen.

Er zal getracht worden het gemeenschappelijk belang van de netten te bepalen ten einde de spoorwegen ertoe aan te zetten hun commercieel beleid zodanig op te vatten dat het internationaal vervoer optimaal wordt bevorderd en aldus hun positie op de markt wordt verbeterd.

Dans le domaine de la standardisation du matériel roulant, le pourcentage des wagons standardisés et unifiés s'élève à 40,9 % de l'effectif total. Par contre, le pourcentage des wagons unifiés et standardisés introduits dans le parc en 1971 ne représente que 36 %, en raison des besoins en wagons spéciaux qui se prêtent mal à une standardisation.

Signalons encore l'intérêt que la Conférence porte aux grands axes de communications. Ceux-ci exigent en effet une large coordination. Les investissements énormes qui devront être faits en cette matière dans un proche avenir, en particulier pour le développement des nouvelles techniques dans le domaine des grandes vitesses, rendent cette coordination impérative; un choix uniforme paraît s'imposer si l'on veut éviter le transbordement des voyageurs et des marchandises entre réseaux, opération qui ferait perdre le temps gagné.

En 1970, une résolution relative à l'attelage automatique a été adoptée à Florence. A cet égard, des négociations ont eu lieu entre l'U. I. C. et l'O. S. J. D., afin d'arrêter des délais d'application compatibles avec ceux fixés par la C. E. M. T. dans sa résolution.

Un accord a été réalisé au cours d'une réunion tenue les 15 et 16 mai 1972; il comporte les éléments suivants :

— à partir d'un jour du mois d'avril 1981 qui reste à fixer, les wagons devront être munis d'un attelage automatique pour être admis en trafic international, les tampons latéraux étant maintenus sur ces wagons;

— pour la fin de 1985, à une date restant à fixer ultérieurement, les wagons munis de tampons latéraux ne seront plus admis en trafic international.

Conclusion.

Le présent aperçu des nombreuses décisions prises dans le domaine de la politique internationale des transports donne une idée de la complexité et de la diversité des problèmes abordés dans le contexte européen.

1. Cette activité et cette collaboration internationales seront loin de se ralentir pendant l'année 1973, puisque c'est dans le courant de cette année que la C. E. M. T. organisera un symposium sur le thème général des transports dans la décennie 1980-1990.

Il ne fait pas de doute que, face à une Communauté européenne élargie, la C. E. M. T. pourra jouer un rôle actif dans l'élaboration de la politique européenne des transports. De nombreux problèmes dépassent, en effet, le cadre de la Communauté élargie.

Les thèmes qui seront abordés lors du Symposium de 1973 concernent :

- les effets des modifications de la société qui affecteront la demande de transport de voyageurs et de marchandises;
- les effets de l'innovation sur l'offre de transport (techniques nouvelles ou conventionnelles) des voyageurs;
- les effets de l'innovation sur l'offre de transport de marchandises;
- la modification dans la planification, l'organisation et le financement du transport pour la décennie 1980-1990;
- les effets du transport sur la qualité de vie.

Wat de standaardisatie van het rollend materiaal betreft, bedraagt het percentage wagons van het eenvormige en standaardtype, 40,9 % van het totale effectief. Het percentage van de eenvormige en gestandaardiseerde wagons dat in 1971 werd ingeschakeld in het wagenpark, bedraagt daarentegen slechts 36 %, dit omwille van de behoeften aan speciale wagons die zich moeilijk lenen tot standaardisatie.

Vermelden wij nog het belang dat de Conferentie hecht aan de grote verkeersaders. Deze vergen inderdaad een ruime coördinatie. Gezien de enorme investeringen die in de nabije toekomst terzake zullen moeten worden gedaan, meer bepaald voor de ontwikkeling van nieuwe technieken op het stuk van hoge snelheden, is deze coördinatie noodzakelijk en zal men tot een uniforme keuze moeten komen, wil men het overstappen van reizigers en het overladen van goederen tussen netten vermijden en de ingewonnen tijd aldus niet verliezen.

In 1970 werd te Florence een resolutie aangenomen met betrekking tot de automatische koppeling. In dit verband hadden onderhandelingen plaats tussen de U. I. C. en de O. S. J. D. om de toepassingstermijnen te bepalen die verenigbaar zouden zijn met die welke de E. C. M. T. in haar resolutie had vastgelegd.

Tijdens een vergadering, die op 15 en 16 mei 1972 plaatsvond, kwam een akkoord tot stand dat volgende elementen bevat :

— vanaf een nader te bepalen dag in april 1981, zullen de wagons moeten voorzien zijn van een automatische koppeling om tot de internationale trafiek te worden toegelaten; de laterale buffers op de wagons zullen echter behouden blijven;

— tegen einde 1985, op een dag die later zal worden bepaald, zullen de wagons met laterale buffers niet meer toegelaten worden tot de internationale trafiek.

Besluit.

Dit overzicht van de talrijke beslissingen die werden genomen op het gebied van het internationale vervoerbeleid geeft een idee van de complexiteit en van de diversiteit der problemen die in Europees verband worden aangesneden.

1. Deze activiteit en medewerking op internationaal vlak zullen zeker niet verminderen in 1973, vermits gedurende dit jaar de E. C. M. T. een symposium zal organiseren rond het algemeen thema van het vervoer in het decennium 1980-1990.

Het lijkt geen twijfel dat, t.o.v. de verruimde Europese Gemeenschap, de E. C. M. T. een actieve rol zal kunnen spelen bij de uitwerking van een Europees vervoerbeleid. Vele problemen overschrijden immers het kader van de verruimde Gemeenschap.

De bijkomende thema's die op het Symposium 1973 zullen ter sprake komen, betreffen :

- de weerslag van de veranderingen die zich in de maatschappij voltrekken en die een invloed zullen uitoefenen op de vraag naar personen- en goederenvervoer;
- de weerslag van de innovatie op het transportaanbod (van nieuwe of conventionele technieken) voor de reizigers;
- de weerslag van de innovatie op het transportaanbod van goederen;
- wijziging in de planning, de organisatie en de financiering van het transport voor de periode 1980-1990;
- de weerslag van het vervoer op de kwaliteit van het leefmilieu.

Dans le cadre de la politique générale des transports, la C. E. M. T. abordera également les problèmes relatifs aux obligations de service public, les investissements dans les chemins de fer, les routes et les voies navigables, les transports à grande vitesse en Europe et les grands axes européens de communications.

Dans le domaine des chemins de fer, les études porteront notamment sur l'établissement d'une carte des grands axes ferroviaires, sur l'évolution de la situation financière des chemins de fer et sur l'attelage automatique.

L'étude des problèmes routiers et des transports routiers, ainsi que de la sécurité routière, est prévue au programme de cette année. En ce qui concerne la sécurité routière, la C. E. M. T. poursuivra sa campagne en faveur du port de la ceinture de sécurité et s'intéressera entre autres au problème de la limitation de vitesse et à l'harmonisation de la réglementation en matière de délivrance et de retrait du permis de conduire.

En ce qui concerne le tunnel sous la Manche, le Conseil a constitué, à la demande de la Belgique, un groupe restreint en vue d'examiner l'ensemble des problèmes des voies d'accès à caractère européen et les répercussions que la mise en service du tunnel pourrait avoir sur la structure et le développement des transports en Europe. Ce groupe fonctionnera à partir de la fin de l'année 1973.

Le programme prévoit aussi, dans le courant de l'année 1973, des travaux concernant les cours d'eau, ainsi que les transports combinés et urbains.

En conclusion, il y a lieu de souligner le rôle futur de la C. E. M. T. dans le contexte de l'élargissement du Marché Commun.

Etant donné que neuf des dix-huit pays membres font désormais partie de la Communauté élargie, la C. E. M. T. devra tenir compte des progrès accomplis dans le cadre des Communautés européennes, de façon à assurer une coordination dans un ensemble européen plus vaste. D'autre part, la C. E. M. T. devra continuer à jouer son rôle d'intermédiaire entre la C. E. E. et la Commission économique pour l'Europe, réunissant à la fois les pays de l'Europe occidentale et de l'Europe orientale.

2. Par ailleurs, en ce qui concerne la C. E. E., on peut conclure que malgré les difficultés, la réalisation de l'Europe des transports a fait des progrès et que l'avenir de la politique commune semble autoriser des espoirs justifiés.

Du fait de l'élargissement de la Communauté, l'une des premières tâches du Conseil de la Communauté nouvelle sera de définir les objectifs de la politique commune des transports, compte tenu de la situation nouvelle créée par l'adhésion de trois nouveaux Etats membres. A cet égard, il sera opportun d'aborder une nouvelle série de problèmes, tels que la technologie et les problèmes de l'environnement dans le domaine des transports.

En outre, l'élargissement de la Communauté devra sans doute prendre en considération l'extension de l'action communautaire aux transports maritimes, ainsi qu'une politique concrète dans le domaine des transports aériens.

3. Le Groupe de travail ministériel des Communications de Benelux poursuivra en 1973, outre les objectifs de la libéralisation totale des transports routiers et les programmes portuaires, l'harmonisation des conditions techniques des véhicules routiers, dans la mesure où les travaux en cours à la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies et aux Communautés européennes le permettront.

In het kader van het algemeen transportbeleid, zal de E. C. M. T. eveneens de problemen betreffende de verplichtingen van de openbare diensten, de investeringen in de spoorwegen, de wegen en de waterwegen, het vervoer met hoge snelheden in Europa en de grote Europese verkeersaders aanpakken.

Op het gebied van de spoorwegen, zullen studies ondernomen worden met betrekking tot het opstellen van een kaart van de grote spoorverbindingen, de evolutie van de financiële situatie van de spoorwegen en de automatische koppeling.

De studie van de wegproblemen en van het wegvervoer alsmede van de verkeersveiligheid is voorzien in het programma van dit jaar. Wat de verkeersveiligheid betreft, zal de E. C. M. T. haar campagne voortzetten ter bevordering van het dragen van de veiligheidsgordels en zal zij zich o.m. ook interesseren aan het probleem van de snelheidsbeperking en aan de harmonisering van de reglementering inzake uitreiking en intrekking van het rijbewijs.

Wat betreft de Tunnel onder het Kanaal, heeft de Raad op verzoek van België, een beperkte werkgroep opgericht om enerzijds alle problemen te onderzoeken die zich stellen in verband met de toegangswegen met Europees karakter en om anderzijds de gevolgen te bestuderen die de indienstneming van de Tunnel zou kunnen hebben op de structuur en de ontwikkeling van het vervoer in Europa. Deze groep zal zijn werkzaamheden aanvangen vanaf einde 1973.

In de loop van het jaar 1973 voorziet het programma eveneens werkzaamheden die de waterwegen, alsmede het gecombineerd en het stedelijk vervoer betreffen.

Tot slot dient de toekomstige rol van de E. C. M. T. te worden onderstreept in de context van de verruiming van de Gemeenschappelijke Markt.

Aangezien negen van de achttien Lid-Staten deel uitmaken van de verruimde Gemeenschap, zal de E. C. M. T. rekening moeten houden met de vooruitgang die in het kader van de Europese Gemeenschappen gerealiseerd wordt, om zodoende een coördinatie te verzekeren in een verruimd Europees geheel. Voorts zal de E. C. M. T. haar rol van tussenpersoon moeten blijven vervullen, tussen de E. E. G. en de Economische Commissie voor Europa, die tegelijk Oost- en West Europese landen verenigt.

2. Wat voorts de E. E. G. betreft, mag men besluiten, dat ondanks de ernstige moeilijkheden, de realisatie van een Europa van het vervoer vooruitgang heeft gemaakt en dat de toekomst van de gemeenschappelijke politiek een gewettigde hoop toelaat.

Ingevolge de verruiming van de gemeenschap, zal één van de eerste taken van de Raad van de nieuwe Gemeenschap erin bestaan de objectieven te definiëren van een gemeenschappelijke vervoerpolitiek, waarbij rekening zal dienen te worden gehouden met de nieuwe situatie die ontstaan is door de toetreding van drie nieuwe Lid-Staten. In dit opzicht, zal het opportuun zijn een reeks problemen aan te snijden, zoals de technologie en de milieuproblematiek op het gebied van het vervoer.

Daarenboven zal de verruimde Gemeenschap wellicht de uitbreiding in overweging moeten nemen van de gemeenschappelijke actie tot het maritiem vervoer, alsmede tot een concreet beleid inzake luchtvaart.

3. Naast de oogmerken betreffende de volledige liberalisatie van het wegvervoer en de havenprogramma's, zal de Ministeriële Benelux-werkgroep voor het Verkeer in 1973 de harmonisering van de technische eisen van de wegvoertuigen voortzetten, in de mate dat de bij de Economische Commissie voor Europa en bij de Europese Gemeenschappen aan de gang zijnde werkzaamheden zulks zullen toelaten.

Il serait souhaitable que les Gouvernements du Benelux saisissent les Communautés européennes d'une initiative tendant à promouvoir, si possible, la création d'un réseau international futur de transports guidés à grande vitesse faisant appel à une seule technique.

Cette action devrait tendre, entre autres, à ce que tous les pays de la Communauté s'engagent à ne créer aucune ligne internationale à très grande vitesse par une technologie nouvelle avant l'aboutissement des négociations sur la définition d'un système unique.

CHAPITRE IV.

EVOLUTION DES CREDITS BUDGETAIRES.

1. Dépenses ordinaires.

Le budget ajusté pour l'année 1972 s'élève à 16 335 225 000 F, alors que les crédits sollicités pour l'année 1973 s'élèvent à 20 321 490 000 F, soit une augmentation de 3 986 265 000 F par rapport au budget précédent.

Outre l'incidence des fluctuations de l'index et de la programmation sociale, l'importante majoration constatée provient essentiellement :

1° de la majoration de 600 000 000 de F du crédit prévu pour les subventions aux sociétés de transports urbains et à la Société nationale des Chemins de fer vicinaux, à titre de contribution à l'équilibre de leur compte d'exploitation (section I — chapitre II — art. 22.01).

2° de la majoration de 3 072 000 000 de F du crédit alloué à la Société nationale des Chemins de fer à titre de compensation des charges résultant des obligations de service public, de la normalisation des comptes, de la coordination des transports et de servitudes inhérentes à la notion de service public (1^{re} partie) (section I — chapitre II — art. 32.01 a).

Les raisons de cet accroissement des crédits ont été données au cours de cet exposé.

2. Dépenses extraordinaires.

Ce budget s'élève, en ce qui concerne les crédits d'engagement, à 6 096 000 000 de F, et, en ce qui concerne les crédits d'ordonnancement, à 13 635 500 000 de F. Il accuse, par rapport au budget de 1972, une majoration de respectivement 136 000 000 de F et de 1 202 439 000 de F.

Cette dernière majoration résulte principalement :

1° de l'augmentation de 348 000 000 de F de la dotation allouée au Fonds spécial institué par l'article 15 du statut de la Régie des Voies aériennes (chapitre III — art. 61.01);

2° de l'augmentation de 281 000 000 de F de la dotation prévue pour le Fonds destiné à assurer le maintien et le développement de la marine marchande et de la pêche maritime (chapitre III — art. 61.02);

3° de l'augmentation de 810 000 000 de F du crédit prévu pour la promotion des transports urbains (chapitre V — art. 81.28).

Het ware wenselijk dat de Benelux-regeringen bij de Europese Gemeenschappen het initiatief zouden nemen om, indien mogelijk, de aanleg aan te moedigen van een toekomstig internationaal net voor geleid vervoer met hoge snelheid mits toepassing van éénzelfde techniek.

Deze actie zou er o.m. moeten toe leiden dat alle landen van de Gemeenschap zich ertoe verbinden geen enkele internationale lijn voor zeer hoge snelheden volgens een nieuwe techniek aan te leggen zolang de onderhandelingen over het aanvaarden van een uniform systeem niet tot resultaten hebben geleid.

HOOFDSTUK IV.

EVOLUTIE VAN DE BEGROTINGSKREDIETEN.

1. Gewone uitgaven.

Voor het jaar 1972 bedraagt de aangepaste begroting 16 335 225 000 F terwijl voor het jaar 1973 de aangevraagde kredieten 20 321 490 000 F belopen, hetzij een verhoging van 3 986 265 000 F ten opzichte van de vorige begroting.

Benevens de weerslag van de schommelingen van de index en de sociale programmatie, is de aanzienlijk vastgestelde verhoging in hoofdzaak te wijten aan :

1° de verhoging met 600 000 000 F van het krediet voorzien voor de toelagen aan de maatschappijen voor stedelijk vervoer en aan de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen als bijdrage tot het evenwicht van hun exploitatie-rekening (sectie I — hoofdstuk II — art. 22.01);

2° de verhoging met 3 072 000 000 F van het krediet toegekend aan de Nationale Maatschappij der Spoorwegen ter compensatie van de lasten voortvloeiend uit de verplichtingen van openbare dienst, de normalisatie van de rekeningen, de coördinatie van het vervoer en de dienstbaarheden eigen aan het begrip openbare dienst (1^e deel) (sectie I — hoofdstuk II — artikel 32.01 a).

De redenen van deze stijging der kredieten werden uiteengezet in de loop van deze uiteenzetting.

2. Buitengewone uitgaven.

Deze begroting bedraagt 6 096 000 000 F, wat de vastlegingskredieten betreft en 13 635 500 000 F, wat de ordonnanceringskredieten betreft. T.o.v. 1972 stegen deze kredieten met 140 000 000 F respectievelijk 1 202 439 000 F.

Deze laatste stijging is hoofdzakelijk te wijten aan :

1° de verhoging met 348 000 000 F van de dotatie toegekend aan het bijzonder Fonds ingesteld bij artikel 15 van het statuut van de Regie der Luchtwegen (hoofdstuk III — art. 61.01);

2° de verhoging met 281 000 000 F van de dotatie voorzien voor het Fonds bestemd om het behoud en de ontwikkeling te verzekeren van de handelsvloot en van de zeevisserij (hoofdstuk III — art. 61.02);

3° de verhoging met 810 000 000 F van het krediet uitgetrokken voor de promotie van het stedelijk transport (hoofdstuk V — art. 81.28).

Comme autres postes importants, il faut citer la 2^{ème} partie, pour un montant de 5 milliards de F, de la compensation des charges de la Société nationale des chemins de fer belges et de la normalisation des comptes (chapitre II — art. 32.11), ainsi que le crédit d'ordonnancement — 900 000 000 de F — alloué à la Sabena à titre de subvention de l'Etat dans les charges d'amortissement du matériel volant de cette société (chapitre II — art. 33.03).

DISCUSSION GENERALE.

Chapitre I^{er}. — La politique nationale des transports.

1. La Société nationale des Chemins de fer belges.

Question 1 :

Pour la construction de wagons, fait-on appel à la concurrence étrangère ? La reconversion a-t-elle été entamée, tant à Bruges qu'à Nivelles, pour éviter que le gouvernement ne doive continuer à compenser la différence entre les prix belges et étrangers ?

Réponse :

La concurrence étrangère est régulièrement consultée pour la construction de wagons et, jusqu'à ce jour, elle remet, dans la plupart des cas, des offres de prix sensiblement inférieures à celles des firmes belges.

La convention relative à la restructuration et à la reconversion de la fabrication de wagons de chemins de fer en Belgique, conclue avec les S. A. La Brugeoise & Nivelles, Usines de Braine-le-Comte et Société Gregg d'Europe, impose en particulier à La Brugeoise & Nivelles de procéder à la rationalisation de son outil de production de wagons.

Comme cette Société a concentré son activité sur la construction de wagons dans son usine de Bruges, cette dernière est la seule à se trouver liée par l'obligation de rationalisation.

Cette rationalisation est actuellement en cours.

Question 2 :

Eu égard à la situation financière de la S. N. C. B., des précisions sont demandées au sujet de la provenance des recettes (recettes en matière de trafic voyageurs, recettes en matière de trafic marchandises, etc...).

Réponse :

Les recettes d'exploitation de la Société sont constituées par des produits tarifaires provenant du transport de voyageurs et de marchandises (wagons complets et envois de détail), par diverses recettes accessoires du trafic ou recettes ayant trait à celui-ci et par des compensations, octroyées par l'Etat dans le cadre de la normalisation des comptes en raison des réductions tarifaires imposées, ceci en application des règlements de la Communauté Economique Européenne n° 1191 et 1192 du 26 juin 1969 et n° 1107 du 4 juin 1970.

Le budget d'exploitation de 1973, approuvé par le Conseil d'administration le 22 décembre 1972 prévoit les recettes d'exploitation suivantes :

Als andere belangrijke posten moet men het 2^{de} deel vermelden, voor een bedrag van 5 miljard F van de compensatie van de lasten van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en van de normalisatie der rekeningen (hoofdstuk II — art. 32.11), alsmede het ordonnanceringskrediet van 900 000 000 F, toegekend aan de Sabena als Rijksbijdrage in de kosten inzake afschrijving van het vliegend materieel van deze maatschappij (hoofdstuk II — art. 32.03).

ALGEMENE BESPREKING.

Hoofdstuk I. — De nationale vervoerpolitiek.

1. De Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen.

Vraag 1 :

Wordt er een beroep gedaan op de vreemde maatschappijen voor de bouw van wagens ? Werd de reconversie aangetrokken zowel te Brugge als te Nijvel om te vermijden dat de Regering het verschil tussen de Belgische en de vreemde prijzen moet blijven compenseren ?

Antwoord :

Er wordt regelmatig te rade gegaan bij de buitenlandse concurrenten voor de bouw van de wagens en, tot op heden, bieden zij meestal prijzen aan die gevoelig lager zijn dan deze van de Belgische firma's.

De overeenkomst betreffende de restructuratie en de reconversie van de fabrieken van spoorwegwagens in België, die gesloten werd met de N. V. La Brugeoise et Nivelles, de Fabrieken van Braine-le-Comte en de Maatschappij Gregg d'Europe, verplicht in het bijzonder La Brugeoise et Nivelles over te gaan tot het rationaliseren van haar productieuitrusting van de wagens.

Aangezien deze fabriek haar activiteit op het gebied van de wagenbouw geconcentreerd heeft te Brugge, is alleen deze laatste fabriek rechtstreeks gebonden door de verplichting tot rationaliseren.

Deze rationalisering is thans aan de gang.

Vraag 2 :

M.b.t. de financiële toestand van de N. M. B. S., wordt uitleg gevraagd over de herkomst van de ontvangsten (ontvangsten inzake reizigerstrafiek, ontvangsten inzake goederenvervoer, enz...).

Antwoord :

De exploitatieontvangsten van de Maatschappij zijn samengesteld uit tariefopbrengsten van het reizigers- en goederenvervoer (volle wagenladingen en stukgoedzendingen), uit diverse bijkomende of hiermee verband houdende opbrengsten van de trafiek, en uit compensaties die voor opgelegde tariefverminderingen door de Staat worden toegekend in het raam van de normalisering der rekeningen, bij toepassing van de reglementen van de Europese Economische Gemeenschap nrs. 1191 en 1192 van 26 juni 1969 en 1107 van 4 juni 1970.

De exploitatiebegroting van 1973, goedgekeurd door de Raad van Beheer op 22 december 1972, voorziet volgende exploitatieontvangsten :

Voyageurs et bagages	6 731 millions
Marchandises :	
— wagons complets	7 387 millions
— envois de détail	2 207 millions
— produits divers	1 034 millions
Total	17 359 millions
Compensations de l'Etat (réductions tarifaires imposées)	7 328 millions
Total des recettes	24 687 millions

Question 3 :

Le plan décennal de la S. N. C. B. prévoit 450 km d'électrifications nouvelles.

L'accent a-t-il été mis sur le problème de l'électrification ?

Quelle est la politique en matière d'électrification-dieselisation.

Réponse :

A condition que les ressources financières soient disponibles, le plan décennal prévoit que certaines des lignes à électrifier pourraient être mises en service à la fin de l'année 1977. Pour d'autres lignes l'échéance de fin de l'année 1979 a été avancée.

La S. N. C. B. a pris contact avec les Conseils Economiques régionaux en vue de fixer un ordre de priorité permettant de préserver à la fois les intérêts de la collectivité et les nécessités de l'exploitation.

La répartition géographique du programme d'électrification de la S. N. C. B. peut être résumée comme suit :

- Saint-Nicolas-Waes-Gand-Courtrai-Mouscron.
- Anvers-Boom-Malines.
- Hasselt-Genk.
- Montzen-Visé-Hasselt-Anvers.
- Visé-Liège.
- Campus U. C. L.-Ottignies.
- Braine-le-Comte-Manage-Luttre.
- Mons-La Louvière-Manage.
- Saint-Ghislain-Tournai.
- Liège-Liers-Ans.

La S. N. C. B. s'efforce de compléter le réseau électrifié actuel, en vue d'intensifier l'utilisation des installations fixes existantes.

Question 4 :

Le chemin de fer peut-il être compétitif par rapport à la route ? Pour quel trafic ?

Le trafic routier est-il surtout indiqué pour les trajets courts ?

Réponse :

Chaque mode de transport possède ses caractéristiques propres.

En fonction de ces caractéristiques, il est permis de considérer que le chemin de fer doit, en principe, s'orienter vers des transports de masse, tandis que la route s'adapte plus facilement au transport dispersé à plus courte distance ou de porte à porte.

Reizigers en reisgoed	6 731 miljoen
Goederen :	
— volledige wagenladingen	7 387 miljoen
— stukgoedzendingen	2 207 miljoen
— diverse opbrengsten	1 034 miljoen
Totaal	17 359 miljoen
Compensaties van de Staat (opgelegde tariefverminderingen)	7 328 miljoen
Totaal van de ontvangsten	24 687 miljoen

Vraag 3 :

Het tienjarenplan van de N. M. B. S. voorziet 450 km nieuwe elektrificaties.

Werd het accent gelegd op de elektrificatie ?

Welk is de politiek inzake elektrificatie-dieselisatie ?

Antwoord :

Op voorwaarde dat de nodige financiële middelen voorhanden zijn, voorziet het tienjarenplan dat sommige te elektrificeren lijnen einde 1977 in dienst zullen kunnen gesteld worden. Voor andere wordt einde 1979 vooropgesteld.

De N. M. B. S. heeft contact opgenomen met de Gewestelijke Economische Raden ten einde een orde van prioriteit vast te stellen waarbij tegelijkertijd wordt voorzien in de algemene belangen en in de noden van exploitatie.

De geografische verdeling van het elektrificatieprogramma van de N. M. B. S. kan als volgt worden samengevat :

- Sint-Niklaas-Waas-Gent-Kortrijk-Moeskroen.
- Antwerpen-Boom-Mechelen.
- Hasselt-Genk.
- Montzen-Visé-Hasselt-Antwerpen.
- Visé-Liège.
- Campus U. C. L.-Ottignies.
- Braine-le-Comte-Manage-Luttre.
- Mons-La Louvière-Manage.
- Saint-Ghislain-Tournai.
- Liège-Liers-Ans.

De N. M. B. S. tracht het huidig geëlektrificeerd spoorwegnet aan te vullen ten einde het gebruik van de bestaande vaste installaties uit te breiden.

Vraag 4 :

Kan de spoorweg wedijveren met de weg ? Voor welke trafiek ?

Is het vervoer langs de weg vooral aangewezen voor korte afstanden ?

Antwoord :

Ieder vervoermiddel heeft zijn eigen kenmerken.

In functie van deze kenmerken mag men aannemen dat de spoorweg zich, in principe, moet richten tot de massavervoeren terwijl de weg zich gemakkelijker aanpast aan verspreid vervoer op kortere afstanden of van deur-tot-deur.

La limite séparant les domaines respectifs des deux modes de transport n'est cependant pas rigide.

En effet, la concurrence sur le marché se manifeste cas par cas. Elle est conditionnée, à la fois, par les caractéristiques du marché et par les éléments constitutifs des coûts spécifiques des diverses prestations de transport.

Question 5 :

Qu'advient-il des assiettes ferroviaires qui ne sont plus utilisées ?

Réponse :

Celles qui peuvent, sans inconvénient, être abandonnées définitivement sont transférées à l'administration des Domaines qui les vendent aux acquéreurs éventuels.

Les Services de l'Etat, les Sociétés de développement régional, les administrations communales etc. jouissent, sur ce point, d'une priorité.

Les nécessités de la Défense nationale peuvent, à plus forte raison, requérir la conservation par l'Etat de la propriété des assiettes des lignes désaffectées.

Question 6 :

Quelle incidence la mise en service éventuelle du tunnel sous la Manche peut-elle avoir sur le transport des marchandises par rail ?

Réponse :

Les réseaux d'Europe occidentale intéressés par le tunnel sous la Manche ont constitué des groupes de travail chargés d'examiner l'incidence qu'il aura, notamment sur le trafic entre la Grande-Bretagne et le continent.

Quant au transport des marchandises, le groupe de travail qui s'en occupe n'a pas encore terminé son étude.

Il est, d'ores et déjà certain, que le tunnel sous la Manche jouera un rôle important dans le transport des voyageurs et des voitures accompagnées. En ce qui concerne le transport des marchandises, l'introduction du transport par conteneurs a atténué dans une large mesure les désavantages d'une rupture de charge inhérente à la formule train-navire, et elle offre des possibilités que la S. N. C. B., pourrait exploiter en temps opportun, afin de défendre son trafic au cas où le tunnel sous la Manche serait creusé. En outre, la construction de cet ouvrage d'art implique également une réforme fondamentale de la structure du réseau ferroviaire européen. Un groupe de travail, créé à la demande de la Belgique au sein de la Conférence Eupropéenne des Ministres des Transports, s'occupera activement du problème de l'infrastructure des transports européens dans la perspective du creusement du tunnel sous la Manche.

Question 7 :

Où en est le problème de la ligne de chemin de fer Anvers-München-Gladbach ?

Réponse :

Les transports internationaux de marchandises par chemin de fer représentent quelque 85 % du trafic total de la S. N. C. B.

De grens welke de gebieden van de twee wijzen van vervoer scheidt, is echter niet strak getrokken.

Inderdaad, de mededinging op de markt komt tot uiting geval per geval. Zij wordt tegelijkertijd bepaald door de kenmerken van de markt en door de constitutieve elementen van de specifieke kosten van de verschillende vervoerprestaties.

Vraag 5 :

Wat doet men met de niet meer gebruikte spoorwegzaten ?

Antwoord :

De spoorwegzaten die, zonder bezwaar, definitief buiten gebruik kunnen gesteld worden, worden aan het bestuur der Domeinen overgedragen, die ze verkopen aan eventuele kopers.

In dat opzicht hebben de Staatsdiensten, de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappijen, de gemeentebesturen enz. prioriteit.

Het spreekt vanzelf dat de behoeften van Landsverdediging het behoud door de Staat van de eigendom van de zaten der buiten gebruik gestelde lijnen kunnen vergen.

Vraag 6 :

Welke invloed kan verwacht worden van de eventuele ingebruikneming van de tunnel onder het Kanaal, wat het goederenvervoer per spoor betreft ?

Antwoord :

De West-Europese netten die belang stellen in de tunnel onder het Kanaal, hebben werkgroepen opgericht die belast zijn de gevolgen ervan te onderzoeken, namelijk in verband met de trafiek tussen Groot-Brittannië en het vasteland.

Inzake het goederenvervoer heeft de betrokken werkgroep zijn studie nog niet beëindigd.

Thans reeds staat het vast dat de tunnel onder het Kanaal een belangrijke rol zal spelen in het vervoer van reizigers en van vergezeld rijtuigen. Wat het goederenvervoer betreft, heeft het invoeren van het containertransport in grote mate de nadelen verzacht van een onderbreking in de behandeling van de lading in de formule trein-boot en biedt het mogelijkheden die de N. M. B. S. op het gepaste ogenblik zou kunnen exploiteren om zijn trafiek te verdedigen ingeval de tunnel onder het Kanaal zou gegraven worden. Bovendien vereist de bouw van dit kunstwerk insgelijks een grondige hervorming van de Europese spoorwegstructuur. Op verzoek van België werd in de schoot van de Europese Conferentie van de Ministers van het Vervoer, een werkgroep opgericht, die zich actief zal bezighouden met het probleem van de infrastructuur van Europese transporten in het perspectief van het graven van de tunnel onder het Kanaal.

Vraag 7 :

Hoever staat men met het probleem van de spoorweglijn Antwerpen-München-Gladbach ?

Antwoord :

Het internationaal goederenvervoer per spoorweg vertegenwoordigt ongeveer 85 % van de totale trafiek van de N. M. B. S.

C'est dire que la Société Nationale porte toute son attention au développement de ce trafic, en prévision d'ailleurs de l'intégration européenne des réseaux.

Cette intégration permettrait, notamment, de calculer les prix de transport en fonction de la distance totale, c'est-à-dire, de bout en bout, quels que soient les réseaux devant être parcourus.

Dans la situation actuelle, il faut cependant toujours tenir compte du fait que les prix de transport internationaux sont obtenus par l'addition des parts nationales.

Il en résulte qu'en trafic international la voie la plus courte n'est pas nécessairement la voie la plus économique.

Pour ce qui est du cas particulier d'une ligne ferroviaire Anvers-München-Gladbach, cette ligne serait située sur le territoire de trois pays (Belgique, Pays-Bas et République Fédérale d'Allemagne). La situation sur plan tarifaire serait, de ce fait, certainement moins avantageuse qu'elle ne l'est actuellement, étant donné qu'une importante partie du parcours se situe sur le territoire belge.

Question 8 :

Des tarifs identiques sont-ils en vigueur pour les produits en provenance d'Anvers et de Zeebrugge, bien qu'une distance de 100 km sépare ces deux ports ? Pourquoi ?

Réponse :

Il est inexact de prétendre que les prix de transport applicables aux produits en provenance d'Anvers et de Zeebrugge soient, en général, identiques.

Normalement, dans la détermination des prix, il est, en effet, tenu compte des distances réelles. Cela peut donc jouer aussi bien à l'avantage d'Anvers que de Zeebrugge.

Il est exact, en particulier en ce qui concerne le trafic international, que la S. N. C. B., dans sa tarification, est contrainte de tenir compte de la concurrence exercée par les réseaux étrangers en vue d'avantager leurs ports nationaux. C'est la raison pour laquelle il est procédé en de tels cas à un alignement des tarifs sur ceux prévus à destination des ports étrangers concurrents. Cet état de choses a pour effet de réaliser alors une parité entre ports belges.

Question 9 :

La question précédente évoque le problème des tarifs ferroviaires internationaux.

Le port d'Anvers, qui a toujours été par excellence l'un des principaux ports ferroviaires du monde, suit évidemment cette évolution de près.

L'origine de l'interdépendance d'Anvers et du chemin de fer remonte à une centaine d'années, lorsque fut mise en service la ligne Anvers-München-Gladbach, qui constituait la première liaison ferroviaire internationale et reçut le nom de « Rhin de fer ».

Cette liaison a largement contribué à faire du port d'Anvers un important port de transit de et vers l'hinterland allemand.

Depuis la fin de la deuxième guerre mondiale, la ligne Anvers-München-Gladbach avait été quelque peu abandonnée. Nous sommes heureux qu'en raison, notamment, de la congestion en gare de Montzen, mais surtout parce qu'on entend créer une liaison sûre entre les usines allemandes et belges de la General Motors, cette vieille voie ferroviaire

Dit betekent dat de Nationale Maatschappij al haar aandacht wijdt aan de ontwikkeling van deze trafiek en zulks in het vooruitzicht van de Europese integratie van de netten.

Dank zij deze integratie zou het o.m. mogelijk zijn de vervoerprijzen te berekenen in functie van de totale afstand, d.w.z., van het begin tot het einde welke ook de netten zijn, die moeten doorlopen worden.

In de huidige toestand moet men nochtans steeds rekening houden met het feit dat de internationale vervoerprijzen worden bekomen door optelling van de nationale gedeelten.

Dit heeft tot gevolg dat, in internationaal verkeer, de kortste weg niet noodzakelijk de goedkoopste weg is.

Wat het bijzonder geval van een spoorlijn Antwerpen-München-Gladbach betreft, zou deze lijn gelegen zijn op het grondgebied van drie landen (België, Nederland en de Duitse Bondsrepubliek). Op het tarifaire vlak zou hierdoor de toestand zeker minder voordelig zijn dan thans, aangezien een belangrijk gedeelte van het parcours zich op Belgisch grondgebied bevindt.

Vraag 8 :

Zijn voor producten die afkomstig zijn van Antwerpen en Zeebrugge de zelfde tarieven van kracht en dit ofschoon tussen beide havens een afstand ligt van 100 km ? Waarom ?

Atwoord :

Het is onjuist te beweren dat over 't algemeen dezelfde transportprijzen van toepassing zijn voor producten die afkomstig zijn van Antwerpen en Zeebrugge.

De prijzen houden inderdaad normaal rekening met de werkelijke afstanden. Zulks kan dus zowel in het voordeel van Antwerpen als in het voordeel van Zeebrugge uitvallen.

Het is waar dat in het bijzonder wat de internationale trafiek betreft, de N. M. B. S. in haar tarifiering rekening moet houden met de mededinging van de vreemde netten om hun nationale havens te bevoordelen. Dit is de reden waarom in deze gevallen de tarieven worden gelijkgeschakeld met die ter bestemming van vreemde mededingende havens. Deze toestand heeft werkelijk voor gevolg dat alsdan een pariteit wordt verwezenlijkt tussen de Belgische havens.

Vraag 9 :

Voorgaande vraag werpt het probleem op van de internationale spoorwegtarieven.

In de haven van Antwerpen, die steeds bij uitstek een van de voornaamste spoorweghavens ter wereld is geweest, volgt men uiteraard deze ontwikkeling van nabij.

De verbondenheid tussen Antwerpen en het spoor begon ongeveer honderd jaar geleden toen als eerste grensoverschrijdende spoorwegverbinding in West-Europa, de lijn Antwerpen-München-Gladbach, die de naam « IJzeren Rijn » kreeg, in bedrijf werd gesteld.

Deze verbinding heeft er in ruime mate toe bijgedragen om van de haven van Antwerpen een belangrijke transitohaven van en naar het Duitse hinterland te maken.

Sedert het einde van de tweede wereldoorlog is deze spoorweglijn Antwerpen-München-Gladbach enigzins in onbruik geraakt. Het is verheugend dat ten dele tengevolge van de congestie in het spoorwegstation te Montzen, maar vooral omdat men een zekere verbinding tot stand wil brengen tussen de Duitse en Belgische fabrieken van General Motors, op

soit à présent remise en service, notamment pour le trafic de deux trains complets de pièces détachées provenant de l'usine Opel de la Ruhr et destinées à l'usine de montage d'automobiles G. M. C. d'Anvers.

D'autre part, un train minéralier complet sera sous peu mis quotidiennement en service sur cette ligne entre Anvers et Budel aux Pays-Bas, si bien qu'il est de l'intérêt des chemins de fer d'utiliser aussi intensivement que possible la voie ferrée existante, qui, en tout état de cause, doit encore assurer l'écoulement d'un trafic intéressant.

Si le trafic à destination du port d'Anvers doit transister par la gare de formation de Montzen, il en résulte des retards répétés; cette solution présente encore un inconvénient : l'impossibilité de suivre avec exactitude le trajet de toutes les voitures, depuis leur point de départ en Allemagne occidentale jusqu'à leur arrivée au port d'Anvers.

Or, ces inconvénients disparaîtraient tout naturellement s'il y avait une liaison directe entre la Ruhr et Anvers.

Des négociations ne pourraient-elles être entamées avec les Pays-Bas en vue d'obtenir certaines facilités pour la réalisation d'une liaison ferroviaire directe entre Anvers et la Ruhr ?

L'infrastructure de l'ancienne liaison subsiste encore aux Pays-Bas et les chemins de fer néerlandais auraient intérêt à utiliser cette infrastructure, de sorte que la position de la Belgique dans ces négociations serait assez forte.

Le problème des tarifs des chemins de fer est naturellement très important pour le port d'Anvers. Les ports des petits pays, en particulier de la Belgique et des Pays-Bas, subissent les conséquences néfastes du manque d'envergure de leurs sociétés ferroviaires nationales, qui résulte de l'exiguïté du territoire national et ce, contrairement aux sociétés de chemins de fer des grands pays voisins, tels que la France et l'Allemagne.

Pour encourager le trafic par leurs propres ports maritimes, ces pays accordent d'importantes réductions tarifaires sur de grandes distances. Ces réductions ne sont évidemment pas consenties lorsque le trafic s'oriente vers d'autres ports ou d'autres réseaux de chemins de fer.

L'exemple de la liaison Anvers-Bâle est, en ce domaine, très éloquent.

La distance de Bâle à Anvers est de 592 km, celle de Bâle à Dunkerque 653 km, de Bâle à Rotterdam 680 km et de Bâle à Brème 755 km.

Normalement, le transport par chemin de fer entre Anvers et Bâle devrait être le moins cher, mais on constate actuellement que la position tarifaire d'Anvers est à peu près la même que celle de Rotterdam et de Brème et qu'elle est même défavorable par rapport à Dunkerque, bien que tous ces ports soient plus éloignés de Bâle que notre métropole.

Pour cette raison, Anvers persiste à défendre la thèse selon laquelle une politique européenne des chemins de fer ne peut être menée à bien qu'à condition de pratiquer des tarifs internationaux dégressifs, qui tiennent nettement compte des distances de parcourir et non de certains passages de frontière.

Si, sur le plan international, nous soutenons la thèse selon laquelle l'élément de distance doit apparaître dans les tarifs des chemins de fer, il serait logique d'appliquer, en premier lieu, cette règle sur le plan national.

L'exposé du Ministre se réfère sur ce point à l'équivalence des tarifs internationaux pour conteneurs entre Anvers et Zeebrugge.

dit ogenblik deze oude spoorweglijn opnieuw in gebruik werd gesteld o.m. voor het verkeer van twee volledige treinen met onderdelen, herkomstig van de Opelfabriek in het Ruhrgebied en bestemd voor het G. M. C. autoassemblagebedrijf in Antwerpen.

Anderzijds zal eerlang ook dagelijks een volledige ertstrein op dit traject worden ingezet tussen Antwerpen en Budel in Nederland zodat het ook in het belang van het spoor is dat de bestaande spoorweglijn, die in ieder geval nog een interessant verkeer moet verwerken, zo intensief mogelijk zou worden benut.

Wanneer thans het verkeer, bestemd voor de haven van Antwerpen, via het vormingsstation van Montzen moet lopen, veroorzaakt dit herhaaldelijk vertragingen en vertoont dit bovendien het nadeel dat niet alle wagens van bij hun vertrek in West-Duitsland tot bij hun aankomst in de Antwerpse haven nauwkeurig kunnen worden gevolgd.

Bij een rechtstreekse verbinding tussen het Ruhrgebied en Antwerpen vervallen uiteraard die nadelen.

Zouden er derhalve geen besprekingen kunnen worden aangevat met Nederland ten einde zekere faciliteiten te verkrijgen voor de realisatie van de rechtstreekse spoorwegverbinding Antwerpen-Ruhrgebied.

De infrastructuur van de oude verbinding in Nederland bestaat nog steeds. Derhalve zou het ook voor de Nederlandse spoorwegen interessanter zijn, moest de bestaande infrastructuur worden benut zodat België, toch een vrij sterke onderhandelingspositie terzake heeft.

Het probleem van de spoorwegtarificatie in het algemeen is uiteraard buitengewoon belangrijk voor de haven van Antwerpen. De havens van de kleine landen, inzonderheid die van België en Nederland, ondervinden grote nadelen wegens de ontoereikendheid van de eigen nationale spoorwegmaatschappijen tengevolge van de beperkte uitgestrektheid van het nationale grondgebied en dit in tegenstelling tot de spoorwegmaatschappijen van de grote nabuurlanden zoals Frankrijk en Duitsland.

Ter bevordering van het vervoer over de eigen zeehavens, kunnen laatstgenoemde landen over grote afstanden aanzienlijke tariefreducties toe die ze uiteraard niet verlenen wanneer het verkeer gebeurt naar andere havens of in de richting van andere spoorwegnetten.

Het voorbeeld van de verbinding Antwerpen-Bazel is op dit gebied wel zeer sprekend.

De afstand Bazel-Antwerpen bedraagt 592 km tegenover die van Bazel-Duinkerken 653 km, Bazel-Rotterdam 680 km en Bazel-Bremen 755 km.

Normaal zou het spoorvervoer tussen Antwerpen en Bazel het goedkoopst moeten zijn. Welnu op dit oogenblik moeten wij vaststellen dat Antwerpen tarifair ongeveer gelijk staat met Rotterdam en Bremen en zelfs duurder is dan Duinkerken niettegenstaande al deze havens verder afgelegen zijn.

Om deze reden wordt in Antwerpen steeds de stelling verdedigd dat een Europese spoorwegpolitiek enkel kan worden doorgevoerd mits het toepassen van internationaal degressieve spoorwegtarieven die duidelijk rekening houden met de af te leggen afstanden en niet met bepaalde grensoverschrijdingen.

Indien wij op internationaal vlak deze stelling voorstaan, met name dat de afstand tot uitdrukking moet komen in de spoorwegtarieven, dan moeten wij uiteraard in de eerste plaats op nationaal vlak deze regel toepassen.

In de uiteenzetting van de Minister wordt in dit verband verwezen naar de gelijkstelling van de internationale containertarieven tussen Antwerpen en Zeebrugge.

Dans cette optique, il y a lieu de souligner que la parité est constamment réalisée par la S. N. C. B. pour le transport de conteneurs, en dépit des distances, plus longues de Zeebrugge que d'Anvers, vers :

- l'Allemagne occidentale ... 87 km;
- l'Italie ... 59 km;
- l'Autriche ... 87 km;
- la Suisse ... 59 km.

Pour acheminer un conteneur de 40 pieds de long, de Cologne à Anvers ou à Zeebrugge, le tarif est identique. En prenant pour base le tarif kilométrique appliqué entre Anvers et Cologne, la S. N. C. B. doit suppléer 3 382 FB par container pour le transport de Cologne à Zeebrugge.

Il est compréhensible que pareille situation donne lieu à quelque mécontentement dans certains milieux portuaires. En effet, il ne faut pas rechercher une parité entre les ports belges ou une équivalence des tarifs internationaux, mais bien l'application de tarifs qui reflètent les distances géographiques réelles.

Réponse :

La S. N. C. B. a été invitée à soumettre les problèmes évoqués à un examen approfondi.

Question 10 :

Dans l'exposé du Ministre, il est question de la première phase des travaux de la ligne Anvers-Boom-Malines. Quand les phases suivantes seront-elles réalisées ?

Réponse :

S'il a été question d'une première phase, c'est-à-dire Anvers-Boom, c'est parce que l'électrification de ce tronçon ne requiert plus d'études importantes, à l'issue desquelles il conviendrait de prendre une option.

Il n'en est pas de même pour le tracé entre Boom et Malines, pour lequel deux variantes sont en présence.

La première consiste à suivre le tracé de l'ancienne ligne Malines-Terneuzen, laquelle aboutit au Sud de la gare de Malines, en se greffant sur la ligne de Termonde au lieu dit « Het Heike ».

La seconde variante prévoit de pénétrer dans Malines par le côté Nord grâce à l'ensemble d'ouvrages d'art qui est utilisé par l'ancienne ligne Malines-Anvers-Sud.

Il y a lieu d'envisager à cette fin l'aménagement d'une voie nouvelle entre Willebroek et Malines (Vrouwvliet).

La S. N. C. B. a entrepris l'étude des deux variantes sous le double aspect du coût des investissements respectifs et des possibilités d'avenir.

Question 11 :

Dans la question de la pénétration du chemin de fer au cœur des villes, une coordination existe-t-elle avec les sociétés de transports intercommunaux ?

Est-il souhaitable que le chemin de fer pénètre au cœur des agglomérations plutôt que de s'arrêter à la périphérie ?

Quels sont, à Anvers, les projets pour la gare centrale et pour les liaisons gare centrale-Berchem ?

In deze optiek moet worden onderstreept dat de pariteit door de N. M. B. S. steeds verwezenlijkt is voor het containerverkeer ondanks de langere afstand tot Zeebrugge dan tot Antwerpen ten opzichte van :

- West-Duitsland ... 87 km
- Italië ... 59 km
- Oostenrijk ... 87 km
- Zwitserland ... 59 km

Wanneer een container met een lengte van 40' vervoerd wordt vanuit Keulen naar Antwerpen of naar Zeebrugge bekomt men hetzelfde tarief. Wanneer men het tarief per km dat tussen Antwerpen en Keulen wordt toegepast als basis neemt moet de N. M. B. S. per container voor het vervoer naar Zeebrugge 3 382 BF bijpassen.

Dat een dergelijke toestand aanleiding kan geven tot wrijving bij bepaalde havenmiddelen is begrijpelijk. Wij moeten immers niet streven naar een pariteit tussen de Belgische havens of een gelijkschakeling van de internationale tarieven, maar wel naar tarieven die de werkelijke geografische afstanden tot uitdrukking brengen.

Antwoord :

De N. M. B. S. werd verzocht de aangeroerde problemen ten gronde te onderzoeken.

Vraag 10 :

In de uiteenzetting van de Minister, is sprake van de eerste fase van de werken op de lijn Antwerpen-Boom-Mechelen. Wanneer zullen de volgende fasen worden gerealiseerd ?

Antwoord :

Wanneer er sprake is geweest van een eerste fase, te weten Antwerpen-Boom, geschiedde dit omdat de elektrificatie van dit baanvak geen belangrijke studies meer vergt op het einde waarvan een optie zou moeten genomen worden.

Zulks is niet het geval voor het baanvak tussen Boom en Mechelen, waarvoor er twee varianten bestaan.

De eerste bestaat in het volgen van het tracé van de oude lijn, Mechelen-Terneuzen die uitkomt ten zuiden van het station Mechelen en zich daar verenigt met de lijn van Dendermonde, op de plaats genaamd « Het Heike ».

De tweede variante beoogt Mechelen binnen te komen langs de noordzijde dank zij het geheel van kunstwerken dat gebruikt wordt door de oude lijn Mechelen-Antwerpen-Zuid.

Te dien einde dient de oprichting van een nieuw spoor tussen Willebroek en Mechelen (Vrouwvliet) te worden overwogen.

De N. M. B. S. heeft de studie van deze 2 varianten aangevat vanuit het dubbel oogpunt van de kostprijs der respectieve investeringen en de toekomstmogelijkheden.

Vraag 11 :

Bestaat er inzake de penetratie van de spoorweg tot in de centra van de steden, een coördinatie met de maatschappijen voor intercommunaal vervoer ?

Is het wenselijk dat de penetratie van de spoorweg geschiedt tot in het centrum van de agglomeraties in plaats van tot in de periferie ?

Welke zijn de projecten te Antwerpen voor het Centraalstation en voor de verbindingen Centraalstation-Berchem ?

Réponse :

La pénétration jusqu'au cœur des agglomérations est considérée par la S. N. C. B. comme une condition *sine qua non* d'une intervention efficace du chemin de fer dans la solution du problème de la circulation urbaine. Ce point de vue est corroboré par les faits. Partout où une gare centrale existe, la clientèle du rail augmente davantage que partout ailleurs. (A Bruxelles : dans la Jonction nord-sud, au Quartier Léopold et à la halte Schuman. — A Anvers : à la gare centrale). C'est selon le même principe que sont exécutées actuellement la modernisation et l'électrification de la section urbaine de Liège (Guillemins)-Palais (à 200 m de la Place St-Lambert).

Pour l'étude des nouveaux projets, une coordination existe entre le chemin de fer, le service de promotion des transports urbains et les sociétés exploitantes. Cette coordination ne va actuellement pas jusqu'à la communauté de gestion.

Pour ce qui est de la situation particulière à Anvers, des études sont en cours actuellement. La décision sera prise après consultation de la S. N. C. B., des transports urbains et des instances locales intéressées.

Question 12 :

Où en est l'automatisation dans la conduite des trains ?

Réponse :

Des études d'ensemble concernant la conduite automatique intégrale des trains sont en cours au niveau international.

Pour sa part, la S. N. C. B. a déjà généralisé le contrôle de la réaction du conducteur au passage du signal avertisseur à l'arrêt. En outre, des essais sont actuellement entrepris pour répéter la position des signaux fixes à bord des locomotives, de même que pour contrôler le freinage effectif des trains.

Il n'y a toutefois pas lieu d'escompter que l'automatisation complète de la conduite des trains puisse entrer dans sa phase pratique à court terme pour ce qui concerne le grand chemin de fer, étant donné la complexité du réseau.

Le problème se pose tout autrement pour un réseau de métro dont chaque ligne fonctionne totalement ou quasi-totalement en site propre. C'est dans cette optique que la première ligne de métro à mettre en service à Bruxelles vers 1975 sera pourvue de la conduite automatique, le rôle du seul agent présent à bord du train étant alors réduit au strict minimum (ouverture et fermeture des portes, ordre de départ, intervention en cas de déficience des appareils automatiques).

Question 13 :

Un effort ne devrait-il pas être fait pour mettre le public au courant des dangers de la traversée des passages à niveau ?

Réponse :

a) Une campagne très intensive a été menée, notamment durant les années 1968, 1969 et 1970.

b) Après chaque accident grave aux passages à niveau, la S. N. C. B. envoie à l'agence Belga un communiqué pré-

Antwoord :

De penetratie tot in de centra van de agglomeraties wordt door de N. M. B. S. beschouwd als een noodzakelijke voorwaarde voor een doelmatige bijdrage van de spoorweg in de oplossing van het vraagstuk van het stedelijk verkeer. Deze zienswijze wordt gestaafd door de feiten. Overal waar een centraalstation bestaat, neemt de clientèle van het spoor meer toe dan overal elders (te Brussel : in de Noord-Zuid verbinding, in de Leopoldswijk en de Schumanshalte. — Te Antwerpen : in het Centraalstation). Ingevolge hetzelfde principe worden thans de modernisering en de elektrificatie uitgevoerd van het stedelijk vak Luik (Guillemins)-Palais (op 200 m van de Place St-Lambert).

Voor de studie van nieuwe projecten, bestaat er een coördinatie tussen de spoorweg, de dienst voor Promotie van het Stedelijk Vervoer en de exploitierende Maatschappijen. Bij deze coördinatie is thans het gemeenschappelijk beheer nog niet betrokken.

Voor wat de bijzondere toestand te Antwerpen betreft, zijn er thans studies aan de gang. De beslissing zal getroffen worden na raadpleging van de N. M. B. S., het stedelijk vervoer en de betrokken plaatselijke instanties.

Vraag 12 :

Hoever staat men met de automatisatie voor het besturen van de treinen ?

Antwoord :

Gezamenlijke studies betreffende het integraal automatisch besturen van de treinen zijn thans aan de gang op het internationale vlak.

De N. M. B. S. van haar kant, heeft reeds de controle veralgemeend op de reactie van de bestuurder die een verwittigingssein voorbijrijdt in de gesloten stand. Bovendien worden thans proeven gedaan om de stand van de vaste seinen aan boord van de locomotieven te herhalen, alsook om het doelmatig remmen van de treinen te controleren.

Nochtans mag men niet verwachten dat de volledige automatisatie van het besturen van de treinen in haar praktisch stadium zal kunnen treden op korte termijn voor de grote spoorweg, gezien de ingewikkeldheid van het net.

Het probleem stelt zich geheel anders voor een metronet, waarvan iedere lijn volledig of bijna volledig op eigen gebied werkt. Het is in deze optiek dat de eerste metrolijn die rond 1975 in dienst moet gesteld worden te Brussel, zal voorzien zijn van de automatische besturing en waarbij de rol van de enige bediende die zich aan boord van de trein zal bevinden beperkt wordt tot het strikte minimum (openen en sluiten van de deuren, bevel tot vertrek, tussenkomst ingeval van slecht functioneren van de automatische apparatuur).

Vraag 13 :

Zou er geen inspanning moeten gedaan worden om het publiek op de hoogte te stellen van de gevaren bij het oversteken van de overwegen ?

Wat heeft men gedaan op dit gebied ?

Antwoord :

a) Terzake werd een zeer intensieve campagne gevoerd gedurende de jaren 1968-1969 en 1970.

b) Na elk ernstig ongeval aan de overwegen, zendt de N. M. B. S. een mededeling naar het agentschap Belga en

cisant le type et l'état de fonctionnement de la signalisation routière.

Le Service de presse envoie régulièrement à toute la presse, des articles sur les précautions à prendre lors du franchissement des passages à niveau (le 21 avril 1972, le 14 juin 1972, etc...).

« Via Secura » a réalisé, sur le code de la route, un film en couleur en trois parties. Dans la troisième partie, réalisée avec la collaboration de la S. N. C. B., il est question des passages à niveau. La diffusion de ce film est faite par Via Secura.

Des conférences destinées à mettre les enfants en garde se tiennent dans les écoles situées à proximité des passages à niveau. Ces conférences sont données par un chef de sections du service « Electricité et Signalisation ».

Les délégués de la S. N. C. B. dressent, chaque fois que l'occasion s'en présente, procès-verbal à charge des automobilistes en infraction pour non-respect de la signalisation des passages à niveau. Le procès-verbal est accompagné d'une photo prise automatiquement au moment de l'infraction.

Enfin, il y a lieu de signaler que le courrier expédié par la S. N. C. B. est affranchi au moyen d'un cachet reproduisant un passage à niveau avec signalisation lumineuse et sonore et équipé de semi-barrières.

Question 14 :

Le tracé de la T. G. V. Bruxelles-Calais est-il arrêté ?

Réponse :

Le département n'a pris aucune décision au sujet du tracé d'une éventuelle ligne T. G. V. Bruxelles-Lille-Calais.

Il y a lieu d'observer que la décision doit être prise dans un cadre international.

Question 15 :

Où en est l'électrification de la ligne Anvers-Gand-Courtrai-Lille ?

Réponse :

La ligne électrifiée Anvers-Gand sera mise en service le 29 mai prochain.

Pour ce qui est de la ligne Gand-Courtrai, des contacts sont établis avec le Conseil économique régional en vue de définir le degré d'urgence à attribuer aux différentes étapes de cette électrification.

Question 16 :

Existe-t-il des projets pour le transport des personnes par rail sur la rive droite du canal Gand-Terneuzen ?

Réponse :

Les installations actuelles ne permettent pas la mise en service de trains de voyageurs sur la rive droite du canal Gand-Terneuzen. Aucune décision définitive n'a encore été prise sur le principe de l'instauration de ce service.

omschrijft bij deze gelegenheden het type en de werkingstoestand van de wegseinen.

De Persdienst zendt regelmatig aan gans de pers, artikels over de voorzorgen die moeten genomen worden bij het overschrijden van de overwegen (op 21 april 1972, op 14 juni 1972, enz...).

« Via Secura » heeft een kleurfilm in drie delen gerealiseerd over de wegcode. In het derde gedeelte, dat gerealiseerd werd met de medewerking met de N. M. B. S., is er sprake van de overwegen. De verspreiding van deze film wordt gedaan door Via Secura.

Om de kinderen op hun hoede te stellen, worden conferenties belegd in de scholen die gelegen zijn in de nabijheid van overwegen. Deze conferenties worden gegeven door een sectiechef van de dienst Elektriciteit en Sein-inrichting.

De afgevaardigden van de N. M. B. S. stellen, telkens de gelegenheid zich voordoet, proces-verbaal op ten laste van de automobilisten die zich in overtreding bevinden inzake het naleven van de seingeving aan de overwegen. Het proces-verbaal wordt vergezeld van een foto die automatisch genomen werd op het ogenblik van de overtreding.

Tenslotte zij nog vermeld dat de post die verzonden wordt door de N. M. B. S., gefrankeerd wordt door middel van een stempel met de beeltenis van een overweg met licht- en geluidsseinen, uitgerust met halve slagbomen.

Vraag 14 :

Is het tracé van de Z. G. S.-lijn Brussel-Kales vastgelegd ?

Antwoord :

Het departement heeft geen enkele beslissing genomen in verband met het tracé van een gebeurlijke Z. G. S.-lijn Brussel-Rijsel-Kales.

Er zij opgemerkt dat de beslissing moet getroffen worden in een internationaal kader.

Vraag 15 :

Hoever staat men met de elektrificatie van de lijn Antwerpen-Gent-Kortrijk-Rijsel ?

Antwoord :

De geëlektrificeerde lijn Antwerpen-Gent wordt op 29 mei aanstaande in dienst gesteld.

Wat betreft de lijn Gent-Kortrijk, worden contacten gelegd met de Gewestelijke Economische Raad met het oog op het bepalen van de graad van dringendheid die moet toegekend worden aan de diverse etappes van deze elektrificatie.

Vraag 16 :

Bestaan er projecten voor het vervoer per spoor van personen op de rechteroever van het Kanaal Gent-Terneuzen ?

Antwoord :

De huidige installaties laten de ingebruikneming niet toe van reizigerstreinen op de rechteroever van het kanaal Gent-Terneuzen. Er werd ook nog geen enkel definitieve beslissing genomen over het principe van het inrichten van die dienst.

Des études sont actuellement en cours aux fins d'examiner le problème de l'augmentation des possibilités de trafic entre la gare de Gand St-Pierre et de nord de la ville. Dans ce but, la mise en service de la ligne électrifiée Gand St-Pierre-Dampoort (prévue dans le cadre de l'électrification Gand-Anvers) ainsi que l'adaptation de cette ligne en vue de faire face à un accroissement prévisible de trafic font l'objet d'études approfondies.

Question 17 :

Est-il envisagé d'augmenter la fréquence des trains de voyageurs sur la ligne Termonde-Lokeren-Zelzate ?

Réponse :

Il résulte de l'évolution constatée de la clientèle du secteur du rail et du secteur des autobus que cette mesure ne se justifie pas actuellement. Le Département a cependant invité la S. N. C. B. à consacrer un examen approfondi à cette question.

Question 18 :

La gare de Gand St-Pierre date d'il y a 70 ans. Quand y aura-t-il, à Gand St-Pierre, des bâtiments nouveaux ? Quels sont les projets en ce qui concerne la gare de la Dampoort ?

Réponse :

L'architecture extérieure de la gare de Gand St-Pierre a subi peu de modifications et conserve le style il y a 60 ans, c'est-à-dire de l'époque de sa construction. L'intérieur du bâtiment, par contre, a été modernisé et est d'ailleurs en bon état à l'heure actuelle.

Une rénovation complète de la gare devrait s'effectuer dans le cadre d'une revalorisation du patrimoine immobilier de la S. N. C. B. Ce problème fait l'objet d'une étude approfondie.

Quant à la gare de Gand-Dampoort, le nouveau bâtiment qui est érigé à côté du centre routier, sera terminé à la fin du mois de mai 1973.

Question 19 :

Quels sont le projet et le calendrier d'exécution du raccordement S. N. C. B. pour conteneurs au Sifferdok ?

Réponse :

Pour la rive droite du Sifferdok, deux grues capables d'assurer la manutention des conteneurs ont été commandées par l'Administration du port et seront mises en service à la fin de cette année.

L'Administration du port a estimé que le trafic « conteneurs » ne représentera qu'une faible partie des activités globales et que, dans ces conditions, il n'y avait pas lieu d'établir un container-terminal spécifique. Il y a cependant lieu d'installer des grues qui, en plus de la manutention des conteneurs, peuvent être utilisées à d'autres fins. Ces aménagements étant faits, il n'y a, pour le moment, aucun besoin d'installations ferroviaires spécifiques.

Er zijn thans studies aan de gang om de kwestie van het verhogen van de trafiëkmogelijkheden tussen het station Gent St-Pieters en het Noorden van de stad te onderzoeken. Te dien einde, maken de ingebruikneming van de geëlektrificeerde lijn Gent St-Pieters-Dampoort (voorzien in het raam van de elektrificatie Gent-Antwerpen) en de aanpassing van deze lijn om het hoofd te bieden aan de voorziene aangroei van de trafiëk, het voorwerp uit van nauwgezette studies.

Vraag 17 :

Overweegt men een vermeerdering in de frekwentie van de reizigerstreinen op de lijn Dendermonde-Lokeren-Zelzate ?

Antwoord :

Uit de vastgestelde evolutie van de cliënteel voor spoor en bus blijkt dat een dergelijke maatregel thans niet is verantwoord. Het Departement heeft de N. M. B. S. evenwel verzocht deze kwestie ten gronde te onderzoeken.

Vraag 18 :

Het station Gent St-Pieters is 70 jaar oud. Wanneer komt er een nieuw gebouw te Gent St-Pieters ? Welke zijn de plannen voor het station Dampoort ?

Antwoord :

De buitenarchitectuur van het station Gent St-Pieters onderging weinig veranderingen en behoudt de stijl die gangbaar was 60 jaar geleden dit is ten tijde van zijn oprichting. Daarentegen werd de binneninrichting van het gebouw gemoderniseerd. Het bevindt zich trouwens op het huidige ogenblik in goede staat.

Een volledige vernieuwing van het station zou moeten gebeuren in het raam van revalorisatie van het onroerend patrimonium van de N. M. B. S. Dit probleem maakt het voorwerp uit van een grondige studie.

Wat het station Gent-Dampoort betreft, zal het nieuw gebouw dat opgericht wordt naast het baancentrum, afgevoerd zijn tegen einde mei 1973.

Vraag 19 :

Welk is het project en de timing voor de uitvoering van het verbindingsspoor N. M. B. S. voor containers aan het Sifferdok ?

Antwoord :

Voor de rechteroever van het Sifferdok werden door het Bestuur van de haven twee hijskranen besteld welke de behandeling van de containers kunnen verzekeren en die einde van dit jaar in dienst gesteld zullen worden.

Het Bestuur van de haven heeft gemeend dat de container-traffic slechts een klein gedeelte van de globale activiteiten zal vertegenwoordigen en dat het in die omstandigheden niet nodig was een specifieke container-terminal op te richten. Wel moet gezorgd worden voor hijskranen die, buiten de behandeling van containers, voor andere doeleinden kunnen worden gebruikt. Zodoende zijn er voor het ogenblik geen specifieke spoorweginstallaties nodig.

Question 20 :

La ville de Gand a consenti de gros efforts pour aménager des parcs de stationnement. Quels sont les projets de la S. N. C. B. à Gand-St-Pierre ?

Réponse :

Il y a deux ans la S. N. C. B. a doublé la capacité de son parc de stationnement de la gare de Gand-St-Pierre, en aménageant, le long de l'Afsneelaan, un terrain en parc pour 65 voitures.

Ce nouveau parc ne recueille, à l'heure actuelle, qu'un maigre succès dans le public.

Question 21 :

La S. N. C. B. vient tout récemment de conclure un nouveau contact au sujet du transport de minerais entre Liège et Anvers.

Cette mesure inquiète vivement la navigation intérieure. Les tarifs consentis par la S. N. C. B. sont trop peu élevés.

Réponse :

La S. N. C. B., qui a longuement examiné cette question, estime que les tarifs prévus dans ce contrat, sont certainement rentables.

Question 22 :

Il a été dit qu'il n'est pas souhaitable de multiplier les raccordements sur les grandes lignes.

En Allemagne, au contraire, on facilite les raccordements privés, même sur les grandes lignes.

Quelle est la politique de la S. N. C. B. en la matière ?

Réponse :

Les coûts d'établissement, d'entretien et de desserte d'un raccordement sur une grande ligne sont sensiblement plus importants que pour des raccordements privés, soit à des voies de gare, soit à une ligne industrielle.

Néanmoins, chaque fois que cette dernière solution s'avère irréalisable et que l'intérêt commercial de l'opération le justifie, la S. N. C. B. n'a pas hésité à faciliter, tout comme en Allemagne, des raccordements privés, même sur ses grandes lignes.

Citons par exemple à ce propos les raccordements « Volkswagen », à Kortenberg, (L. 36), « Simca », à Nivelles, (L. 124) et « Fiat », à Waterloo, (L. 124).

Question 23 :

Du point de vue des communications avec le Hainaut, il y a lieu d'aménager les lignes Tournai-Mons et Mons-Charleroi. Où en sont les projets et les réalisations ?

Réponse :

a) Il est possible d'enviager deux itinéraires Tournai-Mons, soit via Péruwelz, soit via Ath-Jurbise.

Vraag 20 :

De Stad Gent heeft zich grote inspanningen getroost voor de aanpassing van parkings. Wat voorziet de N. M. B. S. te Gent St. Pieters ?

Antwoord :

De N. M. B. S. heeft vóór twee jaar de capaciteit van haar parking in het St. Pietersstation te Gent verdubbeld door langsheen de Afsneelaan een terrein als parking voor 65 autovoertuigen in te richten.

Dit nieuwe parkeerterrein kent op dit ogenblik slechts weinig belangstelling vanwege het publiek.

Vraag 21 :

De N. M. B. S. heeft zopas een nieuwe overeenkomst afgesloten met betrekking tot het vervoer van ertsen tussen Antwerpen en Luik.

Deze maatregel verontrust in belangrijke mate de binnenscheepvaart. De door de N. M. B. S. gemaakte tarieven zijn te laag.

Antwoord :

De N. M. B. S. heeft deze kwestie grondig onderzocht en meent dat de in bedoelde overeenkomst vastgestelde tarieven ongetwijfeld winstgevend zijn.

Vraag 22 :

Er wordt beweerd dat het niet wenselijk is de verbindingsspooren op de grote lijnen te vermeerderen.

In Duitsland daarentegen vergemakkelijkt men de aanleg van particuliere verbindingsspooren, zelfs op de grote lijnen.

Welk is de politiek van de N. M. B. S. op dit gebied ?

Antwoord :

De kosten voor aanleg, onderhoud en bediening van een verbindingsspoor op een grote lijn zijn merkkelijk belangrijker dan voor de private verbindingsspooren op de stationsspooren of op een nijverheidsspoor.

Niettemin heeft de N. M. B. S. niet geaarzeld om, telkens wanneer deze laatste oplossing niet uitvoerbaar blijkt en het commercieel belang van de onderneming zulks wettigt, de particuliere verbindingsspooren op haar grote lijnen te vergemakkelijken, juist zoals in Duitsland.

Wij vernoemen de verbindingsspooren « Volkswagen » te Kortenberg (L. 36), « Simca » te Nijvel (L. 124) en « Fiat » te Waterloo (L. 124).

Vraag 23 :

Wat de verbinding met Henegouwen betreft, dienen de lijnen Doornik-Bergen en Bergen-Charleroi te worden verbeterd. Hoeveer staat het met de projecten en de inwerkingen ?

Antwoord :

a) Twee reismogelijkheden Doornik-Bergen kunnen in aanmerking worden genomen nl. hetzij via Péruwelz hetzij via Ath-Jurbise.

Les contacts en cours entre la S. N. C. B. et le Conseil Economique Régional Wallon permettront de dégager la solution adéquate.

b) en ce qui concerne la liaison Mons-Charleroi, la S. N. C. B. modernise l'itinéraire via Manage, lequel est appelé à devenir toujours plus rentable aussi bien en ce qui concerne le transport des voyageurs qu'en ce qui concerne celui des marchandises et qui dessert La Louvière. Il sera possible d'y réaliser des parcours directs en 35'. Néanmoins, à la demande du Conseil économique régional wallon, la S. N. C. B. a fourni des éléments financiers comparatifs concernant l'amélioration des différents itinéraires possibles.

Question 24 :

En ce qui concerne la ligne 78, il serait souhaitable de porter la vitesse à 120 km/heure de bout en bout. Des ralentissements interviennent entre Antoing et Basècles. Que compte-t-on faire ?

Réponse :

La S. N. C. B. se propose de porter à 120 km/h la vitesse maximum entre St-Ghislain et Tournai. Certains tronçons sont déjà aménagés en vue de promettre cette vitesse, mais la signalisation doit encore être adaptée. Il est prévu d'harmoniser le renouvellement des voies et les travaux d'amélioration qui restent à exécuter.

La progression plus ou moins rapide de ces travaux sera tributaire de la décision qui sera prise en matière d'électrification de la liaison Mons-Tournai (voir question précédente).

Question 25 :

La ligne électrifiée Mons-Charleroi passera par Manage (54 km), alors que le trajet par Haine-St-Pierre est sensiblement plus court (44 km). Cette décision représente un coût de parcours plus élevé. Ce coût supplémentaire permettrait de faire circuler davantage de trains sur le tronçon le plus court.

Réponse :

La réponse donnée à la question 23 concerne en partie celle-ci également.

En outre, la S. N. C. B. a déjà étoffé le service via Manage et veille à ce qu'il soit accéléré. Il convient d'autre part, de ne pas perdre de vue que le tracé sinueux de la ligne via Haine-St-Pierre (qui, en outre, ne dessert pas La Louvière) constitue une sérieuse entrave à la circulation des trains à la vitesse de 120 km/h telle qu'elle pourra être réalisée, via Manage.

Question 26 :

L'électrification de la ligne Saint-Ghislain-Quévrain est-elle envisagée ? Pourquoi ?

Réponse :

L'électrification de ce tronçon de ligne ne peut guère se justifier que si elle est prolongée vers la France par la mise en service de la traction électrique jusqu'à Valenciennes.

De aan de gang zijnde besprekingen tussen de N. M. B. S. en de Gewestelijke Economische Raad voor Wallonië zullen het mogelijk maken de juiste oplossing te vinden.

b) Wat de verbinding Bergen-Charleroi betreft moderniseert de N. M. B. S. de reisweg via Manage, die meer en meer rendabel zal worden zowel wat betreft het reizigers- als het goederenvervoer, en die La Louvière bedient.

Met zal er rechtstreekse trajecten kunnen verwezenlijken in 35'. Nochtans heeft de N. M. B. S. op verzoek van de Gewestelijke Economische Raad voor Wallonië, vergelijkbare financiële elementen voor verbetering van de verschillende mogelijke reismogelijkheden verstrekt.

Vraag 24 :

Wat de lijn 78 betreft zou het wenselijk zijn de snelheid te verhogen tot 120 km/u. over de gehele afstand. Er zijn vertragingen tussen Antoing en Basècles. Wat is men voornemens te doen ?

Antwoord :

De N. M. B. S. neemt zich voor de maximumsnelheid op 120 km/u. te brengen tussen St-Ghislain en Doornik. Sommige baanvakken zijn reeds verbeterd om deze snelheid toe te laten, maar de seininrichting dient nog te worden aangepast. De harmonisatie van de nog uit te voeren verbeteringswerken met het vernieuwen van de sporen wordt voorzien.

De min of meer snelle vordering van deze werken zal afhangen van de beslissing die zal getroffen worden met betrekking tot de elektrificatie van de verbinding Bergen-Doornik (zie vorige vraag).

Vraag 25 :

De geëlektrificeerde lijn Bergen-Charleroi gaat langs Manage (54 km) terwijl het traject via Haine-St-Pierre merkkelijk korter is (44 km). Dat betekent een hogere parcoursprijs. Met deze bijkomende kostprijs zou men op het kortste traject meer treinen kunnen laten rijden.

Antwoord :

In het antwoord op de vraag 23 wordt hierop gedeeltelijk een antwoord verstrekt.

Bovendien heeft de N. M. B. S. reeds de dienst via Manage gestoffeerd en zorgt zij ervoor dat deze wordt versneld. Er mag anderzijds niet uit het oog verloren worden dat het kronkelig traject van de lijn via Haine-St-Pierre (die daarbij La Louvière niet bedient) een ernstige belemmering betekent voor het verkeer van de treinen aan een snelheid van 120 km/u. zoals deze via Manage zal kunnen verwezenlijkt worden.

Vraag 26 :

Is de elektrificatie van de lijn St-Ghislain-Quévrain in het vooruitzicht gesteld ? Waarom ?

Antwoord :

De elektrificatie van dit baanvak kan slechts gerechtvaardigd worden indien het verlengd wordt naar Frankrijk door het in dienst te stellen van de elektrische tractie tot Valenciennes.

Les contacts établis à cette fin avec la S. N. C. F. n'ont, jusqu'à ce jour, conduit à aucun résultat positif.

Il a lieu de noter à ce propos que les deux pays ayant des systèmes d'électrification différents, la jonction constitue toujours une opération coûteuse, qui ne peut se justifier que pour un trafic suffisamment important.

Question 27 :

Les parkings sont insuffisants à Mons et St-Ghislain. Ne pourrait-on utiliser à cette fin des hangars totalement ou partiellement désaffectés ?

Le cas de Mons présente une acuité particulière étant donné son rôle de gare internationale.

Réponse :

La S. N. C. B. est favorable à l'extension, à Mons, du parking. Cette extension ne peut toutefois se faire judicieusement que dans le cadre d'un réaménagement d'ensemble des abords immédiats de la gare. Cet aménagement doit être harmonisé avec les plans de la Ville de Mons en matière d'urbanisation, plans qui sont actuellement à l'étude.

A Saint-Ghislain, les abords de la cour aux marchandises sont utilisés comme parking par la clientèle et par le personnel; toute mise à disposition d'emplacements supplémentaires nécessiterait le déplacement préalable de certaines installations en service. La question est à l'examen.

Question 28 :

Les lignes 147 et 142 dans l'est du Brabant wallon devraient être démontées sans plus tarder.

Pour quelle époque ce démontage peut-il être escompté ?

Réponse :

Ligne 142.

Le tronçon Namur-Cognelée est maintenu pour la desserte de marchandises.

En ce qui concerne le tronçon Cognelée-Hoegaarden, il y a lieu de noter que la procédure administrative pour l'obtention de l'autorisation de démontage est en cours.

Pour le tronçon Hoegaarden-Tirlemont, l'autorisation de démontage est obtenue. L'adjudication a eu lieu et le démontage sera terminé dans quelques mois.

Ligne 147.

Le tronçon Tamines-Fleurus-Sombreffe est maintenu pour la desserte de marchandises.

Le tronçon Sombreffe-Gembloux-Ramillies est maintenu pour les besoins de l'Etat (Défense nationale).

Le tronçon Ramillies-Landen est maintenu pour la desserte de marchandises.

Question 29 :

Quand la liaison électrifiée Ottignies-Nivelles-Charleroi Sud sera-t-elle une réalité ?

Réponse :

La liaison électrifiée entre Ottignies et Charleroi Sud n'est pas prévue au plan décennal de la S. N. C. B.

Tot op heden hebben contacten welke met dit doel met de S. N. C. F. opgenomen werden tot geen positief resultaat geleid.

In verband daarmee zij opgemerkt dat vermits de twee landen een verschillend systeem van elektrificatie hebben, hun verbinding steeds een dure operatie is die slechts door een tamelijk belangrijke trafiek gerechtvaardigd wordt.

Vraag 27 :

De parkings te Bergen en St-Ghislain zijn ontoereikend. Zouden afgeschafte of verkleinde opslagplaatsen hiervoor kunnen gebruikt worden ?

Het geval van Bergen stelt zich bijzonder scherp gelet op zijn rol van internationaal station.

Antwoord :

De N. M. B. S. is het eens met de uitbreiding van de parking te Bergen. Deze kan echter slechts oordeelkundig verwezenlijkt worden binnen het kader van een globale herinrichting van de onmiddellijke omgeving van het station. Deze inrichting moet in overeenstemming zijn met de urbanisatieplannen van de Stad Bergen welke op dit ogenblik ter studie liggen.

Te St-Ghislain worden de aan de goederenkoer grenzende gronden als parking gebruikt door de clientèle en het personeel; het ter beschikking stellen van bijkomende plaatsen zou het verplaatsen van sommige in dienst zijnde installaties noodzakelijk maken. De kwestie wordt onderzocht.

Vraag 28 :

De lijnen 147 en 142 in het Oosten van Waals Brabant zouden onverwijld moeten worden afgebroken.

Wanneer zal zulks gebeuren ?

Antwoord :

Lijn 142.

Het baanvak Namen-Cognelée wordt behouden voor de bediening van goederen.

Wat het baanvak Cognelée-Hoegaarden betreft, zij genoteerd dat de administratieve procedure voor het verkrijgen van de toelating voor de afbraak aan de gang is.

Voor het baanvak Hoegaarden-Tienen werd de toelating voor de afbraak bekomen. De aanbesteding heeft plaats gehad. De afbraak zal binnen enkele maanden beëindigd zijn.

Lijn 147.

Het baanvak Tamines-Fleurus-Sombreffe wordt behouden voor de bediening van goederen.

Het baanvak Sombreffe-Gembloux-Ramillies wordt behouden voor de behoeften van de Staat (Landsverdediging).

Het baanvak Ramillies-Landen wordt behouden voor de bediening van de goederen.

Vraag 29 :

Wanneer komt de elektrische verbinding Ottignies-Nijvel Charleroi Sud tot stand ?

Antwoord :

De elektrische verbinding tussen Ottignies en Charleroi Sud is niet voorzien in het tienjarenplan van de N. M. B. S.

Quant à la ligne Ottignies-Baulers-Manage, elle n'est plus en service actuellement et rien ne permet de penser qu'elle puisse être réutilisée dans un proche avenir.

Question 30 :

Existe-t-il une réglementation internationale et uniforme pour le transport des matières dangereuses par rail ? La commission créée pour examiner ce type de transport par rail et par route a-t-elle déjà déposé ses conclusions ?

Réponse :

a) Il existe, pour le transport des matières dangereuses par chemin de fer, une réglementation internationale et uniforme communément appelée règlement R. I. D.

Cette réglementation est élaborée par l'Office central des Transports internationaux par Chemin de fer, dont le siège se trouve à Berne.

Le règlement R. I. D. constitue l'annexe I à la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (C. I. M.).

Le règlement R. I. D. est actuellement en cours de révision.

b) Le groupe de travail créé au début de cette année à la requête du Ministère de la Santé publique va entamer ses travaux.

Question 31 :

L'idée de scinder le groupe de Gand et de créer un groupe à Bruges ne serait-elle pas digne d'intérêt ?

Réponse :

La S. N. C. B. estime que, dans les conditions actuelles, la création d'un groupe à Bruges ne se justifie pas.

La présente question a déjà fait l'objet d'une interpellation au Sénat et le Ministre des Communications de l'époque y a longuement répondu (Annales parlementaires du Sénat du 11 octobre 1972 — Réponse au Sénateur Van In).

Question 29 :

Dans le train 865 partant à 17 h 49 de Bruxelles-Central à destination d'Ostende, il n'y a qu'une seule voiture de première classe. Il arrive assez souvent que des personnes ne peuvent pas s'asseoir.

N'est-il pas possible de remédier à cette situation ?

Réponse :

Normalement, le train 865 comprend 9 voitures, dont une de première classe offrant 76 places assises.

Dans le courant du mois de mars, cette voiture a été remplacée, pour révision périodique, par une autre n'offrant que 66 places assises, étant donné qu'il n'y avait pas de voiture semblable disponible.

Compte tenu du manque de places qui en résultait, une voiture supplémentaire de première classe a été intercalée, à titre exceptionnel, pendant quelques jours.

Aussitôt que la voiture habituelle (à 76 places) a été de nouveau disponible, la composition normale du train 865 a été rétablie, ce qui suffit dans des conditions normales.

Wat de lijn Ottignies-Baulers-Manage betreft, deze is op dit ogenblik niet meer in dienst en niets laat toe te veronderstellen dat ze in een nabije toekomst opnieuw zal gebruikt worden.

Vraag 30 :

Bestaat er een internationale en eenvormige reglementering voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor ? Heeft de commissie opgericht om dat vervoer per spoor en langs de weg te onderzoeken reeds besluiten neergelegd ?

Antwoord :

a) Er bestaat een internationale en eenvormige Reglementering voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoorweg, gewoonlijk R. I. D. genoemd.

Deze reglementering werd uitgewerkt door het Centraal Bureau voor het Internationaal Vervoer per Spoorweg, waarvan de zetel te Bern is gevestigd.

Het R. I. D. vormt de bijlage I aan de Internationale Overeenkomst betreffende het vervoer van goederen per spoorweg (C. I. M.).

Het R. I. D. wordt op dit ogenblik herzien.

b) De Werkgroep die in het begin van dit jaar op verzoek van het Ministerie van Volksgezondheid werd opgericht, gaat zijn werkzaamheden aanvangen.

Vraag 31 :

Zou het niet interessant zijn de groep Gent te splitsen en er een op te richten te Brugge ?

Antwoord :

De N. M. B. S. meent dat in de gegeven omstandigheden de oprichting van een groep te Brugge niet gerechtvaardigd is.

Deze vraag heeft reeds het voorwerp uitgemaakt van een interpellatie in de Senaat en de voormalige Minister van Verkeerswezen heeft er breedvoerig op geantwoord (Parlementaire handelingen van de Senaat van 11 oktober 1972 — Antwoord aan Senator Van In).

Vraag 32 :

In de trein 865 die te 17 u. 49 uit Brussel-Centraal vertrekt met bestemming Oostende is er slechts een wagen 1^{ste} klas. Meer dan eens gebeurt het dat de reizigers er geen zitplaats vinden. Kan zulks niet worden verholpen ?

Antwoord :

Normaal bevat de trein 865 9 rijtuigen waarvan één eerste klasse-rijtuig dat 76 zitplaatsen aanbiedt.

In de loop van de maand maart werd dat rijtuig voor periodiek nazicht vervangen door een ander met slechts 66 aangeboden plaatsen, omdat er geen gelijkvormig rijtuig voorhanden was.

Wegens het plaatsgebrek dat hieruit ontstond werd er uitzonderlijk en gedurende enkele dagen een bijkomend 1^{ste} klasse-rijtuig ingeschakeld.

Zodra het gewone rijtuig (met 76 plaatsen) terug beschikbaar was, werd de normale samenstelling van de trein 865 hersteld, hetgeen in normale omstandigheden volstaat.

Question 33 :

N'y a-t-il pas une tendance à l'augmentation du nombre de voyageurs de première classe ?

Les voitures disponibles sont-elles suffisantes et adéquates ?

Réponse :

Il est exact, en effet, qu'une légère augmentation est constatée dans le nombre des voyageurs de première classe. Le matériel de la S. N. C. B. est cependant en mesure de faire face à cette augmentation.

Question 34 :

L'horaire de la ligne Anvers-Gand prévoit, à partir du 1^{er} juin, un seul train direct par heure et par direction avec arrêt à Berchem, St.-Nicolas, Lokeren et Gand-Dampoort, un train omnibus et par heure et par direction sur les tronçons St.-Nicolas-Gand et Lokeren-Anvers, ainsi que trois trains par jour d'Anvers à Lille avec un arrêt sur la ligne 59, celui de St.-Nicolas.

Au sein du groupe de travail « chemins de fer » de la C. E. R. F., il a été demandé par heure et par direction :

- un seul train direct, sans arrêts intermédiaires;
- un seul train semi-direct, s'arrêtant à Berchem, St.-Nicolas, Lokeren et Dampoort;
- un seul train omnibus.

Cette demande a été justifiée. Est-il possible d'y accéder ?

Réponse :

Mettre en service un train direct et un train semi-direct Anvers-Gand par heure et par direction et simultanément un train omnibus est impossible sur le plan pratique, en raison du tronçon à simple voie Oostakker-Lokeren.

La proposition implique, d'autre part, une augmentation du nombre de trains qu'Anvers-Central est appelé à recevoir, ce qui est exclu du moins aux heures de pointe.

Par comparaison avec le nombre de voyageurs directs enregistrés entre des grandes agglomérations disposant de trains directs cadencés, la liaison ferroviaire Anvers-Gand — lorsqu'elle aura atteint son niveau d'équilibre — sera de nature à absorber journalièrement, pour les deux directions ensemble, environ 6 000 voyageurs, dont nous n'en transportons actuellement aucun.

L'horaire projeté pour le 3 juin prochain et comportant un train semi-direct par heure ainsi que quelques trains supplémentaires aux heures de pointe peut suffire pour cette clientèle, qui ne se présentera que progressivement.

Question 35 :

Il semblait que la voie ferrée du tunnel projeté sous la Manche servirait exclusivement au transport des voitures automobiles et des occupants de celles-ci.

Il apparaît néanmoins que des personnes sans voiture automobile seraient transportées également.

Il n'y aurait cependant pas de train allant plus loin que le tunnel lui-même.

Toutefois, cette réalisation fait naître des problèmes importants :

Vraag 33 :

Is er niet een algemene strekking waar te nemen van verhoging van het aantal reizigers in 1ste klas ?

Zijn er genoeg en aangepaste voertuigen voorhanden ?

Antwoord :

Er is inderdaad een lichte algemene stijging waar te nemen van de 1ste klasse-reizigers. Het materieel van de N. M. B. S. is echter bij machte om deze verhoging op te vangen.

Vraag 34 :

Wat de lijn Antwerpen-Gent betreft, voorziet de dienstregeling vanaf 1 juni één directe trein per uur en per richting met halte te Berchem, St.-Niklaas, Lokeren en Gent-Dampoort; één stoptrein per uur en per richting over de vakken St.-Niklaas-Gent en Lokeren-Antwerpen en drie treinen per dag voor de lijn Antwerpen-Rijssel met een halte op de lijn 59, deze te St.-Niklaas.

In de werkgroep « spoorwegen » van de G. E. R. V. wordt gevraagd dat per uur en per richting zou gezorgd worden voor :

- één directe trein zonder tussenliggende haltes;
- één semi-directe trein met stopplaatsen Berschem, St.-Niklaas, Lokeren, Dampoort;
- één stoptrein.

Die vraag wordt gemotiveerd. Kan hierop worden ingegaan ?

Antwoord :

Het organiseren van 1 directe en 1 semi-directe trein Antwerpen-Gent per uur en per richting samen met 1 stoptrein, is praktisch niet mogelijk wegens het enkelsporig baanvak Oostakker-Lokeren.

Anderzijds houdt het voorstel een verhoging in van het aantal treinen dat Antwerpen (Centraal) moet ontvangen, wat althans op de spitsuren uitgesloten is.

In vergelijking met het aantal genoteerde rechtstreekse reizigers tussen grote agglomeraties die over gecadanceerde directe treinen beschikken, kan de relatie Antwerpen-Gent, wanneer zij haar evenwichtspeil zal bereikt hebben, dagelijks voor de twee richtingen samen, ongeveer 6 000 reizigers aanbelangen, waarvan wij nu geen enkele vervoeren.

De ontworpen dienstregeling op 3 juni e.k. die een semi-directe trein per uur behelst met enkele bijkomende treinen op de spitsuren is voldoende voor deze clientèle die zich slechts geleidelijk aan zal aanbieden.

Vraag 35 :

Het had er de schijn van dat door de ontworpen Kanaal-tunnel alleen auto's met inzittenden per spoor zouden vervoerd worden.

Het blijkt evenwel dat ook personen zonder auto zullen vervoerd worden.

Verdergaande treinen zijn echter niet voorzien.

Met die realisatie gaan evenwel belangrijke problemen gepaard :

- pour notre Régie des Transports maritimes;
- pour nos chemins de fer;
- pour le transport par route.

Si le transport effectué porte uniquement sur des voitures et sur les occupants de celles-ci, des liaisons rapides sur routes devront résorber tout le trafic.

S'il y a aussi transport de personnes n'ayant pas de voiture, ce sera le trafic ferroviaire assurant les correspondances qui aura une importance primordiale.

Réponse :

Dans le tunnel sous la Manche, actuellement à l'état de projet, les voyageurs n'ayant pas de voiture et les voitures automobiles comportant des occupants seraient transportés par rail.

Afin de permettre aux trains rapides (sans automobiles) de poursuivre jusqu'à Paris, d'une part, et Bruxelles, d'autre part, un réseau de lignes nouvelles (T. V. G.) a été étudié de commun accord avec les chemins de fer français.

Le département — ainsi qu'il a été dit déjà — n'a pas encore choisi le tracé d'un éventuel réseau T. V. G.

Question 36 :

Le réseau ferroviaire est, à l'heure actuelle, fort négligé en Flandre occidentale. L'absence d'un groupe propre à cette province n'est pas étrangère à cet état de chose. Est-il raisonnable et justifiable :

- qu'à part le Luxembourg, seule la Flandre occidentale ne dispose pas d'un groupe propre à la province ?
- que la remise à locomotives de Courtrai est négligée et que toute l'activité est centrée sur Merelbeke, ce qui va évidemment de pair avec d'importants préjudices sur le plan économique et social pour la Flandre occidentale;
- que l'exploitation de l'axe Bruges-Courtrai doit encore toujours s'effectuer à simple voie.

Cet état de choses engendre bon nombre de problèmes pour ceux qui voyagent par le train en Flandre occidentale.

Pourquoi l'électrification de la ligne Gand-Courtrai est-elle constamment ajournée ?

L'extension du port maritime de Bruges ouvre de nombreuses perspectives à la S. N. C. B. Elles vont, évidemment, de pair avec de nombreux problèmes. Est-il admissible que la Flandre occidentale, dont nul n'ignore l'évolution sur le plan économique, continue d'être traitée par la S. N. C. B. comme une province agraire.

Devrons-nous à nouveau faire passer l'ensemble du trafic par Lille et par Bruxelles ? Cela n'équivaldrait-il pas à écarter les Anglais du littoral belge ?

N'est-il pas nécessaire que le littoral belge soit malgré tout desservi par les chemins de fer ?

La ligne Gand-Adinkerke ne doit-elle pas être remise en service ?

Ne conviendrait-il pas d'augmenter la vitesse des trains qui relieront Gand à Adinkerke ?

Serait-ce une utopie que de songer à une ligne de chemin de fer Calais-Jabbeke, le long du tracé de la nouvelle autoroute ?

Réponse :

1. En ce qui concerne la création d'un groupe à Bruges, il est renvoyé à la réponse à la question 31.

- voor onze Regie voor Maritiem Transport;
- voor onze spoorwegen;
- voor het wegvervoer.

Worden alleen auto's met inzittenden vervoerd dan zullen verbindingen over de weg alles moeten opvangen.

Worden ook personen vervoerd zonder auto, dan is het treinverkeer dat daarbij aansluit van zeer groot belang.

Antwoord :

Door de ontworpen tunnel zouden reizigers zonder auto en auto's met inzittenden per spoor worden vervoerd.

Ten einde de snelle treinen (zonder auto's) te laten doorlopen naar Parijs enerzijds en Brussel anderzijds werd in overleg met de Franse spoorwegen een net van nieuwe lijnen (T. G. V.) bestudeerd.

Zoals reeds gezegd, heeft het Departement nog geen positie gekozen over het tracé van een eventueel net T. G. V.

Vraag 36 :

Het spoorwegnet in West-Vlaanderen wordt heden ten dage ten eerste verwaarloosd. Het gebrek aan een eigen groep is hier zeker niet vreemd aan. Is het redelijk en te verantwoorden :

- dat behoudens Luxemburg, alleen West-Vlaanderen geen eigen groep heeft ?
- dat de stelplaats Kortrijk wordt verwaarloosd en alles geconcentreerd wordt op Merelbeke, hetgeen vanzelfsprekend gepaard gaat met grote sociale en economische nadelen voor West-Vlaanderen;
- dat de exploitatie van de as Brugge-Kortrijk het nog steeds moet stellen zonder dubbelspoor ?

Voor de spoorreizigers van West-Vlaanderen stelt dit heel wat problemen.

Waarom wordt de elektrificatie van de lijn Gent-Kortrijk steeds uitgesteld ?

De uitbreiding van de Brugse zeehaven opent heel wat perspectieven voor de N. M. B. S. Vanzelfsprekend gaan hiermee ook heel wat problemen gepaard. Gaat het op dat West-Vlaanderen waarvan iedereen weet dat er zich een economische evolutie voltrekt nog altijd door de N. M. B. S. wordt behandeld als een agrarische provincie ?

Moet al het verkeer opnieuw over Rijsel en Brussel worden geleid. Betekent dit niet dat we de Belgische kust voor de Engelsen afschrijven ?

Wordt het niet nodig dat de Belgische kust toch door het spoor kan bediend worden ?

Moet de lijn Adinkerke-Duinkerke niet opnieuw worden opengesteld ?

Moet de snelheid van de verbinding Gent-Adinkerke niet worden verhoogd ?

Is het utopisch te denken aan een spoorlijn Kales-Jabbeke langs het tracé van de nieuwe autosnelweg ?

Antwoord :

1. I.v.m. de oprichting van een groep te Brugge wordt verwezen naar het antwoord op vraag n° 31.

2. La ligne Bruges-Courtrai est exploitée à simple voie sur le tronçon Torhout-Bruges, soit sur une distance de 18 km pour un total de 52 km.

Les trains de cette ligne assurent des correspondances à Bruges, Lichtervelde et Courtrai. L'organisation actuelle du service ferroviaire ne requiert pas de double voie sur le tronçon Torhout-Bruges.

3. La modernisation et l'électrification de la ligne Gand-Courtrai sont inscrites dans le plan décennal de la S. N. C. B.

Il faudra, à cette fin, procéder à d'importants travaux d'infrastructure pour le rehaussement des voies dans la traversée notamment de Deinze, de Waregem et d'Harelbeke, en vue de supprimer les passages à niveau.

Des restrictions d'ordre financier empêchent la S. N. C. B. de réaliser la modernisation simultanée de différentes lignes.

Des études préparatoires ayant trait à cette électrification sont présentement en cours.

4. L'extension du port de Bruges-Zeebrugge pose à la S. N. C. B. un problème d'importance, en l'occurrence celui de l'interruption de la ligne Zeebrugge-Knokke à hauteur de la nouvelle écluse maritime.

La S. N. C. B. préconise la construction d'un tunnel ferroviaire, situé à proximité de la tête d'écluse (à l'intérieur des terres) et permettant le maintien du service des trains actuels, mais les fonds nécessaires ne semblent pas disponibles.

En vue de desservir la Côte Est (Knokke-Duinbergen-Heist) on envisage, pour ces raisons et à titre temporaire, la construction d'une ligne ferroviaire nouvelle, passant par un pont mobile sur le canal Baudouin aux environs de Dudzele et ouvrant l'accès au nouveau zoning industriel.

Les installations ferroviaires nécessaires ont été prévues pour la desserte du trafic marchandises de ce zoning industriel.

Si le port de Bruges-Zeebrugge était appelé à prendre encore de l'extension dans l'avenir, les installations ferroviaires de Zeebrugge (formation) ou de Bruges pourraient être étendues à mesure des besoins nouveaux.

5. En ce qui concerne la croissance économique, la S. N. C. B. s'efforce toujours d'équiper d'un raccordement ferroviaire les zonings industriels importants.

Il en est déjà ainsi, dans la province de Flandre occidentale, en ce qui concerne les zonings de Dixmude et Heule-Kuurne.

La S. N. C. B. a, en outre, collaboré activement aux projets de raccordement ferroviaire des zonings industriels de Bruges (Herdersbrug), Zeebrugge (zoning industriel au nord de Dudzele), Ostende (zonings de Zandvoorde - Oudenburg, situés de part et d'autre de la ligne ferroviaire Bruges - Ostende).

En plus de l'équipement ferroviaire de ces zonings industriels, la S. N. C. B. a réalisé par la S. B. A. des Ferry-Boats, deux « container-terminals » à Zeebrugge et elle a, en outre, été associée très étroitement à la création de la gare routière aux environs de Courtrai.

Question 37 :

La S. N. C. B. ne peut-elle, en accord avec la S. N. C. V., envisager de délivrer un abonnement unique, valable sur les deux réseaux (à l'exemple de l'abonnement global S. T. I. B. - S. N. C. V. - S. N. C. B. à Bruxelles).

2. De lijn Brugge-Kortrijk wordt enkelsporig uitgebaut op het vak Torhout-Brugge, hetzij over een afstand van 18 km op een totaal van 52 km.

De treinen van deze lijn verzekeren de aansluitingen te Brugge, Lichtervelde en Kortrijk. De huidige organisatie van de treindienst vergt geen dubbelspoor op het vak Torhout-Brugge.

3. De modernisering en de elektrificatie van de lijn Gent-Kortrijk zijn voorzien in het tienjarenplan van de N. M. B. S. N. M. B. S.

Belangrijke infrastructuurwerken voor de ophoging der sporen in de doortocht van o.m. Deinze, Waregem en Harelbeke, met het oog op de afschaffing van de overwegen, gaan hiermede gepaard.

Beperkingen van financiële aard beletten de N. M. B. S. de modernisering van verschillende lijnen terzelfdertijd door te voeren.

De voorbereidende studies in verband met deze elektrificatie zijn thans aan de gang.

4. De uitbreiding van de haven van Brugge-Zeebrugge stelt een belangrijk probleem voor de N. M. B. S. namelijk de onderbreking van de lijn Zeebrugge-Knokke ter hoogte van de nieuwe zeesluis.

Dank zij de bouw van een spoortunnel nabij het landinwaarts sluishoofd, zou de huidige treindienst kunnen worden behouden. Voor deze oplossing die wordt verdedigd door de N. M. B. S. blijken evenwel geen kredieten voorhanden te zijn.

Ter bediening van de Oostkust (Knokke - Duinbergen - Heist) wordt daarom als tijdelijke oplossing de aanleg van een nieuwe spoorlijn overwogen, over een beweegbare brug over het Boudewijnkanaal in de omgeving van Dudzele. Zij zal het nieuwe industriegebied ontsluiten.

Voor de goederenbediening van deze industriezone werden de nodige spoorinstallaties voorzien.

Indien de haven van Brugge-Zeebrugge in de toekomst nog verdere uitbreiding zal nemen, zullen de spoorinstallaties te Zeebrugge (vorming) of te Brugge overeenkomstig de nieuwe behoeften kunnen uitgebreid worden.

5. Wat betreft de economisch groei poogt de N. M. B. S. steeds de belangrijke industriezones met een spoor aansluiting uit te rusten.

In de provincie West-Vlaanderen is dit reeds het geval met de zones van Diksmuide en Heule - Kuurne.

Verder heeft de N. M. B. S. ook actief medegewerkt aan de ontwerpen voor spoor aansluiting van de industriezones van Brugge (Herdersbrug), Zeebrugge (industriezone ten noorden van Dudzele), Oostende (zones van Zandvoorde - Oudenburg aan weerszijden van de spoorlijn Brugge - Oostende gelegen).

Behalve de spooruitrusting van deze industriezones heeft de N. M. B. S. door de S. B. A. des Ferry-Boats, twee volwaardige container-terminals te Zeebrugge tot stand gebracht. Zij is bovendien zeer nauw betrokken bij het tot stand komen van het baanstation in de omgeving van Kortrijk.

Vraag 37 :

Zou de N. M. B. S. samen met de N. M. V. B. niet kunnen zorgen voor een eenheidsabonnement dat op de beide netten zou geldig zijn (naar het voorbeeld van het globaal abonnement S. T. I. B. - N. M. V. B. - N. M. B. S. te Brussel) ?

Réponse :

L'abonnement combiné, valable sur les lignes de la S. N. C. B. et de la S. N. C. V., existe depuis 1945.

Question 38 :

Dans les milieux économiques et sociaux ostendais, on se demande si l'électrification de la ligne Anvers-Gand ne permettrait pas de mettre en service un certain nombre de trains directs entre Ostende et Anvers.

Réponse :

La ligne électrifiée Gand-Anvers sera mise en service le 3 juin, avec exploitation provisoire à voie unique du tronçon Oostakker-Lokeren.

Pour la relation Ostende-Anvers, cette électrification présente les avantages suivants :

Situation actuelle :

a) Ostende	—	A 51'
Bruxelles (Midi)	C 04'	12' (1)
Berchem	C 49'	49'
Anvers (C)	C 52'	—
(trajet en 121')		
b) Anvers (C)	—	A 07'
Berchem	A 10'	10'
Bruxelles (Midi)	A 47'	B 00' (1)
Ostende	C 13'	—
(trajet en 126')		

Situation nouvelle :

a) Ostende	—	A 51'
Gand (St-P.)	B 31'	37' (1)
Berchem	C 25'	25'
Anvers (C)	C 28'	—
(trajet en 97')		
b) Anvers (C)	—	A 36'
Berchem	A 39'	39'
Gand (St-P.)	B 28'	33' (1)
Ostende	C 13'	—
(trajet en 97')		

Un service direct régulier Ostende-Anvers n'est pas suffisamment justifié. En effet, il existe actuellement au départ d'Ostende une relation directe par heure en direction de Bruxelles, Louvain, Liège, etc... Cette relation avec Bruxelles doit absolument être maintenue.

D'autre part, la relation directe que nous prévoyons entre Gand et Anvers donne à Gand une correspondance immédiate avec les deux trains à destination ou en provenance d'Ostende (ou de Bruxelles), compte tenu du fait que ces deux trains se croisent à Gand (vers l'heure et demie).

Pendant la saison d'été, on a cependant prévu en dehors des trains directs via Bruxelles, qui sont maintenus, les nouveaux trains directs suivants via St-Nicolas :

(1) Gare où les voyageurs doivent changer de train.

Antwoord :

Het gecombineerd abonnement geldig op de lijnen van de N. M. B. S. en de N. M. V. B. bestaat sinds 1945.

Vraag 38 :

In de sociale et economische kringen van Oostende wordt de vraag gesteld of het dank zij de elektrificatie van de lijn Antwerpen-Gent niet mogelijk is een aantal rechtstreekse treinen in te leggen tussen Oostende-Antwerpen.

Antwoord :

Op 3 juni zal de geëlektrificeerde lijn Gent-Antwerpen in dienst gesteld worden met voorlopige uitbating op enkel spoor van het baanvak Oostakker-Lokeren.

Deze elektrificatie biedt, wat de relatie Oostende-Antwerpen betreft, de volgende voordelen :

Huidige toestand :

a) Oostende	—	A 51'
Brussel (Zuid)	C 04'	12' (1)
Berchem	C 49'	49'
Antwerpen (C)	C 52'	—
(trajekt in 121')		
b) Antwerpen (C)	—	A 07'
Berchem	A 10'	10'
Brussel (Zuid)	A 47'	B 00' (1)
Oostende	C 13'	—
(trajekt in 126')		

Nieuwe toestand :

a) Oostende	—	A 51'
Gent (St-P.)	B 31'	37' (1)
Berchem	C 25'	25'
Antwerpen (C)	C 28'	—
(trajekt in 97')		
b) Antwerpen (C)	—	A 36'
Berchem	A 39'	39'
Gent (St-P.)	B 28'	33' (1)
Oostende	C 13'	—
(trajekt in 97')		

Een rechtstreeks gecadanceerde dienst Oostende-Antwerpen, is niet voldoende gewettigd. Bij vertrek uit Oostende, is er thans tevens 1 rechtstreekse relatie per uur in de richting Brussel en verder Leuven, Luik, enz... Die relatie met Brussel moet absoluut worden gehandhaafd.

Anderzijds geeft de rechtstreekse relatie die is voorzien tussen Gent en Antwerpen, een onmiddellijke aansluiting in Gent met de 2 treinen naar en van Oostende (of van en naar Brussel), rekening houdend met het feit dat laatstgenoemde twee treinen elkaar te Gent kruisen (rond het uur 30').

In het zomerseizoen worden echter, buiten de rechtstreekse treinen over Brussel, die behouden blijven, volgende nieuwe rechtstreekse treinen over St. Niklaas voorzien :

(1) Station waar de reizigers moesten overstappen.

période du 30 juin au 2 septembre 1973 :

— 3879 (le samedi et le dimanche) : Anvers (C) 8.05 — St-Nicolas 8.25/8.26 — Lokeren 8.34/8.36 — Gand (St.-P.) 8.59/9.03 — Ostende A. 9.44.

Retour : 3829 (le dimanche) : Ostende 19.24 — Gand (St.-P.) 20.05/20.06 — Lokeren 20.27/20.28 — St-Nicolas 20.36/20.37 — Anvers (C) A. 20.57.

2. Les transports publics urbains.

Question 1 :

En ce qui concerne les travaux d'étude du prémétro de Gand, un crédit de 483 millions de F est prévu pour l'exécution des travaux préparatoires de l'axe Nord-Sud.

Quels sont les plans et le calendrier de travail détaillés de ces travaux ?

Réponse :

Un problème s'est posé à Gand, à propos du choix des moyens qu'il y aurait lieu de mettre en œuvre pour la desserte urbaine sur l'axe Nord-Sud.

Deux projets se trouvaient en présence :

- d'une part, une liaison ferroviaire Gand St.-Pierre-Gand Dampoort;
- d'autre part, la mise en tunnel de la ligne 4 sous le lit de la Lys.

La ville de Gand a opté pour la deuxième solution. Celle-ci a entre-temps été approuvée par le Ministre.

Le crédit prévu pour 1973 sera utilisé uniquement pour l'exécution d'études, les premiers travaux ne pouvant être commencés qu'en 1974.

Sur la base de l'actuel rythme de financement, le délai d'exécution atteindra cinq ans.

Question 2 :

Les transports publics peuvent également contribuer à la lutte contre la pollution de l'atmosphère.

Les chauffeurs d'autobus des lignes de transports publics ont-ils reçu des instructions afin de ne pas laisser tourner les moteurs en cas de stationnement de longue durée ?

Réponse :

Cette question a déjà retenu l'attention des responsables de nos transports publics.

Il y a lieu de noter, à titre d'information, que la S.N.C.V. et les réseaux de transports urbains ont, depuis longtemps déjà, donné au personnel roulant des instructions précises afin de ne pas laisser tourner les moteurs durant le stationnement. Ces instructions sont régulièrement rappelées.

Si des cas isolés se produisaient, les sociétés demandent à être informées de ceux-ci, afin de pouvoir prendre les mesures qui s'imposent.

— période van 30 juni tot 2 september 1973;

— 3879 (zaterdag en zondag) Antwerpen (C) 8.05 — St.-Niklaas 8.25/8.26 — Lokeren 8.34/8.36 — Gent (St.-P.) 8.59/9.03 — Oostende A. 9.44.

Terugkeer : 3829 (zondag) Oostende 19.24 — Gent (St.-P.) 20.05/20.06 — Lokeren 20.27/20.28 — St.-Niklaas 20.36/20.37 — Antwerpen (C) A. 20.57.

2. Het openbaar stedelijk vervoer.

Vraag 1 :

Voor de studiewerken van de pre-metro te Gent werd een krediet van 483 miljoen F uitgetrokken voor het uitvoeren van de voorbereidingswerken op de Noord-Zuid-as.

Welk is de voorziene planning en timing voor de uitvoering van die werken ?

Antwoord :

Te Gent heeft zich een probleem gesteld betreffende de keuze tussen de aan te wenden middelen voor de stedelijke bediening op de Noord-Zuid-as.

Er bestonden twee ontwerpen :

- enerzijds, een spoorverbinding Gent St.-Pieters-Gent Dampoort;
- anderzijds, het aanbrengen van de lijn n° 4 in een tunnel onder de Leiebedding.

De stad Gent heeft de 2de oplossing gekozen. Zij werd inmiddels door de Minister goedgekeurd.

Het voor 1973 uitgetrokken krediet zal enkel voor het uitvoeren van studiewerken worden aangewend; met de eerste uitvoeringswerken kan pas in 1974 worden gestart.

Op basis van het huidig ritme van financiering zal de uitvoering 5 jaar in beslag nemen.

Vraag 2 :

Het openbaar vervoer kan bijdragen tot bestrijding van de luchtverontreiniging.

Werd aan de chauffeurs van autobussen op de openbare vervoerlijnen opdracht gegeven, bij langdurig stilstand de motor niet verder te laten draaien ?

Antwoord :

Deze kwestie heeft reeds de aandacht van de verantwoordelijken van onze openbare vervoermiddelen gaande gehouden.

Ter inlichting zij opgemerkt dat de N.M.V.B. en de netten van het stedelijk vervoer reeds sedert geruime tijd aan het personeel nauwkeurige richtlijnen gegeven hebben om de motor niet te laten draaien gedurende het stationeren. Die richtlijnen worden regelmatig in herinnering gebracht.

Indien zich alleenstaande gevallen mochten voordoen, verzoeken de maatschappijen hiervan in kennis gesteld te worden, opdat zij de passende maatregelen zouden kunnen nemen.

Question 3 :

A la page 22 du rapport, il est question de nouvelles excavatrices. Ces machines sont-elles de fabrication belge ? Leur construction a-t-elle une influence sur l'économie belge, plus particulièrement sur le plan de la main-d'œuvre ?

Réponse :

Il s'agit d'un procédé italien breveté. Les machines sont construites en Italie.

3. La Société nationale des Chemins de Fer vicinaux.**Question 1 :**

La S. N. C. V. est-elle en mesure de communiquer — pour l'essentiel — quelles sont les lignes dont l'exploitation est déficitaire et dont l'exploitation est lucrative.

Réponse :

Il n'y a — malheureusement — plus aucune ligne vicinale dont l'exploitation soit lucrative.

Question 2 :

Une augmentation de capital ne serait-elle pas, pour la S. N. C. V., préférable à une autorisation d'emprunt. La charge des emprunts va augmenter à nouveau le déficit d'exploitation de la société.

Réponse :

Il ne faut pas oublier que le Gouvernement s'est engagé à procéder à la réorganisation des transports urbains et vicinaux, ce qui entraînera une revision profonde des dispositions statutaires des diverses sociétés. Dès lors, il n'est pas indiqué d'envisager une augmentation de capital à la S. N. C. V., eu égard surtout à la complexité actuelle de la structure financière de cette société.

C'est, du reste, en vue de faire face aux besoins normaux de renouvellement du matériel et des installations qu'est envisagée la possibilité de permettre à la S. N. C. V. de recourir, moyennant la garantie de l'Etat, à l'emprunt auprès d'organismes publics de crédit.

Il semble normal que la Société nationale suive la même politique que les réseaux de transports en commun. Le recours à l'augmentation de capital serait difficilement justifiable sur le plan comptable si, ainsi qu'il a été dit déjà ci-dessus, il n'est envisagé que de couvrir les besoins courants de renouvellement.

4. Le transport par route : marchandises.**Question :**

Quelle est, en ce qui concerne le transport de marchandises par route, pour les principaux pays :

- la répartition du contingent entre la Belgique et le pays intéressé;
- la répartition du trafic entre les transporteurs belges et les transporteurs du pays en cause.

Vraag 3 :

In de inleidende uiteenzetting van de Minister is er sprake van het aanwenden van nieuwe graafmachines. Zijn deze machines van Belgisch fabrikaat ? Heeft hun constructie een invloed op de Belgische economie, in het bijzonder op het gebied van de arbeidskrachten ?

Antwoord :

Het gaat om een Italiaans gebreveteerd procédé. De machines worden in Italië vervaardigd.

3. De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.**Vraag 1 :**

Kan in grote trekken worden medegedeeld welke lijnen van de N. M. V. B. deficitair en welke winstgevend zijn ?

Antwoord :

Er zijn ongelukkiglijk geen winstgevende buurtlijnen meer.

Vraag 2 :

Is een kapitaalsverhoging voor de N. M. V. B. niet te verkiezen boven een machtiging tot leningen ? De last van de leningen zal opnieuw de exploitatierekeningen van de maatschappij verzwaren.

Antwoord :

Er mag niet uit het oog worden verloren dat de Regering er zich toe verbonden heeft over te gaan tot een reorganisatie van het stedelijke en het buurtspoorwegvervoer. Dit zal een grondige herziening van de statutaire bepalingen van de verschillende maatschappijen met zich brengen. Het is derhalve niet aangewezen een kapitaalsverhoging van de N. M. V. B. in overwezen te nemen, vooral omwille van de huidige, ingewikkelde financiële structuur van die maatschappij.

Het is overigens met de bedoeling het hoofd te kunnen bieden aan de normale behoeften inzake de hernieuwing van materieel en installaties dat de mogelijkheid in overweging genomen wordt om aan de N. M. V. B. toe te laten leningen te kunnen aangaan bij openbare kredietorganismen, mits Staatswaarborg.

Het komt normaal voor dat de Nationale Maatschappij dezelfde politiek volgt als de netten voor het gemeenschappelijk vervoer. Op het boekhoudkundig vlak kan een kapitaalsverhoging trouwens moeilijk gerechtvaardigd worden, indien men slechts de dekking van gewone hernieuwingsbehoeften beoogd, zoals hiervoren reeds werd gezegd.

4. Het vervoer langs de weg : goederenvervoer.**Vraag :**

M.b.t. het goederenvervoer over de weg zou voor de bijzonderste landen, uitleg moeten worden gegeven over :

- de verdeling van de contingenten tussen België en het betrokken land;
- de verdeling van de trafiek tussen Belgische vervoerders en de vervoerders van het betrokken land.

Réponse :

a) Pour ce qui est du contingent 1973 entre la Belgique, d'une part, et la France, l'Allemagne et l'Italie, d'autre part, il est possible de fournir les éléments d'information suivants :

1. France.

Transporteurs belges :

— Transports professionnels :

Zone de courte distance : 137 000 voyages.

Zone de longue distance : 23 500 voyages.

Transit (y compris les transports pour compte propre) : 12 000 voyages.

— Transports pour compte propre :

Zone de courte distance : 75 000 voyages.

Zone de longue distance : 6 000 voyages.

Transporteurs français :

— Transports professionnels :

Transport bilatéral : 160 000 voyages.

Transit : non contingenté.

— Transports pour compte propre : sans autorisation.

2. Allemagne.

Transporteurs belges : 200 500 voyages.

Transporteurs allemands : 200 000 voyages.

3. Italie.

Transporteurs belges
Transporteurs italiens

{ 165 autorisations à temps,
dont 80 peuvent être re-
converties en autorisations
au voyage, à raison de 60
voyages par an.

b) Part des transporteurs belges et étrangers dans le trafic (1972) :

1. France.

Transporteurs belges : 54 %.

Transporteurs français : 46 %.

2. Allemagne.

Transporteurs belges : 58 %.

Transporteurs allemands : 42 %.

3. Italie.

Transporteurs belges : 55 %.

Transporteurs italiens : 45 %.

5. La marine et la navigation intérieure.

L'enseignement maritime.

La revalorisation des diplômes des officiers de marine implique une révision et une extension du programme d'en-

Antwoord :

a) Over het contingent 1973 tussen België enerzijds, en Frankrijk, Duitsland en Italië anderzijds, kunnen volgende gegevens worden verstrekt :

1. Frankrijk.

Belgische vervoerders :

— Beroepsvervoer :

Korte afstandszone : 137 000 reizen.

Lange afstandszone : 23 500 reizen.

Transit (vervoer voor eigen rekening inbegrepen) : 12 000 reizen.

— Vervoer voor eigen rekening :

Korte afstandszone : 75 000 reizen.

Lange afstandszone : 6 000 reizen.

Franse vervoerders :

— Beroepsvervoer :

Bilateraal vervoer : 160 000 reizen.

Transit : niet gecontingenteerd.

— Vervoer voor eigen rekening : zonder vergunning.

2. Duitsland.

Belgische vervoerders : 200 500 reizen.

Duitse vervoerders : 200 000 reizen.

3. Italië.

Belgische vervoerders
Italiaanse vervoerders

{ 165 termijnvergunningen
waarvan er 80 kunnen
omgevormd worden in
reisvergunningen naar
rato van 60 reizen per
jaar.

b) Aandeel van de Belgische en vreemde vervoerders in het verkeer (1972).

1. Frankrijk.

Belgische vervoerders : 54 %.

Franse vervoerders : 46 %.

2. Duitsland.

Belgische vervoerders : 58 %.

Duitse vervoerders : 42 %.

3. Italië.

Belgische vervoerders : 55 %.

Italiaanse vervoerders : 45 %.

5. De zeevaart en de binnenvaart.

Het zeevaartonderwijs.

De revalorisatie van de diploma's der zeevaartofficieren veronderstelt een herziening en aanvulling van het onder-

seignement, adapté au cadre de la loi réformant l'enseignement supérieur, bien que l'enseignement maritime se situe en dehors dudit cadre.

Question 1 :

Quelle est la formation prévue pour ce que la loi sur l'enseignement qualifie de « type long » et de « type court » ? Revalorisation signifie, en effet, qu'il doit y avoir également équivalence avec les autres branches d'enseignement.

Question 2 :

S'il y a recherche d'une équivalence en matière d'études, il y a lieu de trouver une solution en faveur de ceux qui ont obtenu leur brevet sous le régime précédent.

Réponse :

1. Le programme complet d'enseignement de la section « pont » de l'Ecole supérieure de Navigation est remanié en ce qui concerne le niveau du type prolongé à 4 années d'études. Le programme des deux premières années est déjà approuvé et enseigné. Les projets de programme des deux dernières années seront discutés au Conseil de Perfectionnement le 10 mai 1973 et soumis ultérieurement à l'approbation ministérielle. Lors de l'examen du problème de la revalorisation, il est certain que celui de l'équivalence ne sera pas perdu de vue.

2. Compte tenu du fait que, dans la nouvelle structure, est enseigné un programme nouveau qui, dès la première année, se situe à un niveau beaucoup plus élevé, il est impossible de prévoir une assimilation académique pour les brevetés du système précédent. Ces officiers conserveront toutefois entièrement leurs prérogatives dans le domaine nautique ainsi que leurs possibilités de promotion dans leur carrière maritime.

La pêche maritime.

Question 1 :

L'utilisation du O.29 en tant que navire-école destiné aux élèves de l'enseignement de la pêche maritime ne mérite que des louanges. L'initiation à la vie de pêcheur s'accomplit ainsi à bord d'un vrai bateau de pêche, équipé pour la pêche et pourvu d'un équipage dévoué. Le problème des apprentis à la pêche maritime demeure cependant posé. Quel serait le nombre d'apprentis actuellement enrôlés si la réglementation était appliquée à la lettre, et quel est leur nombre en réalité ?

Réponse :

Au 31 décembre 1972, 107 apprentis étaient inscrits sur les rôles d'équipages.

Conformément à la loi du 23 septembre 1931 concernant le recrutement du personnel pour la pêche, il devrait, au total, y avoir 242 élèves inscrits, si bien que la différence est de 135 à cette date.

Ces renseignements sont contenus dans le rapport d'activité traitant de l'évolution de la flotte de pêche en 1972, édité par la Marine.

wijsprogramma dat past in het kader van de hervormingswet van het hoger onderwijs, hoewel het zeevaartonderwijs buiten dit kader valt.

Vraag 1 :

Welke opleiding wordt voorzien voor hetgeen men in de onderwijswet het « lange type » en het « korte type » noemt ? Revalorisatie betekent immers ook dat er gelijkwaardigheid met andere onderwijsstakken moet zijn.

Vraag 2 :

Indien voor de studies een gelijkwaardigheid nagestreefd wordt, moet een oplossing gevonden worden voor degene die onder het vorige regime het brevet bekam.

Antwoord :

1. Het volledig opleidingsprogramma van de afdeling dek van de Hogere Zeevaartschool wordt herzien in het niveau lange type met 4 jaar studie. Het programma der eerste twee jaren is al goedgekeurd en wordt onderwezen. De ontwerp-programma's van de laatste twee jaren komen op 10 mei 1973 voor de Raad tot Verbetering van het Zeevaartonderwijs en zullen daarna aan de ministeriële goedkeuring worden voorgelegd. Bij het onderzoek van het probleem van de revalorisatie zal zeker dit van de gelijkwaardigheid niet uit het oog verloren worden.

2. Rekening houdend met het feit dat er een gans nieuw programma wordt onderwezen in de nieuwe structuur, die van het eerste jaar af op een veel hoger peil staat, kan er niet worden overwogen een academische gelijkstelling te voorzien voor de gebrevetteerden van het vorig systeem. Deze officieren zullen echter op nautisch gebied volledig hun prerogatieven en bevorderingsmogelijkheden binnen de loopbaan bewaren.

De Zeevisserij.

Vraag 1 :

De aanwending van de O.29 als opleidingsschip voor de leerlingen van het zeevisserijonderwijs verdient alle lof.

Aldus gebeurt de initiatie in het visserij-leven aan boord van een echt vissersschip met volwaardige visserij-uitrusting en toegewijde bemanning. Het probleem van de leerlingen ter zeevisserij blijft niettemin gesteld. Het ware interessant te vernemen hoeveel leerlingen er momenteel aangemonsterd zijn en hoeveel er zouden zijn, moesten de wettelijke voorschriften strikt worden toegepast.

Antwoord :

Op 31 december 1972 waren er in totaal 107 aangemonsterde scheepsleerjongens.

Ter voldoening aan de wet van 23 september 1931 op de aanwerving van het personeel der visserij, zouden in totaal 242 scheepsleerjongens moeten aangemonsterd zijn, zodat het tekort op voormelde datum 135 bedraagt.

Deze inlichtingen zijn vervat in het door het Zeewezen uitgebracht jaarverslag over de evolutie van de vissersvloot in 1972.

Question 2 :

L'évolution de la flotte de pêche maritime, contrairement à celle de la marine marchande, est nettement défavorable.

Le nombre des unités de pêche, tout comme celui des pêcheurs, diminue d'année en année.

Il convient de noter qu'aucune prime n'a été consentie, en 1972, pour la démolition d'unités de pêche, 47 bateaux étant cependant âgés de trente ans et plus.

Il y aurait lieu de poser les questions suivantes :

a) L'augmentation du coût de la construction nouvelle doit être très sensible dans les dix dernières années. Est-il possible à l'appui des données que possède l'Administration de la Marine à ce sujet d'émettre une opinion, par exemple en établissant la comparaison par types de bateaux déterminés ?

b) La prime de démolition ne devrait-elle pas être revue en fonction de l'augmentation du coût de la construction nouvelle ?

c) Le problème de l'octroi de la prime de démolition sans obligation de construction nouvelle ne devrait-il pas recevoir une solution satisfaisante ?

d) N'estime-t-on pas possible d'encourager plus substantiellement la construction nouvelle en utilisant d'une manière plus souple les possibilités que le Fonds des Constructions maritimes détient ?

e) Qu'a-t-il été déboursé, au cours de l'année 1972, par le Fonds des Constructions maritimes en faveur de la Pêche maritime et quelles ont été les rentrées enregistrées par la Pêche ?

Réponse :

a) Augmentation enregistrée pendant les dix dernières années du coût des constructions nouvelles dans le secteur de la pêche maritime.

1° type de bateau de pêche de ± 20 m :

2 500 000 F en 1963; 2 700 000 F en 1965;
3 300 000 F en 1966; 5 000 000 F en 1967.

Il n'existe pas de données relatives aux autres années jusqu'en 1972.

2° type de bateau de pêche de ± 21 m :

2 900 000 F en 1963; 3 500 000 F en 1964;
3 700 000 F en 1965; 4 500 000 F en 1966.

Il n'existe pas d'autres données jusqu'en 1972.

c) type de bateau de pêche de ± 27 m :

5 200 000 F en 1963; 5 700 000 F en 1964;
5 900 000 F en 1965; 6 200 000 F en 1966;
7 000 000 F en 1967; 7 200 000 F en 1968;
7 800 000 F en 1969; 9 500 000 F en 1970.

Il n'existe pas d'autres données jusqu'en 1972.

b) Il est douteux qu'étant donné les éléments ci-dessus, le montant des primes de démolition ait pu exercer une forte influence sur la décision d'un armateur de procéder à des constructions nouvelles. Jouent davantage un rôle d'autres facteurs, notamment la situation du marché, le désir de constituer une entreprise familiale pour les fils d'un armateur qui naviguent eux-mêmes.

Vraag 2 :

De evolutie van de zeevisserijvloot, in tegenstelling met de koopvaardijvloot is bepaald ongunstig.

Jaar naar jaar vermindert het aantal vaartuigen evenals het aantal varenden.

Opvallend is dat er in 1972 geen premies werden toegekend voor het slopen van vissersvaartuigen hoewel er 47 schepen dertig of meer jaar oud waren.

Volgende vragen dienen te worden gesteld :

a) De kostprijs voor nieuwbouw is in de laatste 10 jaar heel wat gestegen. Kan aan de hand van de gegevens die het Bestuur van Zeewezen bezit daarover uitleg verstrekt worden, b.v. aan de hand van bepaalde vergelijkbare typeschepen ?

b) Moet het bedrag van de slooppremie niet herzien worden in functie van de stijging van de kostprijzen voor nieuwbouw ?

c) Dient ook het probleem van toekenning van slooppremie zonder nieuwbouw geen behoorlijke oplossing te krijgen ?

d) Acht men het niet mogelijk die nieuwbouw meer aan te moedigen door een mildere toepassing van de mogelijkheden waarover het Fonds voor Scheepsbouw beschikt ?

e) Welke uitgaven werden in 1972 door het Fonds voor de Scheepsbouw gedaan ten behoeve van de Zeevisserij en hoeveel werd door de zeevisserij terugbetaald ?

Antwoord :

a) Stijging van de kostprijs voor nieuwbouw in de zeevisserij gedurende de laatste tien jaar :

1° ± 20 m type van vissersvaartuig :

2 500 000 F in 1963, 2 700 000 F in 1965,
3 300 000 F in 1966 en 5 000 000 F in 1967.

Geen gegevens voor de overige jaren tot 1972.

2° ± 21 m type :

2 900 000 F in 1963, 3 500 000 F in 1964,
3 700 000 F in 1965, 4 500 000 F in 1966.

Geen verdere gegevens tot 1972.

3° ± 27 m type :

5 200 000 F in 1963, 5 700 000 F in 1964,
5 900 000 F in 1965, 6 200 000 F in 1966,
7 000 000 F in 1967, 7 200 000 F in 1968,
7 800 000 F in 1969 en 9 500 000 F in 1970.

Geen verdere gegevens tot 1972.

b) Het valt te betwijfelen of, gelet op de hierboven vermelde bedragen de slooppremie een sterke invloed uitoefende op de beslissing van een reder tot nieuwbouw over te gaan. Veeleer geven andere factoren de doorslag, o.m. de toestand van de markt, de wens een familiaal bedrijf op te bouwen voor de zoons van de reder die zelf varen enz.

c) Le département des Communications et celui de l'Agriculture ont élaboré de concert une réglementation qui prévoit l'octroi d'une nouvelle prime de démolition sans obligation de construction nouvelle. Le projet d'arrêté royal établi à cette fin est en cours de discussion au niveau gouvernemental.

d) Le département des Communications a toujours veillé à ce que l'utilisation des possibilités d'octroi par le Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes de crédits au secteurs de la Pêche soit la plus large et la plus souple. Il est de toute façon notoire que les crédits destinés à la construction nouvelle de bateaux de pêche sont le plus souvent accordés à un intérêt fort réduit, compte tenu des taux d'intérêt généralement en vigueur dans notre pays.

e) Des crédits de l'ordre de 19 646 500 F ont été octroyés en 1972 par le « Fonds » à la pêche maritime.

Pour ce qui est des secteurs additionnés de la marine marchande et de la pêche maritime, des remboursements pour un montant global de 423 593 460 F ont été effectués en 1972 pour l'ensemble des crédits consentis par le « Fonds ».

Le Ministre n'est pas encore, pour l'instant, en mesure de dire quelle a été, pour ce remboursement, la participation du secteur de la pêche maritime. Une telle déclaration requiert des recherches très précises de la part de la comptabilité du Fonds, comptabilité tenue par la S. N. C. I.

Pilotage.

Question :

Les pilotes d'Ostende, de Zeebrugge et de Nieuport formaient, jadis, le groupe des pilotes de la côte. Depuis quelques temps déjà, les pilotes de Zeebrugge sont, sur le plan barémique, assimilés aux pilotes de l'estuaire de l'Escaut. Il y a réunion de Nieuport et d'Ostende. Leurs prestations ont également augmenté et leur connaissances ne sont pas moindres que celles des pilotes de Zeebrugge. Leurs barèmes restent cependant largement inférieurs et il existe, du point de vue des prestations de travail, une différence injustifiée de 6 jours + 4 jours de repos à Zeebrugge pour 8 jours + 4 jours à Ostende. Il semble inouï que, sur un effectif de quelque 400 pilotes, il y ait une discrimination vis-à-vis d'une dizaine de ceux-ci.

Réponse :

Il y a, en effet, un problème en ce qui concerne la situation des pilotes côtiers. La preuve de ce que l'autorité est consciente de ce problème apparaît d'ailleurs du fait que, lors de la dernière programmation sociale, il a été accordé aux pilotes côtiers des améliorations très étendues sur le plan pécuniaire.

Il se pose toutefois, en outre, un problème structural du fait que les pilotes côtiers assument une fonction double, c'est-à-dire le pilotage vers les ports d'Ostende et de Nieuport (prestations réduites de par leur nature même) et les prestations au corps de garde d'Ostende (prestations difficilement assimilables à des prestations de pilotage proprement dites).

Une proposition de réorganisation du service a été introduite, il y a quelques jours, par les milieux en cause. Cette proposition est actuellement à l'étude. S'il est prématuré de prendre dès à présent position sur ce point, l'assurance peut

c) Door de Departementen van Verkeerswezen en van Landbouw werd een reglementering uitgewerkt die voorziet in de toekenning van een nieuwe slooppremie zonder verplichting tot nieuwbouw. Het desbetreffend ontwerp van koninklijk besluit is in bespreking op regeeringsniveau.

d) Het Departement van Verkeerswezen heeft er steeds over gewaakt dat de mogelijkheden tot kredietverlening door het « Fonds voor der Uitreden en Aanbouwen van Zeeschepen » aan de zeevisserijsector op de meest nieuwe en soepele wijze worden toegepast. Het is alleszins bekend dat veelal kredieten voor nieuwbouw van vissersvaartuigen aan zeer lage rente worden toegekend, rekening houdend met het algemeen rentepeil in ons land.

e) In 1972 werden voor 19 646 500 F kredieten door het « Fonds » aan de zeevisserij toegekend. In totaal werden voor de koopvaardij en de zeevisserij samen 423 593 460 F aan aflossingen op toegestane Fondskredieten in 1972 geboekt.

De Minister kan op het ogenblik nog niet mededelen welk bedrag daarin door de zeevisserij terugbetaald werd. Zulks vraagt nauwkeurige opzoekingen in de comptabiliteit van het Fonds die door de N. M. K. N. bijgehouden wordt.

Het loodswezen.

Vraag :

Vroeger vormden de loodsen van Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort de groep kustloodsen. Sedert enige tijd werden de Zeebrugse loodsen baremiek gelijkgesteld met de loodsen van de Scheldemonden. Nieuwpoort en Oostende zijn samengevoegd. Ook hun taken zijn toegenomen en hun kennis is niet minder dan die van de Zeebrugse loodsen. Toch blijven zij baremiek op een veel lager peil en inzake arbeidsprestaties is er een onverantwoord verschil van 6 dagen + 4 dagen rust te Zeebrugge naar 8 dagen + 4 dagen te Oostende. Het blijkt ongehoord dat op een korps van om en bij de 400 loodsen er een 10-tal verwaarloosd worden.

Antwoord :

Er stelt zich inderdaad een probleem bij de kustloodsen. Het bewijs dat de overheid zich daarvan bewust is moge blijken uit het feit dat, bij gelegenheid van de laatste sociale programmering, een zeer ruime financiële verbetering aan de kustloodsen werd toegekend.

Toch stelt zich daarnaast ook een structureel probleem en wel door het feit dat de kustloodsen in werkelijkheid een dubbele functie uitoefenen, te weten de loodsprestaties op de kusthavens Oostende en Nieuwpoort (wat uiteraard beperkt is) en de verzekering van de loodsenwacht te Oostende (moeilijk gelijk te schakelen met echte loodsprestaties).

Enkele dagen geleden werd door de betrokken middelen een voorstel tot reorganisatie van de dienst ingediend. Dit voorstel is nu ter studie bij het betrokken bestuur. Zo het voorbarig is daaromtrent enig standpunt in te nemen, dan

être donnée que le projet en question sera examiné avec la meilleure attention, avec en même temps le souci de donner aux problèmes se posant une solution définitive et équitable.

Difficultés concernant les pensions.

Question :

Des difficultés subsistent encore à propos du régime de pension :

- a) des personnes qui ne comptent pas assez d'années de service à titre définitif pour bénéficier d'une pension d'Etat et dont les années de prestation doivent, par conséquent, être régularisées auprès de l'Office national des Pensions pour Travailleurs salariés. Celui-ci ne prend d'ailleurs aucune décision aussi longtemps que cette régularisation n'a pas eu lieu. L'âge de la retraite est déjà passé depuis des mois, voire des années, avant qu'une solution n'intervienne. Il y aurait lieu d'y remédier d'urgence;
- b) des veuves d'agents qui étaient effectivement nommés à titre définitif, mais dont le grade a été supprimé après leur décès et remplacé par de nouvelles nominations. On est encore toujours dans l'attente d'un arrêté royal qui assimilerait les grades supprimés à certains grades actuels qui ne le sont pas;
- c) de certains cas n'ayant reçu aucune décision définitive concernant leurs pensions, en l'absence d'un arrêté régularisant les journées de grève de 1961.

Réponse :

a) Les membres du personnel qui n'ont pas assez d'années de service à titre définitif pour pouvoir obtenir une pension de l'Etat peuvent faire valoir ces services à l'Etat pour le calcul de la pension qui peut éventuellement être accordée par l'Office national des Pensions pour Travailleurs salariés en vertu de la loi du 5 août 1968.

Pour ce qui est de la régularisation prescrite par la loi en question, il y a lieu d'obtenir l'accord du Ministre des Finances (Administration des Pensions civiles). L'affaire est, dès lors, exclusivement du ressort du département des Finances.

b) En ce qui concerne les veuves des agents qui ont effectivement été nommés à titre définitif mais dont la fonction a été supprimée après leur décès et remplacée par des fonctions nouvelles, il y a lieu de noter que l'Administration des Pensions prend l'arrêté royal assimilant les fonctions supprimées à certaines autres fonctions non supprimées. Cet arrêté royal est pris dès que les barèmes attachés à ces fonctions non supprimées sont fixés par un arrêté royal, pris également sur la proposition du Ministre des Finances.

c) En ce qui concerne les cas pour lesquels aucune décision définitive n'a pu être prise en matière de pensions du fait de l'absence de tout arrêté régularisant les journées de grève de l'année 1971, le Ministre se permet, dans un but de concision, de se référer à la réponse à la question parlementaire n° 50 du 5 janvier 1973, publiée au Bulletin des Questions et Réponses de la Chambre des Représentants en date du 27 février 1973.

kan alleszins de verzekering worden gegeven dat het met de nodige aandacht zal worden onderzocht en dat meteen zal gepoogd worden aan dit probleem een definitieve en rechtvaardige oplossing te geven.

Moeilijkheden met pensioenen.

Vraag :

Er zijn nog steeds moeilijkheden met de pensioenregeling van :

- a) personen die te weinig jaren dienst hebben in vast verband om een staatspensioen te hebben en wiens jaren prestaties derhalve dienen geregulariseerd te worden in de Rijksdienst voor werknemerspensioenen. De R. W. P. neemt geen beslissing zolang die regularisatie niet gebeurd is. De pensioenleeftijd werd sinds maanden, zelfs jaren bereikt vooraleer een oplossing gegeven wordt. Zulks moet dringend worden verholpen;
- b) weduwen van agenten die wel vast benoemd waren, maar wier functie na hun overlijden afgeschaft werd en door nieuwe functies werden vervangen. Men wacht nog steeds op een koninklijk besluit die de afgeschafte functies gelijkstelt met bepaalde niet-afgeschafte functies;
- c) gevallen waarvoor geen definitieve beslissingen kon genomen worden inzake pensioen, omdat een besluit zou ontbreken houdende regularisatie van stakingsdagen in 1961.

Antwoord.

a) Personeelsleden die te weinig jaren dienst hebben in vast verband om een staatspensioen te bekomen, kunnen die staatsdiensten in aanmerking doen nemen voor het pensioen dat hun eventueel door de Rijksdienst voor Werknemerspensioenen wordt verleend in toepassing van de wet van 5 augustus 1968 tot vaststelling van een zeker verband tussen de pensioenstelsels van de openbare sector en die van de privé-sector.

In verband met de vooropgestelde regularisatie voorgeschreven bij voormelde wet dient het akkoord te worden verkregen van de Minister van Financiën (Bestuur der Burgerlijke Pensioenen). Het betreft hier dus een aangelegenheid die tot de uitsluitende bevoegdheid van het departement van Financiën behoort.

b) Wat betreft weduwen van agenten die wel vast benoemd waren, maar wier functie na hun overlijden afgeschaft werd en door nieuwe benoemingen vervangen, zij genoteerd dat het koninklijk besluit dat de afgeschafte functies gelijkstelt met bepaalde niet-afgeschafte functies wordt getroffen door het Bestuur der Pensioenen. Het desbetreffende koninklijk besluit wordt getroffen zodra de weddeschalen verbonden aan die bepaalde niet-afgeschafte functies bij koninklijk besluit zijn vastgesteld, koninklijk besluit dat eveneens op voordracht van het ministerie van Financiën wordt getroffen.

c) Gevallen waardoor geen definitieve beslissing kon genomen worden inzake pensioenen, omdat een besluit zou ontbreken houdende regularisatie van stakingsdagen in 1961. Korthedshalve kan hieromtrent worden verwezen naar het antwoord op de parlementaire vraag nr. 50 dd. 5 januari 1973 gepubliceerd in het Bulletin van « Vragen en Antwoorden — Kamer van Volksvertegenwoordigers » van 27 februari 1973.

La marine. — La Régie de la Marine Angleterre 1940-1945.

Question :

En ce moment quelles familles sont une fois de plus importunées par le Ministère des Finances en vertu d'une décision du précédent Ministre des Communications, qui aurait décidé d'exiger le remboursement de dettes que des décédés avaient contractées, en Angleterre, vis-à-vis de la Régie.

Les ministres qui se sont succédé aux Communications ont toujours admis comme principe que les quelques dossiers encore en suspens devaient être liquidés avec humanité et compte tenu de la situation sociale.

Dans les deux cas en question, il s'agit de défunts auxquels la pêche n'a apporté que des revers : ils n'ont laissé que des dettes. Les héritiers, qui pouvaient renoncer à la succession, ne l'ont pas fait et ont accompli le maximum pour rembourser les créanciers. Il ne se justifie pas du point de vue social que l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines réclame maintenant encore le reliquat des dettes contractées par des disparus vis-à-vis d'une Régie qui a cessé d'exister depuis longtemps déjà. Le ministre devrait veiller à ce que ce cas soit résolu sans délai.

Réponse :

Après une demande similaire introduite antérieurement par le membre, le Ministre a déjà insisté auprès du département des Finances pour qu'une solution raisonnable soit trouvée dans cette affaire.

La Régie des Transports Maritimes.

Question :

a) Le tableau de la page 22 contient une comparaison pour les années 1971-1972 des lignes maritimes exploitées par la R. T. M. Cette comparaison est très intéressante. Toutefois, il est impossible de porter un jugement sur la situation si l'on n'a pas une vue globale sur l'ensemble des traversées. Une comparaison entre la R. T. M. et la Townsend de Zeebrugge devrait être établie.

Comment la situation a-t-elle évolué à la R. T. M. et chez Townsend au cours des quatre dernières années ?

Quelle est la situation comparative par rapport au trafic traversant la Manche durant les quatre dernières années ?

b) Jusqu'à présent nous n'avons rencontré personne, ni à l'échelon de la direction, ni à celui des services d'exécution de la R. T. M., qui soit satisfait, des services commerciaux. Ceux-ci devaient nécessairement rester à Bruxelles. Leur présence à Bruxelles a-t-elle été remarquée ? Nous pouvons constater que la présence de la Townsend à Bruxelles se fait bien davantage sentir.

Nous souhaiterions obtenir, sur les prestations et les initiatives du service commercial, des précisions qui seraient de nature à nous faire réviser notre opinion.

c) Dans l'exposé introductif du Ministre, il est question de la « modernisation de la flotte » qui a été amorcée par la construction de deux navires polyvalents. Nos officiers ne sont guère favorables à cette modernisation qui se fait, l'aide de navires qu'ils qualifient d'outrageusement dépassés dès leur mise en service. Il est à craindre que la comparaison de nos nouveaux navires, qui doivent encore être mis en service, avec le « Sealink » des Chemins de fer britanniques qui dessert Ostende depuis 2 ans déjà, sera loin d'être avantageuse.

Het Zeewezen. De Regie van het Zeewezen Engeland 1940-1945.

Vraag :

Momenteel worden nog eens een paar families lastig gevallen door het Ministerie van Financiën in opdracht van de voormalige Minister van Verkeerswezen die zou beslist hebben de terugvorderingen te laten doorvoeren van schulden die overledenen hadden tegenover de Regie in Engeland.

De voormalige Ministers van Verkeerswezen hebben steeds vooropgesteld dat de enkele nog hangende dossiers met menselijkheid en rekening houdend met de sociale situatie moesten worden geregeld.

In de twee gevallen gaat het hier om overledenen die niets dan tegenslagen hadden in de visserij en die geen bezit maar slechts schulden hebben nagelaten. De erfgenamen die konden verzaken, deden dit niet en hebben alles gedaan wat zij konden om de schuldeisers te voldoen. Dat thans via de Registratie en Domeinen ook nog de resterende schulden van de overledenen bij de lang ontbonden Regie wordt gevorderd, is sociaal niet verantwoord. De Minister zou er moeten voor zorgen dat dit onverwijld wordt opgelost.

Antwoord :

Ingevolge een vroegere tussenkomst van het geacht lid werd door de Minister reeds aangedrongen bij het departement van Financiën met het doel terzake tot een redelijke oplossing te komen.

De Regie voor Maritiem Transport.

Vraag :

a) De op blz. 22 gepubliceerde tabel geeft een vergelijking van de door de R. M. T. geëxploiteerde zeevaartlijnen over de jaren 1971-1972. Deze vergelijking is zeer interessant. Men kan echter slechts de situatie beoordelen wanneer men een beeld heeft van de gehele kanaalovervaart. De vergelijking tussen de R. M. T. en de Townsend te Zeebrugge zou moeten worden gemaakt.

Hoe evolueerde de toestand tijdens de 4 laatste jaren bij de R. M. T. en bij Townsend ?

Wat is de situatie verhoudingsgewijze over de laatste 4 jaar t.o.v. het ganse kanaalverkeer.

b) Wij hebben tot nu toe niemand ontmoet, noch in de leiding, noch bij de uitvoerende diensten van de R. M. T. die tevreden is over de werking van de commerciële diensten. Laatsgenoemde diensten moesten noodgedwongen te Brussel blijven. Wordt de aanwezigheid ervan te Brussel al opgemerkt ? Wel stellen wij vast dat de aanwezigheid van Townsend te Brussel zich heel wat meer doet gevoelen.

Het zou ons verheugen mochten wij iets vernemen over de prestaties en de initiatieven van de commerciële dienst dat van aard is onze mening dienaangaande te doen herzien.

c) In de inleiding van de Minister wordt gesproken over de « modernisering van de vloot », ingezet door de bouw van twee « multipurpose » schepen. Onze officieren zijn niet te spreken over een modernisering met schepen die zij bestempelen als hopeloos verouderd vóór ze in de vaart komen. De vergelijking met de « Sealink » van de Britse spoorwegen die nu reeds het tweede jaar loopt op Oostende zal voor onze nieuwe schepen die nog in vaart moeten komen, alles behalve gunstig uitvallen.

Réponse :

a) On s'efforce d'établir une comparaison chiffrée aussi complète que possible, laquelle sera communiquée à bref délai.

b) L'appréciation émise par le membre au sujet du fonctionnement de la direction commerciale ne repose sur aucune donnée concrète. Le Ministre ne partage pas cette appréciation. Il est, au contraire, d'avis que cette direction fournit un travail très méritant.

La critique dont il est fait état doit dès lors émaner de milieux mal informés ne connaissant guère — ou pas du tout — les problèmes qui se posent dans la promotion des ventes dans un secteur où la concurrence est très vive.

c) Puisque le membre ne donne aucune précision concernant les aspects sous lesquels les nouveaux navires polyvalents, actuellement en construction pour le compte de la R. T. M., seraient dépassés, le Ministre ne peut qu'exprimer sa conviction générale que les chantiers navals belges construisent des navires dont la conception est certainement au moins aussi moderne que celle des navires construits, à l'étranger, sur n'importe quel chantier.

*Pollution des plages et contrôles du nettoyage des citernes des pétroliers.**Question :*

La pollution des plages a, une fois de plus, été considérable, du fait des forts vents du Nord. Il existe une convention internationale ayant pour objet la prévention de la pollution des eaux de mer et il existe une loi spéciale sur le contrôle des navires.

Où existe-t-il des installations pour la vidange et, éventuellement, le nettoyage des citernes des pétroliers ? Par qui ont-elles été installées, par qui sont-elles exploitées et comment fonctionnent-elles ?

Combien de contrôles la police maritime a-t-elle effectués ?

Quels contrôles des livres de bord ont été effectués ?

Quels sont les contrôles effectués en matière de déversements en mer, également dans le cas d'autres liquides ou d'autre résidus ? Existe-t-il des zones déterminées où ces déversements sont autorisés ? Par qui et en vertu de quoi ? Qui contrôle le respect des règles imposées ? Quelles sont les sanctions qui peuvent ou pourraient être prises ?

Réponse :

Dans le but de résorber les résidus de pétroles il existe quatre installations à Anvers et une à Gand. Les installations d'Anvers sont exploitées par Esso Belgium, la Société Industrielle de Pétroles, de Belgische Petroleum Raffinaderij N. V. et l'Antwerp Cleaning & Storage Cy. L'installation de Gand est exploitée par la Texaco Belgium.

La convention internationale de 1954 visant la prévention de la pollution de l'eau de mer par des hydrocarbures, qui a été modifiée en 1962 et 1969, ne prévoit pas de police internationale pour effectuer le contrôle en haute mer. Les infractions éventuellement constatées doivent être communiquées aux gouvernements dont le navire en question arbore le pavillon. Les sanctions éventuelles doivent être prises par le pays en cause. La loi du 4 juillet 1962 sur la pollution de la mer par les hydrocarbures désigne les fonctionnaires chargés de la détection des infrac-

Antwoord :

a) Getracht wordt een zo volledig mogelijk becijferde vergelijking op te stellen die zo spoedig mogelijk zal medegedeeld worden.

b) De door het lid gemaakte appreciatie omtrent de werking van de handelsdirectie steunt op geen concrete gegevens. De Minister deelt die appreciatie niet. Hij is integendeel van mening dat deze directie zeer verdienstelijk werk levert.

De kritiek waarvan gewag gemaakt wordt kan dan ook slechts uitgaan van slecht ingelichte middens die weinig of geen kennis hebben van de problemen die zich op het vlak van de verkoopspromotie stellen in een sector waar de mededinging zeer sterk tot uiting komt.

e) Vermits door het lid niet nader wordt gepreciseerd in welk opzicht de « multipurpose » schepen, die thans voor de R. M. T. in aanbouw zijn verouderd zouden kunnen zijn, kan de Minister slechts in algemene termen zijn overtuiging uitspreken dat de Belgische scheepswerven schepen bouwen die minstens even modern zijn dan schepen gebouwd op om het even welke buitenlandse werf.

*Strandvervuiling en controle op de zuivering van de olieschepen en de bilges.**Vraag :*

De strandvervuiling is met de sterke noorderwinden weer enorm geweest. Er bestaat een internationale overeenkomst tot voorkoming van de verontreiniging van de zee en er is een speciale wet voor de controle op de schepen.

Waar bestaan er installaties voor de aftapping en het eventueel schoonmaken van de olietanks, en van residu's ? Door wie worden ze geplaatst, door wie worden zij bediend en hoe werken zij ?

Hoeveel controles heeft de Zeevaartpolitie uitgeoefend ?

Welke controles gebeuren op de logboeken ?

Welke controles gebeuren op de lozingen in zee, ook van andere vloeistoffen of andere afvalstoffen ? Worden bepaalde zones voor lozingen aangewezen ? Door wie en voor wat ? Wie controleert vervolgens alles volgens regel gebeurt ? Welke sancties worden eventueel of zouden kunnen getroffen worden ?

Antwoord :

Voor het opvangen van olieresidu's bestaan 4 installaties te Antwerpen en 1 te Gent. De installaties te Antwerpen worden bediend door de Esso Belgium, de Société Industrielle Belge des Pétroles, de Belgische Petroleum Raf. N. V. en de Antwerp Cleaning E. Storage Cy. S. A. Te Gent wordt een installatie bediend door Texaco Belgium.

De Internationale Conventie tot voorkoming van de verontreiniging van de zee door olie 1954, zoals ze gewijzigd werd in 1962 en 1969 voorziet voor de hoge zee geen internationale politie om controle uit te oefenen. Vastgestelde overtredingen worden medegedeeld aan de regeringen van het land waarvan het schip de vlag voert. Dit land moet dan eventueel sancties treffen. De wet van 4 juli 1962 op de verontreiniging van de zee door olie duidt de ambtenaren aan belast met het opsporen en vaststellen van de inbreuken op de olieverontreiniging en bepaalt de strafsanc-

tions et fixe les sanctions. D'autre part, les pilotes d'Etat surveillent également les déversements du fait de résidus de pétrole par des navires se dirigeant vers les ports belges ou s'en éloignant.

La police maritime exerce son contrôle sur les livres de bord des navires qui font escale dans les ports belges. Durant le premier trimestre 1973, 161 navires ont été contrôlés. La pollution de la côte belge peut également être occasionnée par des navires ne relâchant pas dans les ports belges. Un contrôle plus sévère pourra être exercé dès la mise en service du patrouilleur rapide de la police (Oostende) qui est actuellement en construction.

Pour ce qui est des déversements de résidus en pleine mer, il est possible de se référer à la question parlementaire n° 87 du 22 mars 1973, la réponse ayant été publiée dans le bulletin des « Questions et Réponses — Chambre des Représentants » n° 19 du 10 avril 1973.

Installation d'un réseau radar le long de l'Escaut.

Question :

Les parlementaires auront sans nul doute constaté avec satisfaction que le budget du Ministère des Communications pour 1973 prévoit, à l'article 74.07, n° 742, un montant de 169 millions de FB pour l'établissement, le long de l'Escaut, d'une chaîne de radar et d'un système de télécommunications.

Il s'agit là d'un fait d'un intérêt primordial pour le port d'Anvers, étant donné que la sécurité de la navigation vers Anvers s'en trouvera fortement renforcée.

Anvers souhaite que ces projets tant attendus soient parachevés sans délai.

Le Ministre pourrait-il nous informer de l'état d'avancement des travaux et préciser quand les installations pourront être mises en service ?

Référence est faite à ce propos à la question parlementaire adressée le 25 janvier 1972 à ce sujet par Madame De Backer au Ministre des Communications (voir Bulletin des Questions et Réponses du 22 février 1972).

Il y est demandé que le Ministre des Affaires étrangères fasse, auprès du gouvernement néerlandais, les démarches nécessaires pour que ce dernier consente et procède à l'érection d'une chaîne radar complète tout le long de l'Escaut jusqu'au large.

Les démarches faites par le Ministre des Affaires étrangères ont-elles déjà donné un résultat quelconque et est-il, d'ores et déjà, possible de faire quelques précisions quant à la réalisation de ladite chaîne ?

Les types de navigation modernes, tels que le transport par conteneur et par lash, exigent que les bâtiments puissent toujours faire escale dans les ports maritimes avec précision et dans des conditions de sécurité optimales.

Tous les armateurs sont dès lors unanimes à considérer la construction d'une chaîne radar comme une nécessité absolue.

Réponse :

Le contrat pour la fourniture de l'appareillage électronique pour les deux postes radar automatiques de Saaftinge et de Waarde a été conclu, le 22 décembre 1972, avec Philips-Pays-Bas. Selon les termes du contrat, la fourniture devra intervenir dans les 24 mois à dater de la signature de ce contrat, à condition que les installations (2 tours) ainsi que les autres équipements (l'équipement électromécanique, notamment) soient terminés.

Or, les projets engagés depuis quelques mois englobent, en ce qui concerne ces installations et autres équipements :

ties. De loodsen houden eveneens toezicht op de feitelijke lozingen van olieresidu's door schepen die naar en van Belgische havens varen.

De zeevaartpolitie oefent controle uit op de oliejournalen van de schepen die Belgische havens aandoen. Gedurende het eerste trimester van 1973 werden 161 schepen gecontroleerd. Verontreiniging van het Belgisch strand kan evenwel toch worden veroorzaakt door schepen die niet de Belgische havens aandoen. Een scherpere controle zal kunnen worden uitgevoerd zodra de snelle politieboot (Oostende) die nu in aanbouw is kan ingezet worden.

Wat de lozing in zee van afvalstoffen betreft kan worden verwezen naar de parlementaire vraag n° 87 van 22 maart 1973, waarvan het antwoord werd gepubliceerd in het bulletin van « Vragen en Antwoorden — Kamer van Volksvertegenwoordigers » n° 19 van 10 april 1973.

De Radaruitrusting langs de Schelde.

Vraag :

Ongetwijfeld hebben alle parlementsleden met genoeg vastgesteld dat in de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor 1973 onder artikel 7407 n° 742, de inrichting van een radarketen met televerbindingssysteem langs de Schelde wordt voorzien voor een bedrag van 169 miljoen BF.

Het betreft hier een aangelegenheid van buitengewoon groot belang voor de haven van Antwerpen daar hierdoor de veiligheid van de scheepvaart op Antwerpen in hoge mate zal worden bevorderd.

Antwerpen wenst dat deze zolang verwachte projecten onmiddellijk zullen voltooid worden.

Het zou interessant zijn van de Minister te vernemen in welke mate de werken gevorderd zijn en wanneer de radarinstallatie in werking zal treden ?

Bovendien wordt verwezen naar de parlementaire vraag die door Mevrouw De Backer op 25 januari 1972 gericht werd tot de Minister van Verkeerswezen (zie Bulletin van Vragen en Antwoorden dd. 22 februari 1972).

Hierin wordt gevraagd dat de Minister van Buitenlandse Zaken de nodige stappen zou doen bij de Nederlandse regering opdat deze zou toestemmen en overgaan tot een oprichting van een volledige radarketen over de ganse Schelde tot in zee.

Hebben de stappen die werden aangewend door de Minister van Buitenlandse Zaken reeds tot enig resultaat geleid en kunnen reeds enige vooruitzichten inzake de realisatie ervan worden gegeven ?

De moderne scheepvaarttypes zoals container- en lashvervoer stellen de vereiste dat men steeds met zekerheid en in veilige omstandigheden een zeehaven kan aanlopen.

De bouw van een radarketen wordt dan ook door alle reders als een volstrekte noodzakelijkheid aanzien.

Antwoord :

De overeenkomst voor levering van de elektronische apparatuur voor de onbemande radarposten Saaftinge en Waarde werd op 22 december 1972 gesloten met Philips Nederland. Contractueel dient de levering te geschieden binnen 24 maanden na datum van ondertekening van het contract, op voorwaarde dat de bouwkundige (2 torens) en andere (o.a. elektromechanische uitrusting) voorzieningen gereed zijn.

Welnu wat betreft deze bouwkundige en andere voorzieningen omvatten de sedert een paar maanden vastgelegde projecten :

- la construction d'une île artificielle comportant un quai d'accostage au « Verdrongen Land van Saaftinge »;
- la construction d'une tour radar sur cette île;
- la construction d'une tour radar sur le continent, près de Waarde;
- la distribution d'énergie à ces deux tours.

Le coût, qui en est estimé à ± 180 millions de francs, dépasse largement les estimations faites au début de 1972 (58,5 millions de F). La cause doit en être recherchée dans le fait que, pour des raisons d'ordre technique, il a fallu renoncer à la conception initiale selon laquelle les installations de Saaftinge se limiteraient à un quai d'accostage comportant une simple protection de la tour radar, alors qu'il faut, à présent, procéder à la construction d'une île artificielle.

Dans ces conditions, le dossier fait l'objet d'un examen spécial portant sur son financement. Tout sera mis en œuvre pour éviter tout retard.

Comme il a été signalé auparavant, il a déjà été demandé par la voie diplomatique au gouvernement des Pays-Bas de marquer son accord sur l'installation d'une chaîne radar de long de l'Escaut occidental et de ses embouchures et de procéder à la construction.

Cette installation radar, de par sa nature, présente aussi de l'importance pour les Pays-Bas. Or, ce pays n'entend donner de réponse officielle qu'après avoir pris connaissance de l'évaluation du coût global de l'installation radar ainsi que de la quote-part qui doit être supportée par lui.

C'est dans ce sens que se déroulera actuellement la concertation au sein de la Commission permanente de contrôle de la navigation sur l'Escaut, organisme convenant le mieux à cette fin du fait qu'il est composé paritairement de représentants néerlandais et belges.

6. L'aéronautique.

— L'infrastructure.

Question 1 :

A l'issue de l'exposé du Ministre concernant l'aménagement des aéroports régionaux, plusieurs membres ont formulé des observations relatives à la nécessité de construire à Anvers un aéroport digne de ce nom.

Il est évident que tous les milieux intéressés veulent la construction de cet aéroport (cf. notamment la motion du Conseil communal d'Anvers en date du 4 février 1970).

Comment le problème se pose-t-il en ce qui concerne Anvers ?

- 1) les avions à hélices disparaîtront d'ici peu de temps.
- 2) Le survol des grandes agglomérations par les avions à réaction pose d'importants problèmes en matière de protection de l'environnement.
- 3) A Zaventem, le trafic aérien pourrait atteindre un point de saturation vers 1985.
- 4) L'extension de l'aéroport de Deurne se heurte, outre les objections relevant de la protection de l'environnement, à des problèmes d'infrastructure insurmontables, ce qui exclut les vols de longue distance.

Compte tenu de ces éléments, et considérant que tout grand port maritime doit avoir également un aéroport digne de ce nom, on pourrait envisager d'aménager l'actuel aéroport O. T. A.N. d'Oostmalle. Le coût de cet aménagement serait minimal. Il est cependant nécessaire d'en établir les plans dès à présent.

Réponse :

Moyennant les adaptations requises, l'aéroport de Deurne offre la solution à moyen terme.

- het aanleggen van een kunstmatig eiland met aanlegsteiger op het « Verdrongen land van Saaftinge »;
- de bouw van een radartoren op dit eiland;
- de bouw van een radartoren op het vasteland nabij Waarde;
- de energievoorziening voor beide torens.

De kosten daarvan worden geraamd op ± 180 miljoen F en overtreffen ruim de ramingen die begin 1972 werden opgemaakt (58,5 miljoen F). De oorzaak ligt in het feit dat om technische redenen diende afgezien te worden, van de oorspronkelijke opvatting de installaties te Saaftinge te beperken tot een aanlegsteiger met een eenvoudige bescherming van de radartoren, in de plaats waarvan nu een kunstmatig eiland dient aangelegd.

In deze omstandigheden maakt het dossier het voorwerp uit van een bijzonder onderzoek inzake de financiering. Alles zal in het werk gesteld worden om elke vertraging te vermijden.

Zoals vroeger werd medegedeeld, werd al reeds langs diplomatieke weg aan de Nederlandse Regering gevraagd om in te stemmen en over te gaan tot de oprichting van een radaraken langs de ganse Westerschelde en haar mondingen.

Die radarinstallatie heeft uiteraard ook belang voor Nederland. Welnu, Nederland stelt zijn officieel antwoord afhankelijk van de kennis van de globale kostenraming der radarinstallatie, alsook van het aandeel daarvan dat door dit land zal moeten gedragen worden.

Het is in die richting dat nu overleg wordt gevoerd in de Permanente Commissie voor Toezicht op de Scheldevaart, die door haar paritaire samenstelling van Nederlandse en Belgische vertegenwoordigers het best geschikt orgaan is.

6. De luchtvaart.

— De infrastructuur.

Vraag 1 :

In aansluiting op de uiteenzetting van de Minister m.b.t. het uitbouwen van de regionale luchthavens formuleerden meerdere leden opmerkingen i.v.m. de noodzaak te Antwerpen een volwaardige luchthaven uit te bouwen.

Het is duidelijk dat alle betrokken kringen deze luchthaven willen uitbouwen (cfr. o.m. motie van de gemeenteraad van Antwerpen op 4 februari 1970).

Hoe stelt de problematiek zich t.a.v. Antwerpen :

- 1) Binnen afzienbare tijd zullen de schroefvliegtuigen verdwijnen;
- 2) Het overvliegen van grote agglomeraties door jets stelt grote problemen inzake de bescherming van het leefmilieu;
- 3) Zaventem zou een verkeerssaturnatie kunnen bereiken omstreeks 1985;
- 4) De verdere uitbouw van de luchthaven van Deurne stuit, naast bezwaren inzake milieubescherming, tegen onoverkomelijke infrastructuur-problemen waardoor lange afstandvluchten uitgesloten zijn.

Rekening houdend met deze opmerkingen en met de overweging dat iedere grote zeehaven ook een volwaardige luchthaven moet hebben, zou kunnen worden overwogen het bestaande Nato-vliegveld te Oostmalle uit te rusten. Zulks zou met minimale kosten kunnen gebeuren. Het is echter noodzakelijk daar nu reeds de plannen voor uit te werken.

Antwoord :

Mits de nodige aanpassingen biedt de luchthaven te Deurne de oplossing op halflange termijn.

Le Ministre est cependant conscient de ce qu'à long terme il faudra rechercher une autre solution. A cet égard, la Commission nationale pour l'infrastructure aéroportuaire devra émettre un avis.

Question 2 :

Quelles sont les prévisions en ce qui concerne l'aérodrome actuel de Gand-St.-Denis-Westrem ?

Réponse :

Au cours de l'année passée, l'infrastructure de l'aérodrome a été améliorée, notamment du fait de la construction (par la ville de Gand) d'une piste en revêtement dur.

D'autres travaux d'amélioration sont encore en cours. Le terrain (situé entre le canal de ceinture et l'autoroute) n'offre toutefois aucune possibilité d'extension future, de sorte que la capacité de trafic doit être limitée à des aéronefs dont le poids n'excède pas les 5 700 kg.

Question 3 :

La Commission qui étudie le problème des aéroports régionaux a-t-elle déjà pris une décision au sujet des possibilités d'implantation d'un nouvel aéroport dans la région gantoise ?

Réponse :

Jusqu'à présent, la sous-commission « Nord », instaurée au sein de la Commission nationale pour l'infrastructure aéronautique, ne s'est penchée que sur les seuls problèmes se rapportant aux aéroports d'Anvers et d'Ostende. Des instructions ont été données pour que le problème d'un aéroport éventuel dans la région gantoise soit examiné sans délai.

Question 4 :

Lors de l'étude de l'implantation d'un aérodrome régional, a-t-il été tenu compte des conclusions auxquelles a abouti le groupe de travail de Gand, qui réunissait des représentants des instances ministérielles.

Réponse :

Comme il a été dit ci-dessus, la question d'un aérodrome régional à Gand n'a pas encore été discutée.

Ni la Commission nationale, ni sa sous-commission « Nord » n'ont été approchées par le groupe de travail de Gand. Elles n'ont, a fortiori, recueilli aucune conclusion émanant de ce groupe de travail.

L'exploitation de la navigation aérienne : la Sabena et les compagnies de charters.

Question 1 :

Des renseignements sont demandés au sujet des effectifs du personnel de la Sabena, de la K. L. M. et de la Lufthansa. Une comparaison pourrait-elle être faite, qui tienne compte des opérations effectuées ?

Réponse :

Sabena :

- a) productivité : T/km offertes : 898 millions;
- b) effectif du personnel : 10 507,
- soit : T/km offertes par membre du personnel : 85 510.

K. L. M.

- a) productivité : T/km offertes : 2 396 millions;
- b) effectif du personnel : 14 888,
- soit : T/km offertes par membre du personnel : 137 500.

Lufthansa :

- a) productivité : T/km offertes : 2 556 millions;
- b) effectif du personnel : 22 841,
- soit : T/km offertes par membre du personnel : 114 100.

De Minister is er echter van bewust dat op langere termijn naar een andere oplossing zal moeten worden uitgekeken en hierover zal de Nationale Commissie voor Luchtvaartinfrastructuur advies moeten uitbrengen.

Vraag 2 :

Welke vooruitzichten bestaan er voor het huidige vliegveld Gent-St.-Denijs-Westrem ?

Antwoord :

In het afgelopen jaar werd de infrastructuur van het vliegveld verbeterd o.m. door het aanbrengen van een verharde startbaan (door de stand Gent).

Bovendien zijn er andere verbeteringswerken aan de gang. Het terrein biedt echter geen enkele mogelijkheid tot uitbreiding (tussen ringvaart en autosnelweg) zodat de verkeerscapaciteit tot vliegtuigen beneden de 5 700 kg moet beperkt blijven.

Vraag 3 :

Werd door de Commissie voor Studie van het probleem der regionale luchthavens al dan niet een beslissing getroffen betreffende de mogelijkheden tot vestiging van een nieuwe luchthaven in het gewest Gent ?

Antwoord :

De bij de Nationale Commissie voor Luchtvaartinfrastructuur ingestelde Subcommissie Noord heeft tot dusver alleen de problemen onderzocht in verband met de luchthavens Antwerpen en Oostende. Opdracht werd gegeven om zonder verwijl aan het probleem van een eventuele luchthaven in het Gentse aandacht te besteden.

Vraag 4 :

Werd bij de studie van de vestiging van een regionale luchthaven rekening gehouden met de conclusies van de werkgroep van Gent waaraan vertegenwoordigers van de ministeriële instanties deelnamen ?

Antwoord :

Zoals hierboven gezegd werd de kwestie van een regionale luchthaven voor Gent nog niet besproken.

Noch de Nationale Commissie noch haar Subcommissie Noord werden benaderd door de Werkgroep Gent en a fortiori in het bezit gesteld van enigerlei conclusie van deze werkgroep.

De luchtvaartexploitatie : de Sabena en de chartermaatschappijen.

Vraag 1 :

Inlichtingen werden gevraagd omtrent de personeelsbezetting in de Sabena, de K. L. M., de Lufthansa. Tevens zou terzake een vergelijking moeten worden gemaakt naar rato van de verrichtingen.

Antwoord :

Sabena :

- a) productiviteit : aangeboden T/km : 898 miljoen;
- b) personeelseffectief : 10 507,
- hetzij, aangeboden T/km per personeelslid : 85 510.

K. L. M.

- a) productiviteit : aangeboden T/km : 2.396 miljoen;
- b) personeelseffectief : 14 888,
- hetzij, aangeboden T/km per personeelslid : 137 200.

Lufthansa :

- a) productiviteit : aangeboden T/km : 2 556 miljoen;
- b) personeelseffectief : 22 841,
- hetzij, aangeboden T/km per personeelslid : 114 100.

Question 2 :

En ce qui concerne la Sabena, des précisions sont demandées concernant :

- a) la situation financière;
- b) les mesures de redressement annoncées antérieurement et portant sur :
 - le personnel;
 - les services aériens;
- c) l'évolution du coefficient d'occupation des appareils Sabena comparativement aux autres compagnies;
- d) la politique de vente et d'achat de matériel volant;
- e) l'application des lois linguistiques et les suites données à l'arrêt du Conseil d'Etat.

Réponse :

Pour les trois premiers mois de 1972, le déficit de la Sabena s'élevait à 609 millions. Pour la même période de 1973, le déficit était de 355 millions. L'amélioration est donc considérable.

En ce qui concerne le personnel occupé à la Sabena, il est exact que le plan de redressement prévoyait une réduction de 4 % du personnel recruté en Belgique, soit 8 689 agents.

Des discussions paritaires ont été entamées entre les organisations syndicales et la direction de la Sabena et c'est vers la fin du mois de mai 1973 qu'une décision commune sera prise à cet égard.

En ce qui concerne la suppression de lignes, annoncée dans le plan de redressement, les mesures concernant les lignes de Manchester, Jeddah, Istanbul ainsi que la revision des services vers les pays de l'Est et des services intérieurs belges ont été mises en application au 1^{er} avril 1973.

En matière d'achat de matériel volant, il est évident que les propositions de la Sabena sont basées sur un calcul de rentabilité et que, de toute manière, la décision doit être prise par le Comité Ministériel de Coordination Economique et Sociale.

L'application à la Sabena des lois linguistiques coordonnées en 1963 a fait l'objet d'un projet d'un arrêté royal qui doit être examiné par les trois instances prévues par la loi, à savoir le Conseil d'Etat, le Conseil d'Entreprise et la Commission permanente de Contrôle linguistique.

Ce projet a été approuvé à l'unanimité par le Conseil d'Entreprise de la Sabena.

Pour ce qui est du coefficient d'occupation, il faut signaler qu'à la fin du mois de 1973 et comparativement aux trois premiers mois de 1972, la Sabena enregistre une augmentation de 6,3 points alors que l'augmentation à l'échelon de l'E. A. R. B. (European Air Research Bureau, qui regroupe 18 compagnies aériennes européennes, dont la Sabena, Air France, la K. L. M., etc...) n'est que de 2,9 points pour l'ensemble des services réguliers.

Le coefficient d'occupation de la Sabena se situe donc, après trois mois, deux points au-dessus de celui des compagnies E. A. R. B.

Question 3 :

Il arrive fréquemment que, dans notre pays, des initiatives dynamiques prises par des compagnies de charters soient trop souvent torpillées en raison des prétendus intérêts de la Sabena.

Ainsi, il arrive parfois que des efforts de plusieurs mois en vue de bâtir un marché soient tout simplement anéantis.

Vraag 2 :

M.b.t. de Sabena wordt uitleg gevraagd omtrent :

- a) de financiële toestand;
- b) de vroegere aangekondigde saneringsmaatregelen :
 - betreffende personeel;
 - betreffende luchtvaartlijnen;
- c) de evolutie van benuttingsgraad van Sabena-lijnen t.o.v. andere maatschappijen;
- d) de verkoop- en aankooppolitiek inzake vliegend materieel;
- e) de toepassing van de taalwetten en de gevolgen gegeven aan het attest van de Raad van State.

Antwoord :

Voor de eerste drie maanden van 1972 bedroeg het deficit van de Sabena 609 miljoen. Voor dezelfde periode van 1973 bereikte het deficit 355 miljoen.

Er is dus een aanzienlijke verbetering.

Wat betreft het bij Sabena tewerkgestelde personeel, is het inderdaad juist dat het herstelplan een reductie voorziet van 4 % van het in België aangeworven personeel, zegge van 8 689 mensen.

Paritaire besprekingen werden aangevat tussen de vakbondorganisaties en de Directie van de Sabena en het is omstreeks einde mei 1973 dat een gemeenschappelijke beslissing hieromtrent zal getroffen worden.

Wat betreft de afschafing van lijnen waarvan in het herstelplan melding werd gemaakt, werden de maatregelen met betrekking tot de lijnen van Manchester, Jeddah, Istanbul alsmede de revisie van de uitbating van de Oostelijke landen en van de binnenlandse diensten ten uitvoer gebracht op 1 april 1973.

Inzake de aankoop van vliegend materiaal is het evident dat de voorstellen van Sabena steunen op een berekening van rendabiliteit en dat in elk geval een dergelijke beslissing dient genomen te worden op het niveau van het Ministerieel Comité voor Sociale en Economische Coordinatie.

De toepassing op Sabena van de gecoördineerde wetten inzake taalgebruik van 1963 heeft het voorwerp uitgemaakt van een ontwerp van koninklijk besluit dat moet onderzocht worden door de drie instellingen bij de wet voorzien, te weten de Raad van State, de Ondernemingsraad en de Vaste Commissie voor taaltoezicht.

Dit ontwerp werd door de Ondernemingsraad van de Sabena eenparig goedgekeurd.

Betreffende de benuttingsgraad zij genoteerd dat einde maart 1973 in vergelijking met de benuttingsraad verwezenlijkt in de eerste drie maanden van 1972, de Sabena een verbetering van 6,3 punten realiseert terwijl de verbetering op dat niveau van de E. A. R. B. (European Air Research Bureau dat 18 Europese luchtvaartmaatschappijen groepeerde waaronder Sabena, Air France, K. L. M. enz.) maatschappijen slechts 2,9 punten bedraagt voor een totaal van de geregelde diensten.

De benuttingsgraad van de Sabena ligt na drie maanden derhalve 2 punten hoger dan deze van de reeds genoemde E. A. R. B. maatschappijen.

Vraag 3 :

Vaak gebeurt het dat dynamische initiatieven die genomen worden door Charter-maatschappijen in ons land gedwarsboord worden omwille van de zogezegde belangen van Sabena.

Aldus worden soms maandenlange inspanningen om een markt op te bouwen, zonder meer te niet gedaan. Meer-

Plusieurs cas ont déjà été cités par une compagnie de charters ostendaise.

Si nous voulons une société florissante, il faut donner des chances égales aussi bien à toutes les compagnies aériennes de transport à la demande qu'à la Sobelair, filiale de la Sabena.

Réponse :

Ce n'est pas seulement en Belgique mais partout dans le monde que les pouvoirs publics se trouvent devant le problème des principes qui devraient régir la répartition des marchés entre, d'une part, les réserves régulières et, d'autre part, les services à la demande ou services de charters.

Chacun sait que les services réguliers correspondent, quel que soit le moyen de transport, à un service public. Cela signifie que l'obligation de transporter, quels que soient l'heure de la journée, l'époque de l'année et le nombre des passagers, constitue une obligation de service public, qui est imposée aux entreprises chargées des services réguliers.

Dès le moment où cette notion est acceptée, il est évident que ce serait une erreur de permettre aux transporteurs à la demande de battre en brèche, aux périodes où le trafic est le plus intense, les services réguliers qui, eux, doivent être exploités en toute saison, c'est-à-dire aussi bien quand le trafic est intense que quand il est faible.

Par ailleurs, il est patent que le trafic à la demande a pris ces dernières années, notamment sur les routes de l'Atlantique Nord et du Sud-Est Asiatique, une expansion telle qu'il n'est plus possible, aujourd'hui, ni de le laisser se développer sans réglementation ni d'en restreindre la croissance.

Des discussions sont en cours actuellement à la Commission Européenne de l'Aviation Civile en vue d'arriver sur ce point à une réglementation homogène entre les pays européens. En ce qui concerne plus particulièrement la Belgique, un mémorandum a été signé le 29 juillet 1971, qui organise la concurrence entre, d'une part, les services réguliers et, d'autre part, les vols à la demande.

Le Ministre a décidé d'examiner ce *modus vivendi* à la lumière des récents développements qui se sont produits dans ce domaine et il a demandé aux compagnies belges de charters de lui soumettre des propositions concrètes qu'il examinera attentivement.

Question n° 4 :

Une compagnie aérienne ostendaise de transport à la demande cherche un marché pour son trafic charter vers le Kenya. Dans le but de préserver les intérêts de la Sabena, il est interdit à cette compagnie d'embarquer des ressortissants belges et des passagers d'Europe continentale. Seuls les sujets britanniques seraient donc admis.

Cependant des vols par charters, contre lesquels les autorités belges sont impuissantes, sont organisés régulièrement, par exemple par Africa Safari Airways et Neckermann.

Réponse :

L'interdiction d'embarquer des Belges et d'autres continentaux sur les charters d'une compagnie ostendaise est une décision qui a été prise par l'Administration de l'Aéronautique en vertu des principes du *modus vivendi* dont question supra.

Si les passagers anglais ont été autorisés à s'embarquer sur ces charters, c'est précisément pour permettre à cette compagnie de réaliser des opérations rentables, sans nuire cependant aux services réguliers de la Sabena.

dere voorbeelden daarvan werden reeds signaleerd door een Oostendse Chartermaatschappij.

Indien wij een bloeiende maatschappij wensen, moeten gelijke kansen geboden worden aan alle charter-maatschappijen evengoed als aan Sobelair, dochtermaatschappij van Sabena.

Antwoord :

Het is niet enkel en alleen in België maar overal in de wereld dat de overheid geconfronteerd wordt met het probleem van de principes die aan de basis zouden moeten liggen van de verdeling der markten tussen enerzijds de geregelde diensten en anderzijds de diensten op aanvraag of charterdiensten.

Iedereen weet dat de geregelde diensten welke ook het gebruikte transportmiddel weze, overeenstemmen met een openbare dienst. Dit betekent dat de verplichting om te vervoeren welke ook het ogenblik van dag of de periode van het jaar moge wezen en welke ook het aantal vervoerde passagiers moge zijn, een verplichting van openbare dienst uitmaakt, die aan de ondernemingen belast met geregelde diensten wordt opgelegd.

Vanaf het ogenblik dat deze notie wordt aanvaard, is het evident dat het verkeerd zou zijn de vervoerders op aanvraag toe te laten de geregelde diensten te dwarsbomen in de periodes waar de trafiek zeer groot is daar waar deze laatsten te allen tijde moeten uitgebaat worden d.w.z. zo wel in periodes waarin de trafiek hoog oploopt als in het seizoen van lage trafiek.

Voorts staat het vast dat de trafiek op aanvraag tijdens de laatste jaren een zulkdanige expansie gekend heeft o.a. op de Noord-Atlantische route en deze naar het Verre Oosten (Zuid-Oost Azië), dat het thans niet meer mogelijk is deze trafiek tot ontwikkeling te laten komen zonder reglementering noch deze te beperken in zijn uitbreiding.

Besprekingen vinden thans plaats in het kader van de Europese Commissie voor Burgerluchtvaart ten einde terzake tot een homogene reglementering tussen de Europese landen te komen. Wat meer in het bijzonder België betreft werd op 29 juli 1971 een Memorandum ondertekent dat de concurrentie organiseert tussen de geregelde diensten enerzijds en de chartervluchten anderzijds.

De Minister zal dit *modus vivendi* onderzoeken in het licht van de recente ontwikkelingen op dit gebied en heeft de Belgische Chartermaatschappijen gevraagd hem concrete voorstellen te doen die hij met aandacht zal onderzoeken.

Vraag 4 :

Een Oostendse Charter-maatschappij zoekt een markt voor chartervluchten op Kenia. Ter vrijwaring van de belangen van Sabena wordt aan die Maatschappij verbod opgelegd om Belgische onderdanen en passagiers uit het Europees vasteland in te schepen. Alleen Engelse onderdanen zouden aldus toegelaten zijn.

Nochtans zijn er regelmatig charters b.v.b. Africa Safari Airways en van Neckermann waartegen de Belgische overheid niet kan optreden.

Antwoord :

Wat betreft de weigering om Belgen en andere passagiers uit Continentaal Europa te laten inschepen op een charter van een Oostendse maatschappij werd de beslissing van het Bestuur der Luchtvaart genomen in functie van de principes van het *modus vivendi* waarvan hierboven sprake is.

Indien de Engelse trafiek ter inscheping op deze charters werd toegelaten dan is het precies om deze maatschappij in staat te stellen rendabele operaties te verwezenlijken zonder nochtans de geregelde diensten van de Sabena te schaden.

Les vols par charters de Neckermann et d'autres compagnies sont effectués au départ de pays étrangers où le Gouvernement belge n'a évidemment pas d'influence.

Question 5 :

Les compagnies de charters éprouvent des difficultés avec la Sabena et l'Administration de l'Aéronautique pour leurs vols sur l'Espagne, parce que la Sabena exploite une ligne régulière sur cette route.

Dès que la Sabena supprime cette ligne, la Sobelair organise 10 vols par charters chaque week-end. Est-il normal que d'autres compagnies de charters, qui cherchent à se créer leur propre marché, voient leurs efforts contrecarrés ?

Réponse :

Les vols de charters à destination de l'Espagne ont toujours été autorisés par l'Administration de l'Aéronautique avec le plus grand libéralisme, quel que soit l'auteur de la demande d'affrètement, la Sabena, la Sobelair ou une compagnie belge indépendante.

Question 6 :

Il est permis de supposer que les difficultés rencontrées antérieurement par les compagnies de charters ont plus d'une fois été dues au fait que le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique était également administrateur de la Sabena. Il semble en effet que cette double activité suscite trop facilement chez les compagnies privées des soupçons concernant l'objectivité en matière d'octroi ou de refus des droits aériens, ou encore de communication de renseignements intéressants.

Ne serait-il pas préférable, maintenant qu'il y a un nouveau directeur général, d'éviter ce cumul de fonctions ?

Réponse :

Rien ne permet d'affirmer que le haut fonctionnaire auquel il est fait allusion aurait confondu les charges de directeur général de l'Administration de l'Aéronautique qu'il a assumées et celles de représentant de l'Etat dans un organisme dont les pouvoirs publics détiennent la grande majorité des parts sociales.

Quant à la politique future dans ce domaine, il convient de noter que, dans le cadre des mesures de redressement de la Sabena, la gestion de la Société et les rapports entre celle-ci et son actionnaire principal, c'est-à-dire l'Etat, seront soumis à un examen.

Question 7 :

Le département ne devrait-il pas tracter une ligne de conduite bien définie et se faire une idée exacte de la situation en ce qui concerne les possibilités du marché dans le domaine des vols réguliers et des vols de charters ? Il est grand temps que le département comprenne que des possibilités différentes s'ouvrent aux vols réguliers et aux vols de charters et que leur potentiel respectif doit être considéré séparément ?

Réponse :

L'autorisation ou l'interdiction des vols à la demande vers certaines destinations doivent, en effet, être basées sur des principes et des critères bien définis.

C'est précisément la raison pour laquelle le Ministre a demandé au département de soumettre à un examen le *modus vivendi* dont question supra.

De charters van Neckermann en andere, zijn vluchten uitgevoerd vanuit vreemde landen waar de Belgische Regering geen enkele invloed heeft.

Vraag 5 :

Charters ondervinden moeilijkheden met Sabena en het bestuur der Luchtvaart voor hun vluchten op Spanje en dit omdat Sabena op deze route een regelmatige lijn heeft.

Wanneer Sabena deze lijn afschaft, organiseert Sobelair onmiddellijk 10 chartervluchten per weekend. Is het normaal dat de andere chartermaatschappijen die dan toch een eigen markt zoeken zo tegengewerkt worden ?

Antwoord :

De charters met bestemming Spanje werden door het Bestuur der Luchtvaart steeds met het grootst mogelijke liberalisme aanvaard en dit ongeacht of de aanvraag voor bevrachting uitging van Sabena of van Sobelair of vanwege een onafhankelijke Belgische maatschappij.

Vraag 6 :

Moeilijkheden waarmee chartermaatschappijen vroeger te kampen hadden werden meer dan eens verondersteld hun oorzaak te vinden in het feit dat de Directeur-Generaal van de Luchtvaart ook beheerder was van Sabena. Het lijkt inderdaad een dubbele activiteit die bij de private maatschappijen al te gemakkelijk een achterdocht doet ontstaan omtrent de objectiviteit inzake toekenning of weigering van luchtvaartrechten of de mededeling van interessante gegevens.

Ware het niet beter, nu er een nieuwe Directeur-Generaal is, te voorkomen dat dergelijke dubbele rol opnieuw zou ontstaan ?

Antwoord :

Niets laat toe te beweren dat de hoge ambtenaar op wie een toespelings wordt gemaakt zijn opdracht als Directeur-Generaal van het Bestuur van de Luchtvaart die hij heeft uitgeoefend, zou verward hebben met deze van vertegenwoordiger van de Staat in een organisme waarin de openbare macht het grootste deel van de aandelen bezit.

Wat de toekomstige politiek in dit verband betreft, zij genoteerd dat in het kader van de saneringsmaatregelen van de Sabena een onderzoek zal gewijd worden aan het beheer van de maatschappij en van de verhoudingen tussen deze en haar belangrijkste aandeelhouder, met name de Staat.

Vraag 7 :

Zou het departement geen duidelijke lijn moeten trekken en een juist inzicht moeten verwerven over de marktmogelijkheden voor lijnvluchten en voor chartervluchten ? Het is hoog tijd dat het departement inziet dat de mogelijkheden heel anders liggen voor lijn- dan voor chartervluchten en dat het wederzijds potentieel uit elkaar moet gehouden worden.

Antwoord :

De toekenning of de weigering van een vlucht op aanvraag naar bepaalde bestemmingen moet inderdaad gesteund zijn op welbepaalde principes en criteria.

Dit is precies de reden waarom de Minister aan het departement gevraagd heeft het voornoemd *modus vivendi* ter studie te nemen.

Chapitre II. — L'évolution des crédits budgétaires.

Question 1 :

Des renseignements ont été demandés en ce qui concerne l'effectif du personnel attaché au Cabinet des Communications.

Réponse :

La composition du Cabinet, mentionnée au budget, a été fixée par le précédent Gouvernement.

Il y a lieu de souligner, en ce qui concerne la composition actuelle du Cabinet, que celle-ci répond aux normes fixées et que le Ministre a obtenu l'autorisation d'en augmenter l'effectif.

Indépendamment de la gestion de toutes les administrations relevant des Communications, le Ministre exerce également la tutelle du Secrétariat d'Etat aux P. T. T. et qu'en plus, les services du Cabinet sont souvent impliqués directement dans des problèmes importants qui sont traités par le Secrétariat d'Etat à la Politique portuaire.

Le Ministre a, néanmoins, diminué l'effectif d'ensemble de son Cabinet par rapport à celui du Ministre précédent.

Question 2 :

Le crédit inscrit à l'article 11.02 est actuellement, en 1973, de 10,1; il atteignait 3,7 en 1971, et 9,8 en 1972.

Cet accroissement s'explique-t-il par une augmentation de l'effectif du personnel ? Il serait intéressant de connaître la composition du Cabinet au cours de ces trois années.

Réponse :

La comparaison des chiffres cités ne permet pas de faire des déductions concernant l'importance numérique des Cabinets de 1971 à 1973.

En effet, les traitements des membres du personnel des Cabinets est, soit à charge de l'Administration d'origine quand il s'agit d'agents de l'Etat, soit à charge de l'article relatif aux dépenses de Cabinet quand il s'agit de personnes appartenant à des parastataux ou étrangères à l'Administration. Des modifications dans l'importance relative de ces deux catégories ont évidemment des répercussions sur le montant des crédits.

Par ailleurs, l'indemnité de Cabinet est à charge de l'article relatif aux dépenses de Cabinet. Le fait que le montant prévu pour le paiement de ces indemnités a peut évoluer, bien que l'indemnité de Cabinet soit indexée, constitue déjà une indication qu'aucun accroissement n'est intervenu en ce qui concerne l'effectif du Cabinet.

Quoi qu'il en soit, le Ministre fait rechercher les chiffres exacts du nombre de personnes dont la rémunération a été imputée à l'article 11.02. Le Cabinet actuel répond aux normes établies par la réglementation en la matière.

Question 3 :

Le crédit inscrit à l'article 22.01 — Sociétés de transports urbains et S. N. C. B. est passé de 1 403 millions en 1971 à 3 515 millions en 1973.

Croit-on qu'il soit possible de poursuivre un tel rythme de croissance ?

Hoofdstuk II. — De evolutie van de begrotingskredieten.

Vraag 1 :

Inlichtingen worden gevraagd over de personeelsformatie van het Kabinet van de Minister van Verkeerswezen.

Antwoord :

De Kabinetsformatie, die in de begroting opgegeven wordt, werd door de vorige regering vastgesteld.

Wat de huidige samenstelling betreft zij aangestipt dat ze beantwoordt aan de gestelde normen en dat de Minister de toelating heeft bekomen om het aantal ervan te verhogen.

Naast het beheer van de besturen die onder Verkeerswezen ressorteren, oefent de Minister eveneens de voorgedij uit over het Staatssecretariaat voor P. T. T. Bovendien worden de diensten van het Kabinet dikwijls rechtstreeks betrokken bij belangrijke problemen die door het Staatssecretariaat voor Havenbeleid behandeld worden.

Niettemin heeft de Minister de gezamenlijke personeelsbezetting van zijn Kabinet verminderd ten overstaan van deze van het Kabinet van de voormalige Minister.

Vraag 2 :

Het onder artikel 11.02 uitgetrokken krediet bedraagt thans 10,1 miljoen, t.o.v. 3,7 miljoen in 1971 en 9,8 miljoen in 1972.

Is deze stijging te verklaren door een personeelsvermeerdering ? Het ware interessant de samenstelling van het Kabinet te kennen gedurende deze 3 jaren.

Antwoord :

De vergelijking van de vermelde cijfers laat niet toe er gevolgtrekkingen uit te maken wat de numerieke belangrijkheid van de Kabinetten betreft van 1971 tot 1973.

Inderdaad, de wedden van de personeelsleden van de Kabinetten vallen ten laste hetzij van de administratie van oorsprong wanneer het staatsbedienden betreft, hetzij ten laste van het artikel betreffende de kabinetsuitgaven wanneer het gaat over personen behorend tot parastatale instellingen of die niet tot de administratie behoren. Wijzigingen in de betrekkelijke belangrijkheid van deze twee categorieën hebben vanzelfsprekend hun terugslag op het bedrag van de kredieten.

De kabinetsvergoeding valt trouwens ten laste van het artikel betreffende de kabinetsuitgaven. Het feit dat het bedrag voorzien voor het betalen van deze vergoeding weinig evolueerde, ofschoon de kabinetsvergoeding aan de index gebonden is, maakt reeds een aanwijzing uit dat er geen aangroei geweest is inzake het effectief van het kabinet.

Wat er ook van zij, de Minister doet navraag omtrent het aantal personen waarvan de bezoldiging ten laste is van artikel 11.02. Het huidige Kabinet beantwoordt aan de normen vastgelegd door de ter zake geldende reglementering.

Vraag 3 :

Het onder artikel 22.01 uitgetrokken krediet ten laste van de Maatschappijen van stedelijk vervoer en van de N. M. V. B. steeg van 1 403 miljoen in 1971 tot 3 515 in 1973.

Zal een dergelijk stijgingsritme kunnen worden gehandhaafd ?

Existe-t-il un contrôle suffisant ? Par quelles mesures pourra-t-on mettre fin à un rythme de croissance de cet ordre ?

Réponse :

Les raisons de la dégradation de la situation financière de la S. N. C. V. et des sociétés de transports publics urbains ont été largement développées dans l'exposé introductif.

Il a, par ailleurs, été communiqué à la Commission que des mesures d'ensemble visant à restructurer et à rationaliser tout le système des transports publics urbains étaient à l'étude.

Le problème de la tarification doit être situé dans le cadre général de la politique suivie par le Gouvernement en matière de tarifs publics.

Question 4 :

Tant à l'article 3 201 (dépenses ordinaires) qu'à l'article 3 211 (dépenses extraordinaires), des crédits de compensation analogues ont été inscrits en faveur de la S. N. C. B.

Les dépenses extraordinaires se montent dans le chef de la S. N. C. B. à 21 423 128 000 F. Est-ce exact ?

Réponse :

Avant la mise en application de la normalisation des comptes, un crédit figurait constamment au budget extraordinaire, en tant que contribution de l'Etat au fonds de renouvellement prévu à l'article 42 des statuts de la Société.

Cette contribution ne peut plus être accordée dans le cadre de la normalisation. Toutefois, il a été décidé et ce, depuis le budget de 1971, de maintenir le principe de l'inscription au budget extraordinaire. Il importe d'ailleurs de remarquer que, pour certaines compensations de normalisation et notamment pour celles qui sont calculées sur la base du prix de revient total, la dépense de renouvellement constitue une partie de ce prix de revient.

Le montant total des crédits prévus au profit de la Société nationale des Chemins de Fer pour l'année 1973 s'élève à 21,539 128 milliards. Ce total est ventilé comme suit :

(En milliers de francs.)

Budget ordinaire :

Section I, Chapitre III :

Art. 32.01, a)	13 492 000
b)	708 000
Art. 32.07	349 128

Budget extraordinaire :

Chapitre II :

Art. 32.11	5 000 000
-------------------	-----------

Chapitre V :

Art. 81.06 à 81.27	1 990 000
Total	21 539 128

Is er voldoende toezicht ? Hoe zal deze stijging kunnen worden afgeremd ?

Antwoord :

De redenen van de verslechtering van de financiële toestand van de N. M. V. B. en van de maatschappijen van stedelijk openbaar vervoer werden omstandig uiteengezet in de inleidende uiteenzetting.

Aan de Commissie werd trouwens medegedeeld dat globale maatregelen ter studie waren met het oog op het restructureren en het rationaliseren van gans het stelsel van het stedelijk openbaar vervoer.

De kwestie van de tarifiering moet geplaatst worden in het algemeen kader van de politiek die door de Regering gevolgd wordt inzake openbare tarieven.

Vraag 4 :

Ten bate van het N. M. B. S. worden zowel onder artikel 3 201 (gewone uitgaven) als in artikel 3 211 (buitengewone uitgaven) gelijksoortige compensatiekredieten uitgetrokken.

In hoofde van de N. M. B. S. bedragen de buitengewone uitgaven 21 423 128 000 F. Is dat juist ?

Antwoord :

Vóór het toepassen van de normalisatie der rekeningen, kwam steeds een krediet op de buitengewone begroting voor als bijdrage van de Staat in het vernieuwingsfonds voorzien bij artikel 42 van de statuten van de Maatschappij.

Deze bijdrage mag niet meer toegekend worden in het raam van de normalisatie. Er werd nochtans beslist, en zulks sinds de begroting 1971, het principe te behouden van het inschrijven van een gedeelte van het krediet van de normalisatie in de buitengewone begroting. Er dient trouwens te worden opgemerkt dat voor zekere normalisatiecompensaties en o.a. voor deze die berekend worden op basis van de totale kostprijs, de uitgaven voor vernieuwing een gedeelte uitmaken van deze kostprijs.

Het totaal bedrag van de kredieten voorzien ten gunste van de Nationale Maatschappij der Spoorwegen voor het jaar 1973 bedraagt 21,539 128 Miljard F. Het wordt als volgt gesplitst :

(In duizenden franken.)

Gewone begroting :

Sectie I, Hoofdstuk III :

Art. 32.01, a)	13 492 000
b)	708 000
Art. 32.07	349 128

Buitengewone begroting :

Hoofdstuk II :

Art. 32.11	5 000 000
-------------------	-----------

Hoofdstuk V :

Art. 81.06 tot 81.27	1 990 000
Totaal	21 539 128

Question 5 :

Au sujet de l'article 34.02, qui concerne l'agence « Euro-control », il a été demandé pourquoi la quote-part belge qui s'élevait à 67 millions en 1971 est passée à 188 millions en 1973 ?

Réponse :

L'augmentation de crédit, qui d'ailleurs était déjà enregistrée en 1972 par rapport à 1971, est due à la création de trois nouveaux centres à Maastricht, Karlsruhe, Shannon.

Par suite de la création de ces centres, la contribution belge a été sensiblement majorée, et ce, conformément à la convention internationale de coopération pour la sécurité aérienne.

Question 6 :

A l'article 12.21 un crédit d'un million est inscrit en faveur du Centre national d'information maritime. Où ce centre est-il situé ? Quelle est sa mission ? Comment s'explique le redoublement de la subvention par rapport à 1971 ?

Réponse :

Le Centre national d'information maritime est situé au siège de l'Administration centrale de la Marine et de la Navigation intérieure à Bruxelles.

Son but est de rechercher et de mettre en œuvre tous les moyens qui peuvent contribuer à mieux faire connaître et apprécier l'importance de la marine et des transports maritimes pour l'économie nationale. Vu la pénurie de personnel, l'accent est mis sur le recrutement de candidats officiers.

Le redoublement de la subvention de 1971 à 1973 est dû à une intensification de la propagande et à l'augmentation du coût de la vie.

Question 7 :

Un crédit a été prévu pour les primes de démolition. Quelle est la somme disponible actuellement, compte tenu des transferts des années précédentes ?

Réponse :

En ce qui concerne les primes de démolition à la flotte de pêche maritime, aucun crédit n'a été prévu en 1973, étant donné que le crédit disponible existant au 31 décembre 1972, c'est-à-dire 7 700 000 F, était suffisant pour couvrir les besoins prévisibles.

Question 8 :

A l'article 1104, qui concerne l'enseignement maritime, est inscrit un crédit de 948 000 F, en vue de l'octroi d'allocations au personnel de l'Etat. Quel est le nombre des membres du personnel visé ici ? Quel est l'objet de ces allocations ?

Vraag 5 :

In verband met artikel 34.02 dat betrekking heeft op het « Eurocontrolbureau » wordt gevraagd waarom het Belgisch aandeel dat in 1971 67 miljoen bedroeg in 1973 tot 188 miljoen is opgelopen ?

Antwoord :

De kredietvermeerdering die trouwens reeds bestond in 1972, ten overstaan van 1971, is te wijten aan de oprichting van drie nieuwe centra nl. te Maastricht, Karlsruhe, Shannon.

Ingevolge het oprichten van deze centra, werd de Belgische bijdrage gevoelig vermeerderd en zulks ingevolge de internationale conventie betreffende de samenwerking voor de luchtveiligheid.

Vraag 6 :

Onder artikel 1221 wordt ten bate van het Nationaal Centrum voor Maritieme Informatie een krediet van 1 miljoen uitgetrokken. Waar is dat centrum gevestigd ? Welk is zijn opdracht ? Hoe verklaart men dat de toelage t.o.v. 1971 is verdubbeld ?

Antwoord :

Het Nationaal Centrum voor Maritime Informatie is gevestigd in de zetel van het hoofdbestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart te Brussel.

Het doel ervan is de middelen te zoeken en aan te wenden welke kunnen bijdragen om het belang van de zeevaart en van het zeevervoer voor 's lands economie beter te doen kennen en waarderen. Gelet op het personeelstekort wordt de klemtoon nu gelegd op de recrutering van kandidaten-officieren.

De verdubbeling der toelage tussen 1971 en 1973 is te wijten aan een toename van de propaganda en aan het verhogen van de levensduurte.

Vraag 7 :

Voor slooppremies werd geen krediet voorzien. Wat is momenteel beschikbaar ingevolge de overdrachten van vorige jaren ?

Antwoord :

Inzake slooppremies aan de zeevisserijvloot werd geen enkel krediet voorzien in 1973 daar het voorhanden zijnde krediet bestaande op 31 december 1972, hetzij 7 700 000 F voldoende is om de te voorzien behoeften te dekken.

Vraag 8 :

Onder artikel 1104 dat betrekking heeft op het zeevaart-onderwijs wordt 948 000 F uitgetrokken met het oog op het verstrekken van toelagen aan Rijkspersoneel. Over hoeveel personeelsleden gaat het hier ? Wat wordt met deze toelagen beoogd ?

Réponse :

Comme tous les crédits figurant sous la rubrique « Enseignement maritime » dans les diverses sections du budget, il s'agit ici des dépenses normales pour le personnel de l'Etat, en l'occurrence, les rémunérations pour heures supplémentaires, pour prestations spéciales, les indemnités de promotion sociale, etc...

Question 9 :

Aucun crédit n'est prévu en 1973 en faveur d'« Ibis ». Aucune amélioration à cet institut n'a-t-elle été demandée cette année ni l'année précédente ?

Réponse :

La subvention allouée à l'œuvre royale « Ibis » figure depuis cette année au budget des affaires culturelles de la Communauté culturelle néerlandaise. (Secteur Communications — Partie I — Chapitre III).

Cette subvention a été fixée à 10 050 000 F.

Question 10 :

Un membre s'est efforcé en vain de se faire une idée claire de la situation réelle de la Régie des Transports maritimes.

On pourrait penser à première vue qu'une estimation de toutes les recettes prévisibles de 1973 figure à la page 184 du projet de budget et qu'un excédent de ± 170 millions est donc prévu. Est-ce exact ?

Réponse :

Conformément à l'article 12 du projet de loi budgétaire, le budget de cette Régie pour l'année 1973 s'élève pour les recettes à 1 797 165 000 F et pour les dépenses à 1 626 473 000 F, soit un boni de 170 692 000 F. Le détail de ces deux postes figure aux pages 184 à 186 du programme justificatif et est par ailleurs confirmé par la préfiguration générale des comptes, donnée aux pages 196 à 200.

I. — Dépenses :

Compte d'établissement F	621 000
Compte de magasin	105 374
Compte placements	1
Compte du personnel	602 695
Compte d'exploitation	242 676
Compte de résultats	54 727
Totaux généraux	1 626 473

II. — Recettes :

Compte de la trésorerie	1 797 165
--------------------------------	-----------

Antwoord :

Zoals alle kredieten die onder de rubriek « Zeevaart-onderricht » voorkomen in de diverse secties van de begroting, gaat het hier om normale uitgaven van staatspersoneel, te weten de bezoldigingen voor overuren, voor bijzondere prestaties, de vergoedingen voor sociale promotie enz...

Vraag 9 :

Ten bate van « Ibis » wordt voor 1973 geen krediet uitgetrokken. Waren er voor dit instituut dit jaar en vorig jaar geen verbeteringen aangevraagd ?

Antwoord :

De toelage toegekend aan het Koninklijk Werk « Ibis », komt sinds dit jaar voor op de begroting van culturele zaken van de Nederlandse Cultuurgemeenschap. (Sector Verkeerswezen — Deel I — Hoofdstuk III).

Deze toelage werd vastgesteld op 10 050 000 F.

Vraag 10 :

Vruchteloos werd getracht een duidelijk inzicht te bekomen van de werkelijke toestand van de Regie voor Maritiem Transport.

Op het eerste gezicht zou men kunnen denken dat op blz. 184 van het begrotingsontwerp een raming voorkomt van alle inkomsten die in 1973 geraamd worden en er dus een overschot voorzien is van ± 170 miljoen. Is dat zo ?

Antwoord :

Overeenkomstig artikel 12 van het ontwerp van begrotingwet, bedraagt de begroting van bedoelde Regie voor 1973 voor de ontvangsten 1 797 165 000 F en voor de uitgaven 1 626 473 000 F, hetzij een boni van 170 692 000 F. De opsomming van deze twee posten komt voor op de bladzijden 184 en 186 van het verantwoordingsprogramma en wordt trouwens bevestigd door de algemene vermelding van de rekeningen die zich op de bladzijden 196 tot 200 bevindt.

I. — Uitgaven :

Rekening aanleg	612 000
Rekening magazijn	105 374
Rekening plaatsingen	1
Rekening personeel	602 695
Rekening exploitatie	242 676
Rekening resultaten	54 727
Totaal	1 626 473

II. — Ontvangsten :

Rekening thesaurie	1 797 165
---------------------------	-----------

II^e PARTIE. — LE TOURISME.EXPOSE DU SECRETAIRE D'ETAT
CHARGE DU TOURISME.

Introduction.

La Constitution rénovée attribue aux conseils culturels les matières culturelles, parmi lesquelles la loi du 21 juillet 1971 a classé les loisirs et le tourisme.

De ce fait, les seuls crédits afférents au tourisme qui sont encore inscrits au budget du Ministère des Communications concernent le fonctionnement matériel et les dépenses en personnel du Commissariat général au Tourisme. Celui-ci est chargé, d'une part, de la propagande touristique à l'étranger et, d'autre part, de faire mieux connaître à nos compatriotes les richesses touristiques de leur propre pays.

Crédits disponibles et perspectives.

Les moyens financiers mis à la disposition du Commissariat général au Tourisme (C. G. T.) s'élèvent à 151,375 millions pour 1973. Ce crédit n'est en progression que de 5 millions et demi par rapport à l'année 1972. Déjà, actuellement, le tourisme draine par an environ 20 milliards de devises étrangères en Belgique. Les crédits alloués sont vraiment modestes en comparaison avec les résultats obtenus et avec la nécessité de prospecter un marché étranger très important où la concurrence étrangère se fait de plus en plus forte. Une propagande plus poussée nous permettrait d'autre part d'inciter nos compatriotes à passer une partie de leurs vacances dans nos sites touristiques et de faire ainsi profiter le pays des quelque quarante-cinq milliards qui sont annuellement payés à titre de pécule de vacances.

L'octroi au Commissariat général de crédits qui lui permettraient une prospection plus rationnelle basée sur les méthodes modernes de marketing, ouvrirait à notre pays de vastes perspectives.

Répartition des crédits.

Les crédits se répartissent comme suit :

a) les frais de fonctionnement du C. G. T., des deux administrations de rôles linguistiques différents qui s'occupent de la réglementation de l'hôtellerie, des agences de voyage et du camping ainsi que des Conseils supérieurs du tourisme et du tourisme social.

b) les dépenses productives dont le montant, qui s'élève à 110 millions, est mis à la disposition du C. G. T. pour assurer la propagande touristique.

Propagande à l'étranger.

A l'étranger, cette propagande est organisée par des bureaux permanents du C. G. T., établis dans les centres ayant un impact sur la clientèle touristique potentielle; c'est notamment le cas de Londres, Dusseldorf, Bâle et Strasbourg. Cette activité devra être étendue et aussi revue en mettant l'accent sur la collaboration avec d'autres organismes nationaux intéressés par la propagande touristique et ayant une représentation à l'étranger. Cette politique de collaboration est déjà pratiquée, quoique à une échelle encore trop réduite.

DEEL II. — TOERISME.

UITEENZETTING VAN DE STAATSSECRETARIS
BELAST MET HET TOERISME.

Inleiding.

De nieuwe Grondwet bepaalt dat de culturele materies, waarbij volgens de wet van 21 juli 1971 ook de vrijetijdsbesteding en het toerisme gerekend moeten worden, tot de bevoegdheid van de cultuurraden behoren.

Derhalve hebben de enige voor het toerisme bestemde kredieten die nog uitgetrokken zijn op de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen, betrekking op de materiële werking en de personeelsuitgaven van het Commissariaat-Generaal voor Toerisme. Dit laatste staat in voor de toeristische propaganda in het buitenland en moet er ook voor zorgen dat onze landgenoten de toeristische rijkdom van hun eigen land beter leren kennen.

Beschikbare kredieten en vooruitzichten.

De financiële middelen die het Commissariaat-Generaal voor Toerisme (C. G. T.) ter beschikking staan, bedragen 151,375 miljoen voor 1973. Dat krediet ligt slechts 5,5 miljoen hoger dan in 1972. Thans reeds levert het toerisme jaarlijks ongeveer 20 miljard buitenlandse deviezen aan ons land op. De toegekende kredieten zijn werkelijk gering ten aanzien van de bereikte resultaten en van de noodzaak om een zeer belangrijke buitenlandse markt te prospecteren, waar de buitenlandse concurrentie steeds scherper wordt. Voorts zouden wij, dank zij een intensievere propaganda, onze landgenoten er kunnen toe aanzetten hun vakantie gedeeltelijk in onze toeristische streken door te brengen; op die wijze zou ons land tevens voordeel halen uit de ongeveer 45 miljard die elk jaar aan vakantiegeld worden uitbetaald. De toekenning van toereikende kredieten aan het Commissariaat-Generaal om aan rationeler prospectie te gaan doen volgens de moderne marketingmethoden zou voor ons land ruime perspectieven openen.

Verdeling van de kredieten.

De kredieten zijn verdeeld als volgt :

a) de werkingskosten van het C. G. T., van de twee administraties van verschillende taalstelsel die zich bezig houden met de reglementering betreffende het hotelwezen, de reisagentschappen en de kampeerterreinen, alsmede van de Hoge Raad voor Toerisme en van die voor Sociaal Toerisme.

b) de produktieve kredieten, ten bedrage van 110 miljoen die ter beschikking van het C. G. T. worden gesteld voor toeristische propaganda.

Propaganda in het buitenland.

In het buitenland wordt die propaganda georganiseerd door vaste kantoren van het C. G. T. die gevestigd zijn in centra die druk door toeristen aangedaan worden, met name Londen, Dusseldorf, Bazel en Straatsburg. Die werkzaamheid zal moeten worden uitgebreid en ook herdacht, waarbij de nadruk zal dienen te worden gelegd op de samenwerking met andere bij de toeristische propaganda betrokken nationale instellingen die in het buitenland zijn vertegenwoordigd. Dit beleid van samenwerking wordt thans reeds toegepast, alhoewel op nog te beperkte schaal.

C'est ainsi que le C. G. T. a mis au point une formule destinée à attirer les touristes Nord-Américains dans notre pays. En collaboration avec la Sabena, le centre d'information de Bruxelles et des professionnels du tourisme (hôteliers notamment) il accorde un séjour gratuit d'un jour à ces touristes qui se rendent en Belgique par la voie aérienne. A cet effet, 16 millions sont prévus. Notre représentation touristique à l'étranger pourrait être étendue par une collaboration permanente avec la Sabena et la S. N. C. B. qui ont des représentations à l'étranger. Il y aurait lieu de compléter les bureaux de ces organismes par une section de documentation touristique, là où le Commissariat n'a pas de représentation.

D'autre part, certaines communes belges sont représentées à l'étranger ou ont confié leurs intérêts à des agences de voyage. La propagande se fait généralement soit pour les Ardennes, soit pour le littoral. Pour une certaine clientèle, l'attrait est cependant trop unilatéral. Il faudrait compléter l'offre à l'étranger en élaborant, par exemple, des programmes de huit jours à la côte et huit jours en Ardennes. Cette idée a été lancée par des agences de voyages et démontre bien la nécessité d'une action essentiellement nationale à l'étranger.

Propagande à l'intention des habitants de notre pays. Étalement des vacances et camping.

Il convient de rappeler qu'un des buts du C. G. T. est de mieux faire connaître aux Belges les possibilités touristiques de leur pays. A partir de 1975, les travailleurs salariés disposeront d'une quatrième semaine de vacances. Celle-ci ne devrait pas nécessairement être accordée en été, en même temps que les trois autres. Ces huit jours pourraient par exemple être consacrés à prolonger les congés de fin de semaine, à des week-ends dits d'évasion, dont bénéficierait le tourisme belge.

Le Secrétaire d'Etat a l'intention de consulter les partenaires sociaux à ce sujet. Il a, par ailleurs, l'intention de conférer avec ses collègues de l'Education nationale afin de pouvoir établir un plan annuel de week-ends prolongés.

Il compte les consulter également au sujet d'un plan d'étalement des vacances d'été, de nouvel an et de Pâques, sur un plus grand nombre de semaines, différencié selon les régions.

En ce qui concerne le camping et les difficultés qu'entraîne l'application de la nouvelle loi sur les campings tant pour les campeurs, les propriétaires de petits chalets de campagne que les exploitants de terrains de camping, le Secrétaire d'Etat déclare que son action directe est limitée et ne se situe que sur le plan de l'équipement des terrains et de l'autorisation d'exploitation en cas de recours, tandis que l'intervention des départements de l'aménagement du Territoire et de l'Urbanisme est prépondérante pour les nombreux problèmes relatifs à la situation des terrains et à la construction sur ces derniers d'abris qui tombent sous l'application de la loi sur l'urbanisme.

Le Secrétaire d'Etat est conscient du problème et y a déjà consacré plusieurs réunions de travail. Il estime qu'une solution rapide s'impose qui serait différente selon les régions.

L'avenir du Commissariat général au Tourisme.

Une proposition de décret tend à créer deux C. G. T., l'un pour la partie francophone et l'autre pour la partie

Aldus heeft het C. G. T. een formule uitgewerkt om de Noord-Amerikaanse toeristen naar ons land aan te trekken. In samenwerking met de Sabena, het informatiecentrum van Brussel en personen die beroepshalve bij het toerisme zijn betrokken (onder meer hotelhouders) biedt het die toeristen, die per vliegtuig België binnenkomen, een dag gratis verblijf aan. Daarvoor is 16 miljoen uitgetrokken. Onze toeristische vertegenwoordiging in het buitenland zou kunnen worden versterkt door een blijvende samenwerking met de Sabena en de N. M. B. S., die vertegenwoordigingen in het buitenland hebben. Aan de kantoren van die instellingen zou een afdeling toeristische documentatie moeten worden toegevoegd waar het Commissariaat geen vertegenwoordiging heeft.

Bepaalde Belgische gemeenten zijn in het buitenland vertegenwoordigd of hebben de verdediging van hun belangen daar toevertrouwd aan reisagentschappen. Over het algemeen wordt propaganda gevoerd voor de Ardennen of voor de kust. Voor een bepaald deel van het cliënteel is zulks nochtans te eenzijdig opgevat. Het aanbod aan de buitenlandse toerist zou moeten worden aangevuld met bijvoorbeeld programma's voor een verblijf van acht dagen aan de kust en acht dagen in de Ardennen. Dit idee werd door reisagentschappen gelanceerd; het toont aan dat het nodig is in het buitenland een hoofdzakelijk nationale actie te voeren.

Propaganda ten behoeve van onze landgenoten. Spreiding van de vakantie. Het kamperen.

Een van de doelstellingen van het C. G. T. bestaat erin de toeristische mogelijkheden van ons land aan de Belgen te doen kennen. Vanaf 1975 zullen de werknemers een vierde week vakantie hebben. Deze vierde week zou niet noodzakelijk tijdens de zomer samen met de drie andere weken moeten worden toegekend, maar zou bijvoorbeeld kunnen dienen om de week-endverloven te verlengen of om zogenaamde ontspanningsweek-ends mogelijk te maken, wat ten goede zou komen aan het Belgische toerisme.

De Staatssecretaris wil de sociale partners daarover raadplegen. Voorts ligt het in zijn bedoeling overleg te plegen met zijn collega's van Nationale Opvoeding, ten einde een jaarplan voor verlengde week-ends te kunnen opstellen.

Tevens wil hij hun advies inwinnen over een plan tot spreiding van de zomervakantie, de nieuwjaars- en de Paasvakanties over een groot aantal weken, van elkaar verschillend al naar de streek.

In verband met het kamperen en de moeilijkheden die de toepassing van de nieuwe kampeerwet meebrengt voor de kampeers, de eigenaars van kleine landhuizen en de exploitanten van kampeerterreinen, verklaart de Staatssecretaris dat zijn rechtstreekse actie beperkt is en niet verder reikt dan de uitrusting van de kampeerterreinen en de exploitatievergunningen wanneer beroep ingesteld wordt, terwijl de inmenging van de departementen van ruimtelijke ordening en stedenbouw doorslaggevend is voor de vele problemen in verband met de ligging van de terreinen, en het daarop aanbrengen van verblijven die onder de toepassing van de wet op de stedenbouw vallen.

De Staatssecretaris heeft niettemin oog voor het probleem en hij heeft er reeds verscheidene werkvergaderingen aan gewijd. Hij is van oordeel dat hiervoor spoedig een oplossing moet worden gevonden, die verschilt naar gelang van de streek.

De toekomst van het Secretariaat-Generaal voor Toerisme.

Een voorstel van decreet strekt ertoe twee C. G. T.'s op te richten, een voor het Franstalige en een ander voor het Ne-

néerlandophone du pays. Le Secrétaire d'Etat n'y est pas favorable. L'action du C. G. T. se situe sur le plan national et international, ce qui conditionne la structure du commissariat, qui doit nécessairement dépendre du pouvoir central. Cependant, il y a lieu de remodeler le C. G. T. Un projet va être transmis par le Secrétaire d'Etat au Comité ministériel des réformes institutionnelles qui s'occupe de l'exécution de l'article 107^{quater} de la Constitution relatif à la régionalisation. Il prévoit que les services administratifs du C. G. T. seront scindés mais que pour les législations professionnelles et pour la représentation et la prospection à l'étranger, le C. G. T. continuera à mener une action unitaire.

DISCUSSION GENERALE.

Le camping.

Question :

L'équipement des terrains de camping est soumis à la loi sur le camping. D'autre part, l'implantation des terrains est conditionnée par les plans d'aménagement du territoire. Une grande majorité des campings sont implantés dans des zones où ils ne peuvent se situer ou ne répondent pas aux normes fixées par la loi sur le camping. Si la loi était strictement appliquée, ces campings devraient soit disparaître des zones interdites, soit fermer si, tout en se trouvant dans des zones autorisées, il n'était pas possible de les mettre en règle avec les dispositions de la loi sur le camping.

Les petits chalets de campagne sont également souvent situés dans des zones interdites et ne répondent pas non plus aux normes d'équipement prescrites. 80 % de ces chalets appartiennent à des travailleurs salariés; ils constituent bien souvent leur seule propriété et leur principal centre de détente.

L'application de la loi ne dépend pas uniquement des exploitants des terrains. L'impact social du problème est prépondérant et il faut y être attentif.

D'autre part, l'implantation des campings à la côte ne pourrait être autorisée dans les dunes bordant la mer. Celles-ci doivent être préservées, leur fonction étant de retenir la mer. Les polders ne doivent pas non plus accueillir les campings. La place de ceux-ci se situe entre les polders et la route royale. Il y a également lieu de veiller à ce que les campings ne deviennent pas des bidonvilles, comme c'est souvent le cas.

Réponse :

Le Secrétaire d'Etat rappelle que l'implantation des campings dépend essentiellement du Ministre ayant l'aménagement du territoire dans ses attributions. Le Département du tourisme ne s'occupe que de l'organisation interne et du classement en catégories. La fermeture des campings qui ne sont pas en règle avec les normes d'environnement ou d'équipement s'impose, mais cette fermeture ne pourrait avoir lieu dans l'intérêt du tourisme que si un nouveau terrain est disponible.

L'intérêt des campeurs et des exploitants doit être concilié. En outre, dans l'intérêt de la communauté, l'environnement

derlandstalige gedeelte van het land. De Staatssecretaris voelt daar weinig voor. De actie van het C. G. T. strekt zich op het nationale zowel als op het internationale vlak uit. Zulks heeft een weerslag op de structuur van het Commissariaat dat noodzakelijkerwijze van het centraal gezag moet afhangen. Nochtans moet het C. G. T. hervormd worden. Een ontwerp zal door de Staatssecretaris worden voorgelegd aan het Ministerieel Comité voor de hervorming van de instellingen, dat zich bezighoudt met de tenuitvoerlegging van artikel 107^{quater} van de Grondwet in verband met de gewestvorming. Dit ontwerp bepaalt dat de administratieve diensten van het C. G. T. zullen worden gesplitst maar dat de unitaire activiteit van het C. G. T. moet behouden blijven voor de wetgevingen inzake toerisme en voor de vertegenwoordiging en de prospectie in het buitenland.

ALGEMENE BESPREKING.

Het kamperen.

Vraag :

De uitrusting van de kampeerterreinen valt onder de kampeerwet. De plaats van de terreinen hangt af van de plannen voor ruimtelijke ordening. Veruit de meeste kampeerterreinen zijn gevestigd in zones waar zulks verboden is of beantwoorden niet aan de door de kampeerwet gestelde normen. Indien de wet streng werd toegepast, dan zouden die kampeerterreinen ofwel uit de verboden zones moeten verdwijnen, ofwel gesloten moeten worden als zij in toegelaten zones zijn gelegen en het niet mogelijk is ze met de bepalingen van de kampeerwet in overeenstemming te brengen.

Ook kleine landhuizen zijn dikwijls in verboden zones gelegen en hun uitrusting beantwoordt evenmin aan de voorgeschreven normen. 80 % van die huisjes behoren aan werknemers toe en zij vormen zeer vaak hun enige eigendom en hun voornaamste ontspanningsgelegenheid.

De toepassing van de wet hangt niet alleen af van de exploitanten van de terreinen. De sociale terugslag van het vraagstuk is van overwegend belang en verdient ernstige overweging.

Anderzijds zou het niet meer mogen dat in de duinen langs de zee nog langer kampeerterreinen worden gevestigd. Die duinen moeten bewaard blijven want zij dienen om het zeewater tegen te houden. Ook in de polders mogen geen kampeerterreinen meer gevestigd worden. De kampeerterreinen mochten tussen de polders en de Koninklijke Baan liggen. Men dient er tevens voor te waken dat de kampeerterreinen geen « bidonvilles » worden zoals dat vaak het geval is.

Antwoord :

De Staatssecretaris herinnert eraan dat de vestiging van kampeerterreinen hoofdzakelijk afhangt van de Minister tot wiens bevoegdheid de ruimtelijke ordening behoort. Het Departement van toerisme houdt zich slechts bezig met de inwendige organisatie en met de klassering in categorieën. De kampeerterreinen die niet in regel zijn met de normen inzake leefmilieu of uitrusting moeten worden gesloten, maar die sluiting mag in het belang van het toerisme slechts geschieden als een nieuw terrein beschikbaar is.

De belangen van de kampeers en van de exploitanten dienen met elkaar in overeenstemming gebracht te worden.

doit être protégé. Les difficultés de trouver chaque fois la solution idéale sont nombreuses.

Une commission interdépartementale a discuté du problème chalets de campagne; une solution est à prévoir dans un délai assez court.

Subsides aux centres de vacances. — Vacances sociales.

Question :

Le souhait est exprimé que les normes fixées pour l'octroi de subsides aux centres de vacances, à savoir 75 % de 77 000 F, soient revues.

Un membre suggère d'autre part que les locaux des écoles soient affectés pendant les vacances au tourisme social.

Réponse :

Le Secrétaire d'Etat répond à la première question que le Conseil supérieur du Tourisme social s'est occupé du problème. Cependant, les crédits nécessaires à une augmentation de l'intervention ne peuvent être accordés en raison des compressions budgétaires. Il est regrettable que le tourisme ne soit pas estimé à sa juste valeur sur le plan économique.

En ce qui concerne l'utilisation des écoles pour le tourisme social, il y a lieu d'observer qu'actuellement, certains internats sont mis à la disposition e.a. de mouvements de jeunesse. Il est toutefois difficile de trouver du personnel pendant les périodes de vacances. La proposition mérite néanmoins un examen sérieux.

La propagande touristique à l'étranger.

Question :

Le Secrétaire d'Etat ayant annoncé que certains organismes belges seraient associés à la propagande touristique à l'étranger, un membre a suggéré de faire également appel à la collaboration des consulats.

Réponse :

Cette collaboration a été envisagée mais il ne faut pas se leurrer du sujet de son utilité réelle, car les consulats ne sont pas orientés ni équipés à cet effet : ce sont généralement des bureaux fermés qui sont situés dans des zones peu commerciales et ne sont pas connus de la population.

Subsides accordés à l'hôtellerie.

Question :

Il est fait état du cas d'un hôtelier qui s'est vu refuser des crédits pour la construction d'un nouvel hôtel, alors qu'il avait obtenu avant cette construction un accord de principe.

Réponse :

Le Secrétaire d'Etat répond qu'un accord de principe doit être en général et sauf raisons majeures respecté. Il demande au membre de lui faire connaître le cas.

Bovendien moet het leefmilieu beschermd worden in het belang van de gemeenschap. Het is heel moeilijk telkens de ideale oplossing te vinden.

Het probleem van de landhuisjes werd door een interdepartementale commissie besproken; eerlang mag een oplossing verwacht worden.

Toelagen aan de vakantiecetra - Sociale vakantie.

Vraag :

De wens wordt uitgesproken om de normen voor het verlenen van toelagen aan vakantiecetra, nl. 75 % van 77 000 F, te herzien.

Anderzijds wordt voorgesteld gedurende de vakantie scholen voor sociaal toerisme open te stellen.

Antwoord :

De Staatssecretaris antwoordt op de eerste vraag dat de Hoge Raad voor Sociaal Toerisme zich met het probleem beziggehouden heeft. De nodige kredieten voor een hogere tegemoetkoming kunnen echter niet verleend worden, wegens de budgettaire besnoeiingen. Het is jammer dat het toerisme op het economische vlak niet naar waarde geschat wordt.

In verband met het aanwenden van scholen voor sociaal toerisme zij opgemerkt dat bepaalde internaten thans onder meer voor jeugdbewegingen beschikbaar worden gesteld. Het is echter moeilijk om tijdens de vakantieperiodes personeel te vinden. Het voorstel verdient echter ernstig onderzocht te worden.

Toeristische propaganda in het buitenland.

Vraag :

De Staatssecretaris heeft medegedeeld dat bepaalde Belgische instellingen bij de toeristische propaganda in het buitenland zullen worden betrokken. Een lid suggereert om de medewerking van de consulaten te verzoeken.

Antwoord :

Die medewerking werd overwogen, doch men moet zich geen illusies maken over het werkelijke nut daarvan, want de consulaten zijn daarop niet berekend : het zijn doorgaans gesloten kantoren, die in weinig commerciële zones gelegen zijn en bij de bevolking niet bekend zijn.

• Subsides verleend aan het hotelwezen.

Vraag :

Er wordt gewag gemaakt van het geval van een hotelhouder aan wie de kredieten voor de bouw van een nieuw hotel werden geweigerd hoewel hij voordien een principieel akkoord daarover had verkregen.

Antwoord :

De Staatssecretaris antwoordt dat een principieel akkoord over het algemeen en behoudens ernstige redenen nageleefd moet worden. Hij vraagt dat het lid hem de desbetreffende bijzonderheden meedeelt.

Education touristique.*Question :*

Deux questions ont été posées à ce sujet :

1. ne pourrait-on pas promouvoir le tourisme par une éducation touristique dans les écoles ?
2. le département n'envisage-t-il pas des campagnes de publicité sur la propreté des sites, trop souvent déparés par les objets les plus hétéroclites qui y sont abandonnés par des campeurs, des pique-niqueurs ou des automobilistes peu respectueux de la nature ?

Réponse :

En réponse à la première question, le Secrétaire d'Etat fait remarquer que la portée de cet enseignement touristique ne sera vraisemblablement pas suffisamment saisie par les enfants.

Le C. G. T. s'efforce de faire connaître à toute la population les richesses de notre pays par des campagnes axées sur des domaines de grand intérêt touristique.

L'an passé, la campagne était consacrée aux châteaux, cette année aux abbayes et aux béguinages. En plus des initiatives déjà prises (concours scolaires), les autorités scolaires pourraient s'associer à ces actions, par exemple en axant les voyages scolaires sur ces campagnes.

En ce qui concerne la propreté des sites, le Secrétaire d'Etat fait tout d'abord état de la responsabilité des autorités communales qui devraient plus fréquemment organiser le ramassage des objets encombrants. D'autre part, il est certain que les citoyens devraient être incités à respecter davantage l'environnement.

Des campagnes en ce sens pourraient être envisagées par le Département qui compte d'ailleurs éditer à bref délai une petite brochure sur la protection du milieu rural.

III^e PARTIE. — VOTES.

Les articles ainsi que l'ensemble du budget ont été adoptés par 11 voix contre 3.

Le Rapporteur,

Le Président,

Toeristische opvoeding.*Vraag :*

Dienaangaande zijn twee vragen gesteld :

1. zou het toerisme niet bevorderd kunnen worden dank zij de toeristische voorlichting in de scholen ?
2. overweegt het departement niet reclamecampagnes te organiseren over het landschapsschoon dat maar al te vaak vervuild wordt doordat de meest uiteenlopende voorwerpen worden achtergelaten door kampeers, picnickers of automobilisten die weinig eerbied voor de natuur hebben ?

Antwoord :

Op de eerste vraag antwoordt de Staatssecretaris dat de draagwijdte van deze toeristische voorlichting waarschijnlijk niet voldoende door de kinderen zou worden begrepen.

Het C. G. T. streeft ernaar de rijkdommen van ons land bij de bevolking bekend te maken door middel van campagnes die afgestemd zijn op onderwerpen van groot toeristisch belang.

Verleden jaar was de campagne gericht op de kastelen, dit jaar op de abdijen en de begijnhoven. Naast de reeds genomen initiatieven (schoolwedstrijden) zouden de schoolautoriteiten zich bij deze acties kunnen aansluiten, b.v. door de schoolreizen op deze campagnes af te stemmen.

In verband met het landschapsschoon wijst de Staatssecretaris eerst op de verantwoordelijkheid van de gemeentelijke autoriteiten, die vaker de ophaling van hinderlijke voorwerpen zouden moeten organiseren. Anderzijds zouden de burgers er beslist toe aangezet moeten worden meer eerbied voor het leefmilieu te hebben.

Campagnes in deze zin zouden overwogen kunnen worden door het Departement, dat trouwens van plan is binnenkort een kleine brochure uit te geven over de bescherming van het platteland.

DEEL III. — STEMMINGEN.

De artikelen alsmede de gehele begroting worden aangenomen met 11 tegen 3 stemmen.

De Verslaggever,

D. CLAEYS.

De Voorzitter,

M^{me} COPEE-GERBINET.