Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1984-1985

28 FEBRUARI 1985

BEGROTING

van het Ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1985

WETSONTWERP

houdende aanpassing van de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen van het begrotingsjaar 1984

Nr 5-XIV/1

WETSONTWERP

houdende aanpassing van de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen van het begrotingsjaar 1984

Nr 5-XIV/1bis

VERSLAG

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

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Baudson.

A. — Leden : de heren Cardoen, Coppieters, Desutter, Dhoore, Th. Kelchtermans, le Hardy de Beaulieu, Lernoux, Vankeirsbilck. — de heren Anselme, Baudson, Bogaerts, Derycke, M. Harmegnies, Rigo, Van Elewyck. — de heren A. Claes, Daems, Huylebrouck, Kubla, Pierard, Van Renterghem. — de heren Gabriels, Somers.

B. — Plaatsvervangers : *de heren Ansoms, Beerden, Breyne, Jérôme, L. Kelchtermans, Marchand, M. Olivier, Thys, Willems. — de heren Féaux, Guillaume, Leclercq, Mathot, Peuskens, Ramaekers, Van der Biest, Vanderheyden. — de heren Anthuenis, D'hondt, Evers, Heughebaert, L. Michel, Taelman, Mevr. Van den Poel-Welkenhuysen. — de heren De Beul, De Mol, Meyntjens.*

Zie :

4-XIV (1984-1985) :

— Nr 1 : Begroting.

— Nrs 2 tot 5 : Amendementen.

5-XIV (1984-1985) :

— Nr 1 : Wetsontwerp.

5-XIV (1984-1985) :

— Nr 1*bis* : Wetsontwerp.

Chambre des Représentants

SESSION 1984-1985

28 FÉVRIER 1985

BUDGET

du Ministère des Communications pour l'année budgétaire 1985

PROJET DE LOI

ajustant le budget du Ministère des Communications de l'année budgétaire 1984

No 5-XIV/1

PROJET DE LOI

ajustant le budget du Ministère des Communications de l'année budgétaire 1984

No 5-XIV/1bis

RAPPORT

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

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Baudson.

A. — Membres : MM. Cardoen, Coppieters, Desutter, Dhoore, Th. Kelchtermans, le Hardy de Beaulieu, Lernoux, Vankeirsbilck. — MM. Anselme, Baudson, Bogaerts, Derycke, M. Harmegnies, Rigo, Van Elewyck. — MM. A. Claes, Daems, Huylebrouck, Kubla, Pierard, Van Renterghem. — MM. Gabriels, Somers.

B. — Suppléants : MM. *Ansoms, Beerden, Breyne, Jérôme, L. Kelchtermans, Marchand, M. Olivier, Thys, Willems. — MM. Féaux, Guillaume, Leclercq, Mathot, Peuskens, Ramaekers, Van der Biest, Vanderheyden. — MM. Anthuenis, D'hondt, Evers, Heughebaert, L. Michel, Taelman, Mme Van den Poel-Welkenhuysen. — MM. De Beul, De Mol, Meyntjens.*

Voir :

4-XIV (1984-1985) :

— No 1 : Budget.

— Nos 2 à 5 : Amendements.

5-XIV (1984-1985) :

— No 1 : Projet de loi.

5-XIV (1984-1985) :

— No 1*bis* : Projet de loi.

INHOUD

	Blz.
I. — Inleidende uiteenzetting van de Minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie	3
II. — Beleidsnota van de Minister	4
Hoofdstuk I : Analyse van de begrotingskredieten 1985	4
Hoofdstuk II : N.M.B.S.	8
A. Exploitatierekening	8
B. Investeringsprogramma	9
C. Reorganisatie van het reizigers- en goederenvervoer	10
D. Studie van de financiële toestand van de N.M.B.S.	11
Hoofdstuk III : N.M.V.B. en M.I.V.'s	12
A. Exploitatierekeningen	12
B. Doorstroming openbaar vervoer	12
C. Uitgevoerde werken of werken in uitvoering in 1984	14
D. Uit te voeren werken vanaf 1985	17
E. Werken uit te voeren voor rekening van de N.M.V.B. met Staatsgelden	21
Hoofdstuk IV : De problematiek van het wegverkeer en van het vervoer over de weg	22
A. Inschrijving van de voertuigen	22
B. Technische eisen van de voertuigen	23
C. Technische controle van de voertuigen	24
D. Rijbewijs	25
E. Personenvervoer	25
F. Goederenvervoer	26
G. Residentieel parkeren	27
Hoofdstuk V : Het vervoer te water	28
A. Binnenvaart	28
B. Zeevaart	30
C. Havenbeleid	33
D. Uitvoering van het investeringsprogramma 1984	34
E. Geplande investeringen 1985	34
Hoofdstuk VI : De Regie voor maritiem transport	36
Hoofdstuk VII : De Regie der luchtwegen	38
A. De saneringsmaatregelen	38
B. De regionale luchthavens	39
C. De uitbreiding van de Nationale Luchthaven	41
D. Het CANAC-uitvoeringsplan	42
E. Bertem en zijn radarapparatuur	43
F. De oprichting B.A.I. (Brussels Airport International)	47
Hoofdstuk VIII : Sabena	48
Hoofdstuk IX : Een jaar van de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid	50
A. De adviesgroep verkeer	50
B. Beleidsplan	50
C. Het jaar van de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid : opzet en campagne	51
D. Bestendigen van de resultaten	52
III. — Algemene bespreking	53
A. Algemene beschouwingen	53
B. N.M.B.S.	55
1. Algemeen beleid — Tarieven	55
2. Materieel	80
3. Personeel	83
4. Spoorweglijnen	91
C. N.M.B.S. en S.T.I.	95
D. Wegverkeer en wegvervoer	103
E. Vervoer te water — Regie voor Maritiem Transport	111
F. Regie der Luchtwegen en Sabena	125
G. Veiligheid op de weg	141
H. Varia	145
IV. — Onderzoek van de artikelen en stemmingen	148
Amendement aangenomen door de Commissie en Errata	152
Bijlagen	154

SOMMAIRE

	Pages
I. — Exposé introductif du Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones	3
II. — Note de gestion du Ministre	4
Chapitre I : Analyse des crédits budgétaires 1985	4
Chapitre II : S.N.C.B.	8
A. Compte d'exploitation	8
B. Programme d'investissement	9
C. Réorganisation du transport de voyageurs et de marchandises	10
D. Etude de la situation financière de la S.N.C.B.	11
Chapitre III : S.N.C.V. et S.T.I.	12
A. Comptes d'exploitation	12
B. Ecoulement des transports publics	12
C. Travaux exécutés ou en voie d'exécution en 1984	14
D. Travaux à exécuter à partir de 1985	17
E. Travaux à exécuter pour le compte de la S.N.C.V. mais à charge du budget de l'Etat	21
Chapitre IV : Les problèmes de la circulation routière et du transport par route	22
A. Immatriculation des véhicules	22
B. Conditions techniques des véhicules	23
C. Contrôle technique des véhicules	24
D. Permis de conduire	25
E. Transport de personnes	25
F. Transport de marchandises	26
G. Stationnement résidentiel	27
Chapitre V : Le transport par eau	28
A. Navigation intérieure	28
B. Navigation maritime	30
C. Politique portuaire	33
D. Exécution du programme d'investissement 1984	34
E. Investissements projetés en 1985	34
Chapitre VI : La Régie des transports maritimes	36
Chapitre VII : La Régie des voies aériennes	38
A. Mesures d'assainissement	38
B. Les aéroports régionaux	39
C. L'extension de l'aéroport national	41
D. Le plan CANAC	42
E. Bertem et ses appareils radar	43
F. Création de B.A.I. (Brussels Airport International)	47
Chapitre VIII : La Sabena	48
Chapitre IX : Une année de la sécurité routière et de la qualité de l'environnement routier	50
A. Le groupe consultatif « circulation »	50
B. Le plan directeur	50
C. L'année de la sécurité routière et de l'environnement routier : approche et campagne	51
D. Confirmation des résultats	52
III. — Discussion générale	53
A. Généralités	53
B. S.N.C.B.	55
1. Gestion en général — Tarifs	55
2. Matériel	80
3. Personnel	83
4. Lignes ferroviaires	91
C. S.N.C.V. et S.T.I.	95
D. Circulation routière et transport par route	103
E. Transport par eau — Régie des Transports maritimes	111
F. Régie des Voies aériennes et Sabena	125
G. Sécurité routière	141
H. Divers	145
IV. — Examen des articles et votes	148
Amendement adopté par la Commission et Errata	152
Annexes	154

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN VERKEERSWEZEN EN POSTERIJEN, TELEGRAFIE EN TELEFONIE

« Er moet worden gewezen op enkele punten van de actie die in het departement van Verkeerswezen is gevoerd. Schematisch gezien vallen de vraagstukken in vijf delen uiteen.

1. De optimalisering van de door de Regiën, de instellingen en de besturen verleende diensten heeft tot passende maatregelen en tot de invoering van fundamentele wijzigingen in bepaalde sectoren geleid. Zo kan worden gewezen op de invoering van het IC/IR-plan bij de N. M. B. S., de actie om de luchthaven van Brussel-Nationaal aantrekkelijker te maken en een betere ontvangstmogelijkheid te geven, de wijzigingen bij Sabena (invoering van de « businessclass », geplande landingsplaats te Bosten, een lijn die Bomako aandoet, reorganisatie van bepaalde diensten...), enz.

2. Tegelijkertijd moesten de kosten onder controle worden gehouden, moesten de instellingen aan een striktere begrotingscontrole worden onderworpen en moesten te dien einde begrotingsplannen voor de N. M. B. S., de N. M. V. B. en de M. I. V.'s worden uitgewerkt. Dat alles heeft aanleiding gegeven tot bijzondere-machtenbesluiten die onder andere voorzien in een vermindering met 1 % van alle aan die maatschappijen verleende toelagen. Anderzijds werd aan de Regie der Luchtwegen en de Regie voor Maritiem Transport een saneringsplan opgelegd. Voor Sabena werden de rijkstoelagen per 1 januari 1985 volledig afgeschaft. Dat alles moet leiden tot grote inspanningen om de produktiviteit van de betrokken instellingen te verhogen.

3. De macro-economische weerslag is niet vreemd aan de inspanningen van het departement. Het belang van investeringen voor de ondernemingen hoeft niet te worden onderstreept. In dat verband neemt het rollend materieel van de N. M. B. S., de N. M. V. B. en de M. I. V.'s een belangrijke plaats in, evenals de acties in verband met de scheepvaartkredieten voor de modernisering van de vloot, daarbij rekening houdend met het feit dat het vervoer te land van personen en van goederen en de desbetreffende reglementering ongetwijfeld een economische weerslag hebben. Ook zij het belang onderstreept van de investeringen voor de luchthavens; met Canac is ongeveer 3 miljard gemoeid. De uitbreidingen die voor de luchthaven van Brussel-Nationaal zijn gepland, vormen eveneens een eersterangselement.

4. Er werden in de loop van het voorbije jaar belangrijke acties gevoerd inzage veiligheid op de weg en die zullen in de toekomst blijven voortduren. Er zij aangestipt dat 1984 het jaar van de verkeersveiligheid was. In de hieronder volgende beleidsnota worden enkele essentiële punten van de actie inzake verkeersveiligheid vermeld.

5. Het is overbodig te wijzen op de internationale dimensie van het departement van Verkeerswezen en P. T. T. zowel door de eigen activiteiten, die in overleg met vreemde landen verlopen, als door de internationale weerslag van de orders die worden geplaatst om aan de interne behoeften te voldoen. Dienaangaande zij bondig gewezen op Transurb Consult, de vliegopleiding in de School voor Burgerluchtvaart, B. E. A. C., het overleg in verband met luchtvaartovereenkomsten, het havenbeleid dat noodzakelijkerwijs en in hoofdzaak rekening moet houden met de internationale context. Overigens zijn de doelstellingen van de Europese Economische Gemeenschap inzake coördinatie van het vervoer en de wegwerking van concurrentieverstorende voorwaarden een voortdurend punt van zorg. De geografische ligging van ons land maakt dat terdege met de internationale context rekening moet worden gehouden. »

I. — EXPOSE INTRODUCTIF DU MINISTRE DES COMMUNICATIONS ET DES POSTES, TELEGRAPHES ET TELEPHONES

« Il y a lieu de souligner quelques éléments des actions menées au sein du département des Communications. On peut schématiser l'approche des problèmes qui se posent en cinq volets.

1. L'optimalisation des services rendus par les Régies, les organismes et les administrations a amené à prendre des mesures appropriées et à introduire des modifications fondamentales dans certains secteurs. On peut souligner, par exemple, l'introduction à la S. N. C. B. des plans IC et IR, les actions pour rendre l'aéroport de Bruxelles-National plus attractif et lui donner une capacité de réception meilleure, les modifications intervenues à la Sabena (introduction de la « business class », desserte projetée de Boston, ligne desservant Bamako, réorganisation de certains services...), etc.

2. Il convenait par la même occasion d'éviter le dérapage financier, de soumettre les organismes à un contrôle budgétaire plus serré et de prévoir à cet effet des plans budgétaires pour la S. N. C. B., la S. N. C. V. et les S. T. I. Tout cela a donné lieu à des arrêtés de pouvoirs spéciaux qui, entre autres, prévoient une réduction de 1 % sur les allocations octroyées à ces sociétés. Par ailleurs, la Régie des Voies aériennes et la Régie des Transports Maritimes ont été soumises à des plans d'assainissement. Pour ce qui est de la Sabena, les interventions de l'Etat ont été supprimées totalement à dater du 1er janvier 1985. Tout cela doit amener de gros efforts afin d'augmenter la productivité des organismes concernés.

3. Les répercussions macro-économiques n'ont pas été étrangères aux préoccupations du département. Il est inutile de souligner l'importance que revêtent les investissements pour les entreprises. A cet égard le matériel roulant de la S. N. C. B., de la S. N. C. V. et des S. T. I. joue un rôle important, de même que les actions en matière de crédits maritimes pour la modernisation de la flotte, sans oublier que les transports en surface de personnes et de marchandises et la réglementation qui les régissent ont un impact économique certain. Il faut souligner encore l'importance des investissements en matière aéroportuaires. Canac représentera environ 3 milliards. Les extensions prévues à l'aéroport de Bruxelles-National constituent également un élément de premier plan.

4. D'importantes actions en mesure de sécurité routière se sont déployées au cours de l'année écoulée et se perpétueront à l'avenir. Il faut noter que l'année 1984 fut l'année de la sécurité routière. La note de gestion (voir ci-après) relève certains points essentiels des actions de sécurité routière.

5. Il est inutile de souligner la dimension internationale du département des Communications et des P.T.T. tant par ses activités propres qui se déroulent en concertation avec les pays étrangers qu'en ce qui concerne les retombées internationales des marchés passés pour satisfaire ses besoins internes. Citons à ce propos, brièvement, Transurb Consult, la formation aéronautique au sein de l'Ecole d'aviation civile, B. E. A. C., les négociations des accords aériens, la politique portuaire qui doit nécessairement et essentiellement tenir compte de l'environnement international. Par ailleurs, les préoccupations de la Communauté économique européenne en matière de coordination des transports, d'élimination des distorsions de la concurrence sont une préoccupation constante. La situation géographique de la Belgique rend impératifs les soucis d'inscription dans le contexte international. »

II. — BELEIDSNOTA VAN DE MINISTER VAN VERKEERSWEZEN

HOOFDSTUK I

Analyse van de begrotingskredieten 1985

Traditiegetrouw verschaft de Minister van Verkeerswezen ieder jaar aan de met het onderzoek van zijn begroting belaste parlementscommissie analyse van de voornaamste op die begroting uitgetrokken kredieten, alsmede van de bestemming ervan.

Vermits 1985 tot het jaar van het « openbaar vervoer » werd uitgeroepen wil hij de gelegenheid te baat nemen om nogmaals de vitale rol te onderstrepen welke voor de Staat in dit domein is weggelegd. Die Staat is inderdaad verplicht het leeuweaandeel van de kosten verbonden aan het verlenen van die openbare dienst voor zijn rekening te nemen : inzake reizigersvervoer kan worden vermeld dat de staatsbijdrage op grosso modo 70 % werd becijferd.

In deze crisistijden zijn echter ook de staatsmiddelen niet onbegrensd, zodat de Regering zich verplicht heeft gezien door een automatische jaarlijkse tariefaanpassing naar een meer evenwichtige en billijke spreiding van de kosten te streven. Ondanks deze verhogingen, die zo getrouw mogelijk het inflatieritme van het afgelopen jaar weerspiegelen, doch in feite telkens met een jaar vertraging worden toegepast, kan worden vastgesteld dat in vergelijking met de ons omringende landen, België (op Luxemburg na) nog steeds het goedkoopste land is inzake openbaar vervoer en dat bovendien meer dan 6 miljoen landgenoten op een of andere wijze van belangrijke reducties voor dat openbaar vervoer genieten.

* * *

De begroting 1985 zal betalingskredieten openen voor een bedrag van 119 312,2 miljoen F, gesplitst in :

Titel I : lopende uitgaven : 81 010,4 miljoen F;

Titel II : kapitaaluitgaven : 38 301,8 miljoen F.

Belangrijk is te onderlijnen dat in vergelijking met 1984 (Titel I : 80 188,1 miljoen) de lopende uitgaven slechts met 1 % zijn gestegen. Als men weet dat het grootste gedeelte van dit uitgaven (circa 70 miljard F) bestemd is als bijdrage van de Staat voor het verzekeren van het evenwicht van exploitatierekeningen van de vervoermaatschappijen (N. M. B. S., N. M. V. B. en M. I. V.'s) is het duidelijk dat nog belangrijker inspanningen dan in het verleden zullen moeten worden geleverd om de doelstelling aan die instellingen opgelegd door hun saneringsplannen, namelijk het uitvoeren van hun begroting in evenwicht gedurende de komende 4 jaren, te kunnen waarmaken.

Wat betreft de kapitaaluitgaven (Titel II van de Begroting) stellen we, in vergelijking met 1984, een lichte stijging vast van het volume van de vastleggingskredieten (28 499,1 miljoen F in 1985 t.a.v. 27 772 miljoen F in 1984 m.a.w. + 2.6 %) en een stijging met 2,7 % (38 301,8 miljoen F in 1985 t.a.v. 37 308,3 miljoen F in 1984) van de ordonnanceringskredieten.

Deze laatste stijging is te verklaren omdat grotere betalingskredieten zullen vereist zijn voor de grote projecten die in 1985 daadwerkelijk in uitvoering zullen zijn, zoals de walradarketen, C. A. N. A. C. en het massaplan in verband met de uitbreiding en modernisering van onze nationale luchthaven te Zaventem, alsmede ingevolge de verhoging van de toegestane scheepskredieten (2 350 miljoen F in 1985 t.a.v. 1 650 miljoen F in 1984).

II. — NOTE DE GESTION DU MINISTRE DES COMMUNICATIONS

CHAPITRE I

Analyse des crédits budgétaires 1985

Traditionnellement, le Ministre des Communications fournit chaque année à la Commission parlementaire chargée de l'examen du budget une analyse succincte des principaux crédits inscrits dans ce budget ainsi qu'une énumération des objectifs auxquels ils seront consacrés.

Etant donné que 1985 a été proclamée l'année du transport en commun, il profite de l'occasion pour souligner une fois de plus le rôle vital joué par l'Etat dans ce domaine. Cet Etat est en effet obligé de supporter la partie majeure des frais découlant de ce service public : en matière de transport de voyageurs, ± 70 % de la charge financière incombe à l'Etat.

Dans cette période de crise, les moyens financiers de l'Etat ont cependant aussi des limites; le Gouvernement a dès lors estimé qu'il était nécessaire d'instaurer une adaptation automatique annuelle des tarifs de transport, ceci en vue d'une répartition équilibrée et équitable des frais. Malgré ces augmentations, reflétant le plus fidèlement possible le rythme d'inflation de l'année écoulée, mais appliquée en réalité chaque fois avec une année de retard, on constate qu'en comparaison avec la plupart des pays limitrophes, la Belgique, après le Luxembourg, reste le pays le moins cher en matière de transport en commun et qu'au surplus 6 millions de Belges bénéficient sous l'une ou l'autre forme d'importantes réductions sur ce transport.

* * *

Le budget 1985 ouvrira des crédits de paiement s'élevant à 119 312,2 millions de F, dissociés en :

Titre I : dépenses courantes : 81 010,4 millions de F;

Titre II : dépenses de capital : 38 301,8 millions de F.

Il est important de souligner que par rapport à l'année précédente (Titre I : 80 188,1 millions de F) la hausse des dépenses courantes a été limitée à 1 %. Sachant que la plus grande partie de ces dépenses (environ 70 milliards de F) constitue la contribution de l'Etat en vue d'assurer l'équilibre des comptes d'exploitation des sociétés de transport (S. N. C. B., S. N. C. V. et S. T. I), il est évident que des efforts encore plus considérables que dans le passé seront à fournir en vue de pouvoir réaliser l'objectif principal imposé par les plans d'assainissement, notamment l'exécution de leur budget en équilibre durant les quatre années à venir.

En ce qui concerne les dépenses de capital (Titre II du budget), nous constatons par rapport à 1984 une légère augmentation du volume des crédits d'engagement (28 499,1 millions de F en 1985 contre 27 772 millions de F en 1984 c.à.d. + 2,6 %) et une augmentation de 2,7 % (38 301,8 millions de F en 1985 contre 37 308,3 millions de F en 1984) des crédits d'ordonnancement.

Cette dernière augmentation s'explique du fait que de plus importants crédits de paiement sont nécessaires par suite de l'exécution en 1985 de grands projets tels que la chaîne radar sur l'Escaut et la côte belge, C. A. N. A. C. et le plan de masse relatif à l'extension et la modernisation de notre aéroport national à Zaventem, ainsi que l'augmentation des crédits accordés pour la construction navale (2 350 millions en 1985 contre 1 650 millions en 1984).

In ieder geval zullen deze investeringsuitgaven in concreto bijdragen tot het relance-beleid gevoerd ten voordele van onze nationale economie en zullen bovendien op gunstige wijze de tewerkstelling beïnvloeden.

* * *

Een vluchtige blik op de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen leert ons dat de daarop uitgetrokken kredieten praktisch volledig worden aangewend ten voordele van het Openbaar Vervoer.

A) **Vervoer te land**

N. M. B. S.	77 020,4 miljoen
N. M. B. S. en M. I. V.	31 558,5 miljoen
Totaal	108 578,9 miljoen

Hieronder volgt een artikelsgewijze indeling van die kredieten, alsmede een opsomming van de doeleinden waartoe ze zullen worden aangewend.

Tevens wordt de vergelijking gemaakt met de gelijkaardige kredieten van de aangepaste begroting 1984.

En tout cas, ces dépenses d'investissement contribueront positivement à la politique de relance de notre économie nationale et influenceront favorablement la mise au travail de nos citoyens.

* * *

Une analyse rapide du budget du Ministère des Communications nous apprend que les crédits prévus sont presque totalement utilisés en faveur du transport en commun.

A) **Transport terrestre**

S. N. C. B.	77 020,4 millions
S. N. C. B. et S. T. I.	31 558,5 millions
Au total	108 578,9 millions

Ci-après vous trouverez une répartition de ces crédits par article du budget ainsi qu'une énumération des objectifs auxquels ils sont consacrés.

Une comparaison a été faite avec les crédits analogues du budget adapté de 1984.

N. M. B. S.
(in miljoenen F)

S. N. C. B.
(en millions de F)

	1984	1984 aangepast — 1984 adapté	1985	
Titel I, Sectie 31. — Titre I, Section 31				
art. 12.34	40	42	—	Audit N. M. B. S. — Audit S. N. C. B.
32.01.01	34 175,7	33 787,7	33 892,9	Compensatie exploitatierekening. — Compensation compte d'exploitation.
32.01.02	17 037,8	16 920,8	17 630,1	Compensatie pensioenlasten. — Compensation charges en matière de pension.
32.02	3 556,2	2 849,3	3 311,1	Bijdrage Kas geneeskundige zorgen. — Cotisation caisse soins de santé.
32.03	566,9	559,3	503,9	Lastenleningen. — Charges d'emprunts.
	55 376,6	54 159,1	55 338	
Titel II, Deel I, Sectie 31. — Titre II, Partie I, Section 31				
art. 81.41	8 360	7 320	7 722	Electrificatie spoorwegnet. — Electrification réseau ferroviaire.
81.42	720	720	618	Aanpassing industrieel net. — Adaptation réseau industriel.
81.43	580	580	447	Afschaffing overwegen en veiligheid aan overwegen. — Suppression passages à niveau et sécurité à ces passages.
81.44	95	95	134	Diversen met inbegrip betaling comfort. — Divers y compris amélioration confort voyageurs.
81.45	5	5	5	Wederopbouw net. — Reconstruction réseau S. N. C. B.
81.46	690	690	519	Aanpassing spoorlijnen grote agglomeraties. — Aménagement lignes ferroviaires desservant les grandes agglomérations.
81.47	600	600	591	Moderniseringswerken voor het opvoeren van de snelheid. — Modernisation en vue d'augmenter la vitesse, la sécurité et la régularité des trains.
81.48	4 520	5 457,3	6 058	Verwerving en onderhoud rollend materieel. — Acquisition matériel roulant.
81.49	16,2	10	150	Informatiesystemen en videotex. — Systèmes informatique et vidéotex.
81.50	—	—	21	T. G. V.
	15 586,2	15 477,3	16 265	
Deel II, Sectie 31. — Partie II, Section 31				
art. 51.02	324,4	308	673	Leninglast heropleving activiteit constructienijverheid rollend materieel. — Charges emprunts relance des activités de l'industrie de la construction du matériel ferroviaire.
51.12	4 608	4 608	4 744,4	Afschrijvingslasten leningen. — Amortissements emprunts.
	4 932,4	4 916	5 417,4	
Totalen. — Totaux	75 895,2	74 552,4	77 020,4	

N. M. V. B. *en* M. I. V. (in miljoenen F)			S. N. C. V. *et* S. T. I. (en millions de F)	
	1984	1984 aangepast — 1984 adapté	1985	
Titel I, Sectie 31. — Titre I, Section 31				
art. 22.01	18 844,3	19 219,3	19 683,3	Evenwicht exploitatierekeningen. — Equilibre compte d'exploitation.
31.03	576	542,3	564	Interestlast leningen M. I. V.'s (3 %). — Charges d'intérêt S. T. I. (3 %).
32.21	525	525	551,3	Tussenkomst tariefverminderingen N. M. V. B. — Intervention de l'Etat dans les charges résultant des réductions tarifaires.
	19 945,3	20 286,6	20 798,6	
Titel II, Deel I, Sectie 31. — Titre II, Partie I, Section 31				
art. 51.05	37	37	39	Kosten inrichting en uitrusting autobusstations. — Intervention aménagement gares d'autobus.
51.11	32	32	14,8	Signalisatie overwegen tramlijnen. — Intervention signalisation des passages à niveau lignes de tramways.
51.13	170	170	10	Tussenkomst in aankoop M. I. V. B. gelede bussen met lage vloer. — Intervention acquisition par la S. T. I. B. d'autobus améliorés articulés à plancher bas.
81.28	10 500	10 500	9 820	Bevordering stedelijk vervoer. — Promotion des transports secondaires urbains et interurbains.
81.29	9	9	52,4	Staatstussenkomst bouwen schuilplaatsen. — Intervention construction abris voyageurs.
81.31	—	18	—	Technieken R. E. V. — Techniques U. R. E.
	10 748	10 766	9 936,2	
Titel II, Deel II, Sectie 31. — Titre II, Partie II, Section 31				
art. 51.12	800	800	823,7	Afschrijvingslasten leningen. — Charges d'amortissement emprunts.
Totalen. — Totaux	30 493,3	31 852,6	31 558,5	

Als nieuwe investeringsuitgaven kunnen in 't bijzonder worden vermeld :

voor de N. M. B. S. :

a) kredieten voor het financieren van een studie in samenwerking met Frankrijk, Duitsland en Nederland met het oog op het aanleggen van een spoorlijn van grote snelheid Rijsel-Brussel-Alken : 21,1 miljoen F.

b) programma's van industriële selectiviteit :

— detector van kortsluitingen voor bovenleidingen : 39 miljoen F;
— rollend materieel : installatie van een automatische besturing op een rolbrug te Salzinnes : 17,9 miljoen F;

— restauratie van het stationsgebouw Antwerpen-Centraal : 189,9 miljoen F;
— spitstechnologie : luchtkabel Brussel-Antwerpen in glasvezel en aangepaste transmissiesystemen : 202,5 miljoen F.

voor de N. M. V. B.

— lijn en spoorauscultatie : 68,6 miljoen F;
— auscultatie van materieel : 22,1 miljoen F.

voor de M. I. V. G. :

— infrastructuur trolleybussen M. I. V. G. : 84,4 miljoen F.

Comme investissements nouveaux sont à signaler :

pour la S. N. C. B. :

a) crédits pour le financement d'une étude en collaboration avec la France, l'Allemagne et les Pays-Bas en vue de la construction d'une ligne ferroviaire à grande vitesse Lille-Bruxelles-Aix-la-Chapelle : 21,1 millions de F.

b) programme de sélectivité industrielle :

— détecteur de courts-circuits pour caténaires : 39 millions de F;
— matériel roulant : installation d'une commande automatique pour un pont roulant à Salzinnes : 17,9 millions de F;
— restauration de la gare d'Anvers Central : 189,9 millions de F;
— technologie de pointe : câble aérien Bruxelles-Anvers en fibre optique et système de transmission adapté : 202,5 millions de F.

Pour la S. N. C. V. :

— auscultation de lignes et voies : 68,6 millions de F;
— auscultation de matériel : 22,1 millions de F.

pour la M. I. V. G. :

— infrastructure trolleybus : 84,4 millions de F.

B) Luchtverkeer

Een bedrag van 2 107 miljoen ordonnanceringskredieten is bestemd voor de belangrijke investeringsprojecten in 1985 geprogrammeerd door de Regie der Luchtwegen :

— de 1e fase van het massaplan met betrekking tot de uitbreiding en de modernisering van onze nationale luchthaven;

— de realisatie van het verkeerscontrolecentrum C. A. N. A.C.;

— de oprichting van een grondradar te Brussel-Nationaal voor de lokale verkeersleiding;

— diverse werken op Brussel-Nationaal en op de regionale luchthavens.

Voor het Belgisch aandeel in de werkingskosten 1985 van het « Eurocotrol » bureau is een bedrag voorzien van 667 miljoen F.

C) Vervoer te water

Op het fonds bestemd voor het in stand houden van de koopvaardij- en vissersvloot zijn 2 350 miljoen F ordonnanceringskredieten voorzien die zullen toegekend worden aan prioritaire projecten voor de nationale handelsvloot rekening houdend met de situatie in de scheepsbouwsector.

Het verhogen van de grens van de jaarlijkse dotaties van het fonds voor scheepskredieten van 40 naar 50 miljard F (wet van 10 mei 1984) zal meer armslag geven voor de uitbreiding en de vernieuwing van onze vloot.

Anderdeels zal de beperking inzake vastleggingsmachtigingen ingelast bij artikel 11 van het begrotingsontwerp (6,4 miljard F voor 1985, zoals ook het geval was in 1984) ons er wel toe dwingen de bestellingen in de scheepsbouw te doen spreiden.

Als Staatstussenkomst in de interestlast van leningen aangegaan in verband met de scheepskredieten is op de begroting een bedrag ingeschreven van 349 miljoen F.

Voor de verwijdering van scheepswrakken in de maritieme toeganswegen naar de Belgische havens werd 99 miljoen F uitgetrokken, voor de bouw van vaartuigen 275 miljoen F en voor de inrichting van een radarketen met televerbindingssysteem langs de Schelde 800 miljoen F.

D) Al de hierboven opgesomde kredieten vormen tezamen een bedrag van 115 208 miljoen F

Er blijft derhalve nauwelijks 4 miljard F over om de goede werking te verzekeren van de talrijke besturen die ressorteren onder het Departement van Verkeerswezen (vervoer, luchtvaart, zeewezen en binnenvaart, zeevaartschool, toerisme, diensten gemeenschappelijk voor Verkeerswezen en P. T. T.) : bezoldiging van het personeel (± 2 300 eenheden) en werkings- en andere lopende uitgaven.

Ziedaar de summiere ontleding van de voornaamste kredieten ingeschreven op de begroting 1985 van het Ministerie van Verkeerswezen.

B) Transport aérien

Un montant de 2 107 millions de crédits d'ordonnancement est destiné à des importants projets d'investissement programmés en 1985 par la Régie des Voies aériennes :

— la 1e phase du plan de masse relatif à l'extension et à la modernisation de notre aéroport national à Zaventem;

— la réalisation du centre de controle aérien C. A. N. A. C.;

— la construction de postes radar à Bruxelles national pour la circulation aérienne locale;

— travaux divers à Bruxelles national et sur les aéroports régionaux.

La contribution de la Belgique dans les frais de fonctionnement 1985 du bureau « Eurocontrol » s'élève à 667 millions de F.

C) Transport par eau

Le fonds destiné à assurer le maintien de la marine marchande et de la pêche se voit attribuer en 1985 un crédit d'ordonnancement de 2 350 millions de F, qui servira à des projets prioritaires pour la flotte marchande nationale, compte tenu de la situation dans le secteur naval.

La limite des dotations annuelles du fonds des crédits pour la construction navale a été portée de 40 à 50 milliards de F (loi du 10 mai 1984), ce qui facilitera sensiblement l'extension et le renouvellement de notre flotte.

D'autre part, et comme c'était déjà le cas dans le budget 1984, une limitation des autorisations d'engagement à 6,4 milliards de F pour ce secteur a été inséré par l'article 11 du projet de budget, ce qui nous amènera à étaler les commandes pour la construction navale.

L'intervention de l'Etat dans les charges d'intérêt résultant d'emprunts relatifs aux crédits maritimes a nécessité l'inscription au budget d'un crédit de 349 millions de F.

Un crédit de 99 millions de F est prévu pour l'enlèvement d'épaves de navires dans les voies d'accès maritimes vers les ports belges, 275 millions de F pour la construction de bateaux (hydrographiques, pilotes et de balisage) et 800 millions de F pour l'établissement le long de l'Escaut et de la côte belge d'une chaîne de radar et d'un système de télécommunications.

D) Le total de tous les crédits repris ci-dessus s'élève à 115 208 millions de F

Il reste par conséquent à peine 4 milliards de F pour assurer le bon fonctionnement des différentes administrations qui relèvent de la compétence du Département des Communications (transport, aéronautique, marine et navigation intérieure, école de la marine, tourisme, services généraux communs aux Communications et P. T. T.) : rémunération du personnel (± 2 300 unités) et frais de fonctionnement et autres dépenses courantes.

Ainsi se termine l'anlyse succinete des principaux crédits inscrits au budget 1985 du Ministère des Communications.

HOOFDSTUK II

De N. M. B. S.

A. *Exploitatierekening*

1984 is voor de N. M. B. S. het tweede jaar waarbij haar exploitatierekening dient te voldoen aan de bepalingen van het koninklijk besluit nr 140 van 30 december 1982 betreffende de saneringsmaatregelen van toepassing op sommige instellingen van openbaar nut behorend tot het Ministerie van Verkeerswezen.

In 1983 werden de jaarrekeningen afgesloten met een verlies van 158 miljoen F, nl. een passief saldo eigen aan het boekjaar 1983 van 56 miljoen F en een negatief saldo van de uitzonderlijke resultaten van 102 miljoen F.

Op basis van de meest recente ramingen die op 2 oktober 1984 aan de Raad van beheer van de N. M. B. S. werden voorgelegd, zouden de jaarrekeningen op het einde van het boekjaar 1984 worden afgesloten met een positief saldo van 32 miljoen F.

Dit betekent een verbetering met 29 miljoen F ten opzichte van de initiële ramingen van december 1983. Deze worden vooral veroorzaakt door 2 fenomenen.

Vooreerst is er de aanzienlijke verbetering van het goederenvervoer met wagenladingen die werd ingezet in de loop van het laatste trimester van 1983. Deze dient in verband gebracht met het conjunctuurherstel in de voornaamste industrielanden.

Verder wordt een ongustige evolutie van de exploitatiekosten vermeden door de verbetering van de pariteit van de Belgische frank op de wisselmarkt, waardoor de lasten verbonden aan leningen in vreemde valuta verminderen.

Voor het reizigersvervoer zijn de resultaten minder bevredigend. Voor de eerste 7 maanden van 1984 vertonen de biljetten een daling van 8,1 % en de abonnementen een vermindering met 3 % t.o.v. de overeenkomstige periode in 1983.

Deze achteruitgang wordt vooral verklaard door het algemeen verschijnsel van de inkrimping van de koopkracht van de bevolking.

Deze heeft een kleiner verbruik op het vlak van verplaatsingen met privé-karakter met zich gebracht en zou alle vervoermiddelen in meerdere of mindere mate treffen.

Door het feit dat de tarieven bij de N. M. B. S. reeds de laagste zijn van de ons omringende landen en bovendien 6 miljoen Belgen op een of andere manier recht hebben op een individuele vermindering van 50 % op de prijs van een biljet, kunnen de tarieven moeilijk als oorzaak voor de achteruitgang worden aangegeven.

In 1985 wordt een voortzetting, zoals de saneringsmaatregelen voorzien zoals het behoud van de aanwervingsstop, een verbetering van de schuldpositie van de N. M. B. S.

De evolutie voor de tarieven voor het reizigersvervoer is voortaan onderworpen aan het koninklijk besluit nr 174 van 30 december 1982 houdende invoering van een jaarlijkse aanpassing van de tarieven voor het vervoer van reizigers toegepast door de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer.

In toepassing van dit genummerd koninklijk besluit zullen de reizigerstarieven vanaf half januari 1985 globaal met 6,2 % stijgen. Deze globale coëfficiënt wordt als volgt gemoduleerd over de verschillende soorten vervoerbewijzen : 5 % voor de biljetten, 7 % voor de abonnementen en 10 % voor de bagage.

Gelijktijdig wordt het bezoldigingsplafond voor het bekomen van een sociaal abonnement voor beambten van 600 000 F tot 620 000 F opgetrokken.

CHAPITRE II

La S. N. C. B.

A. *Compte d'exploitation*

L'année 1984 est la deuxième année que le compte d'exploitation de la S. N. C. B. doit satisfaire aux dispositions de l'arrêté royal n° 140 du 30 décembre 1982 sur les mesures d'assainissement d'application sur certaines institutions d'utilité publique et ressortissant au Ministère des Communications.

En 1983, les comptes annuels ont été clôturés en accusant un déficit de 158 millions de F, à savoir un solde passif de 56 millions de F propre à l'exercice 1983 et un solde négatif de 102 millions de F découlant des résultats exceptionnels.

Sur la base des plus récentes estimations soumises au Conseil d'administration de la S. N. C. B. le 2 octobre 1984, les comptes annuels de 1984 seraient clôturés en fin d'exercice en accusant un solde positif de 32 millions de F.

Cela signifie une amélioration de 29 millions de F par rapport aux estimations initiales de décembre 1983, occasionnée en grande partie par deux phénomènes.

D'abord, il faut constater l'amélioration sensible du transport des marchandises par charges complètes qui débuta dans le courant du dernier trimestre de 1983. Elle doit être vue dans le contexte du redressement conjoncturel dans les principaux pays industrialisés.

Ensuite, le redressement de la parité du franc belge sur le marché des changes, entraînant une diminution des charges inhérentes aux emprunts en devises étrangères, a évité une évolution défavorable des frais de fonctionnement.

Les résultats du transport des voyageurs sont moins satisfaisants. Pour les 7 premiers mois de 1984, les billets démontrent une baisse de 8,1 % et les abonnements de 3 % par rapport à la période correspondante de 1983.

Cette régression trouve son origine dans le phénomène général de la réduction du pouvoir d'achat de la population.

Elle a entraîné une consommation moindre au niveau des déplacements à caractère privé et a touché ainsi, dans une mesure plus ou moins importante, tous les moyens de transport.

Par le fait que les tarifs de la S. N. C. B. sont déjà les plus bas des pays limitrophes et qu'en outre 6 millions de Belges bénéficient d'une façon ou d'une autre d'une réduction individuelle de 50 % sur le prix d'un billet, il est difficile de prétendre que les tarifs soient la cause de la régression.

1985 verra la poursuite des mesures d'assainissement, le maintien de l'arrêt des recrutements, l'amélioration de la situation financière de la S. N. C. B.

L'évolution des tarifs pour le transport des voyageurs est désormais soumis à l'arrêté royal n° 174 du 30 décembre 1982 sur l'introduction d'une adaptation annuelle de ces tarifs à appliquer par les sociétés pour les transports en commun.

En application de cet arrêté royal numéroté, les tarifs pour le transport de voyageurs seront majorés globalement de 6,2 % à partir de la mi-janvier 1985. La modulation de ce coefficient global sur les différentes espèces de titres de voyage se présente comme suit : 5 % pour les billets, 7 % pour les abonnements et 10 % pour les bagages.

Simultanément, le plafond des rémunérations pour l'obtention de l'abonnement social pour employés sera rehaussé de 600 000 F à 625 000 F.

De N. M. B. S. raamt dat bovenvermelde maatregelen een verhoging van de opbrengsten van het reizigervervoer van ongeveer 625 miljoen F zullen meebrengen.

B. *Investeringsprogramma*

In het investeringsprogramma van de N. M. B. S. zijn volgende doelstellingen prioritair :

— de uitvoering van de investeringen die verbonden zijn aan de rationele toepassing van het reorganisatieprogramma voor het reizigersvervoer;
— de modernisering van de infrastructuur op te elektrificeren lijnen;
— de aanpassing van de infrastructuur met het oog op een rationele aanwending, zowel in het reizigers- als in het goederenvervoer, van het nieuw rollend materieel dat met een groter vermogen is uitgerust en hogere snelheden mogelijk maakt;
— de aanschaffing van rollend materieel in overeenstemming met de vordering van de infrastructuurwerken en met de vereisten aan modern en rationeel materieel zowel voor het vervoer van reizigers als van goederen.

In 1984 werden belangrijke bedragen vastgelegd voor de elektrificatie van o.m. volgende lijnen :

— Aarschot-Hasselt;
— Brugge-Kortrijk;
— Zottegem-Kortrijk;
— Denderleeuw-Geraardsbergen-Denderleeuw;
— Kortrijk-Poperinge;
— Manage-La Louvière-Piéton;
— Doornik-Ath-Halle en Ath-Jurbise;
— Ottignies-Fleurus-Charleroi;
— Namen-Dinant;
— Luik-Marloie.

Vermits elektrificatiewerken zich noodzakelijkerwijze over verschillende jaren uitstrekken, zijn de vastleggingen in 1985 ook grotendeels voor de hierboven opgesomde lijnen bestemd.

Belangrijke sommen (647 miljoen F in 1984 en 829 miljoen F in 1985) worden voorzien voor de vernieuwing van de infrastructuur op te elektrificeren lijnen.

De werken tot uitbreiding van de spoorweginfrastructuur in de havens onder meer aan het Delwaidedok in Antwerpen werden voortgezet in 1984.

In 1985 zullen bovendien de werken tot versnelde modernisering van het vormingsstation van Antwerpen-Noord van start gaan.

De inspanningen op het vlak van een betere integratie van trein-, bus- en privévervoer zoals o.m. de aanleg van parkings, fietsenstallingen, onderdoorgangen voor reizigers en overstapstations trein-bus worden verder gezet.

In 1985 wordt daartoe 240 miljoen F voorzien.

De verbetering van de veiligheid aan de overwegen en de afschaffing van de gevaarlijke overwegen blijft eveneens een belangrijke doelstelling. In 1984 en 1985 wordt daarvoor telkens ongeveer 400 miljoen F voorzien.

Verder worden op verschillende lijnen werken uitgevoerd of voorzien met het oog op het opvoeren van de snelheid, de veiligheid en de regelmatigheid der treinen.

La S. N. C. B. estime que les mesures susmentionnées entraîneront une augmentation des recettes provenant du transport de voyageurs d'environ 625 millions de F.

B. *Programme d'investissement*

Les objectifs suivants seront prioritaires dans le programme d'investissement de la S. N. C. B. :

— l'exécution des investissements inhérents à l'application rationnelle du programme de réorganisation du transport des voyageurs;
— la modernisation de l'infrastructure des lignes à électrifier;
— l'adaptation de l'infrastructure en vue de l'utilisation rationnelle, tant dans le transport des voyageurs que dans celui des marchandises, du nouveau matériel roulant pourvu d'une plus grande capacité et se prêtant surtout à des vitesses plus élevées;
— l'acquisition de matériel roulant au prorata de la répartition des travaux d'infrastructure et des exigences d'un matériel moderne et rationnel aussi bien dans le domaine du transport des voyageurs que des marchandises.

Des montants importants ont été engagés en 1984 pour électrifier certaines lignes et entre autres les lignes suivantes :

— Aarschot-Hasselt;
— Bruges-Courtrai;
— Zottegem-Courtrai;
— Denderleeuw-Grammont-Denderleeuw;
— Courtrai-Popering;
— Manage-La Louvière-Piéton;
— Tournai-Ath-Hal et Ath - Jurbise;
— Ottignies-Fleurus-Charleroi;
— Namur-Dinant;
— Liège-Marloie.

Les travaux d'électrification s'étalant nécessairement sur plusieurs années, la majorité des engagements en 1985 sont également destinés aux lignes susmentionnées.

Des sommes importantes (647 millions de F en 1984 et 829 millions de F en 1985) sont prévues pour le renouvellement de l'infrastructure sur les lignes à électrifier.

Les travaux pour l'extension de l'infrastructure ferroviaire dans les ports parmi lesquels les travaux au bassin Delwaide à Anvers ont été poursuivis en 1984.

En outre, les travaux pour la modernisation accélérée de la gare de formation d'Anvers-Nord débuteront dans le courant de 1985.

Les efforts sont également poursuivis au niveau d'une meilleure intégration du transport par train et autobus ainsi qu'à caractère privé en aménageant ou construisant e.a. des parkings, garages pour vélos, tunnels pour voyageurs et stations de correspondance train-autobus.

A ces fins un montant de 240 millions de F a été prévu pour l'année 1985.

L'augmentation de la sécurité aux passages à niveau et la suppression des passages dangereux restent également d'importants objectifs. Une somme de 400 millions de F a été prévue à cet effet et aussi bien en 1984 qu'en 1985.

Sur différentes lignes des travaux sont en cours ou programmés afin d'accroître la vitesse, la sécurité ou la régularité des trains.

In het kader van de driejarig noodplan tot overleving van de sector van de constructie van rollend spoorwegmaterieel in België wordt in 1984 en 1985 jaarlijks ongeveer 6 miljard F voorzien voor nieuwe bestellingen.

In 1984 werd volgend materieel besteld :

— 30 elektrische locomotieven reeks 21 bestemd voor de binnenlandse dienst;
— 95 internationale rijtuigen met coachopstelling;
— 200 goederen wagens van het type Shimms bestemd voor het vervoer van rollen plaatstaal.

C. *Reorganisatie van het reizigers- en goederenvervoer*

Goederenvervoer

De reorganisatie van het goederenvervoer die tot doel heeft het marktaandel van de N. M. B. S. te behouden en uit te breiden, zowel door een verbetering van het aanbod als van de prestaties, en die eveneens streeft naar een vermindering van de kosten, werd in 1984 toegepast, althans wat de eerste fase betreft.

In deze fase worden de stations aangeduid die het goederenvervoer op een rationele wijze kunnen behandelen en verzenden. Het bedieningssysteem van deze stations wordt eveneens hervormd.

Totnogtoe werden reeds 139 weinig benutte goederenkoeren afgeschaft, alsook bepaalde private aansluitingssporen en weinig gebruikte weegbruggen zonder enige merkbaar gevolg op het vervoer van de N. M. B. S.

De jaarlijkse besparing der exploitatiekosten ten gevolge van deze reorganisatie wordt door de N. M. B. S. op 500 miljoen F geschat.

Bij de verdere afwerking van deze eerste fase zullen de criteria en de regels vastgelegd worden voor het inleggen van gesloten treinen, waarvan het belang momenteel toeneemt.

Daarna wordt een nieuwe systeem uitgewerkt en in dienst gesteld voor de verdeling van ledig materieel d.m.v. computers.

Eens deze eerste fase volledig afgewerkt, zijn de bouwstenen gelegd om een nieuw algemeen vervoerplan op te stellen dat zou toelaten de geïsoleerde wagenladingen die dag A vertrekken dag B ter bestemming te brengen.

Reizigersvervoer

De herstructurering van het reizigersvervoer die de Raad van Beheer van de N. M. B. S. goedkeurde, het zogenaamde intercityplan, is uiteindelijk in werking getreden op 3 juni 1984.

Dit veel besproken plan, dat een van de belangrijkste delen vormt van de sanering van onze openbare bedrijven in de vervoersector, heeft tot doel aan het geheel van de gebruikers een betere openbare vervoerdienst te bieden. Het voorziet bovendien een efficiëntere integratie van de verschillende vervoerdiensten. Ook wordt het aanbod rationeler gespreid volgens de behoeften, waaruit voor gans de gemeenschap op termijn een belangrijke besparing zal voortvloeien (nu blijkt dat meer treinkilometers kunnen worden verzekerd met ongeveer 300 rijtuigen minder).

In de aanloopperiode van 3 juni 1984 hebben de vervoermaatschappijen alles in het werk gesteld om het publiek in te lichten over de nieuwe uurregelingen, de nieuwe verbindingen, en ook om het waarom en het hoe uit te leggen aan de talrijke gebruikers wier verplaatsingsgewoonten

Pour les années 1984 et 1985 un montant annuel de 6 milliards de F a été prévu pour de nouvelles commandes, dans le cadre du plan de secours triennal pour la survie du secteur de la construction de matériel ferroviaire roulant en Belgique.

Le matériel suivant fut commandé en 1984 :

— 30 locomotives électriques de la série 21 destinées au service intérieur;
— 95 voitures internationales à couloir central;
— 200 wagons de marchandises du type Shimms conçus pour le transport de rouleaux de tôles d'acier.

C. *Réorganisation du transport voyageurs et marchandises*

Transport de marchandises

La réorganisation du transport de marchandises qui s'est fixé comme but de maintenir et d'étendre la position de la S. N. C. B. sur le marché en améliorant l'offre aussi bien que les prestations et qui tend également à la réduction des frais a été appliquée en 1984 du moins en ce qui concerne sa première phase.

Pendant cette phase les gares pouvant traiter et expédier le transport de marchandises d'une façon rationnelle sont désignées. Le système de commande de ces gares est également transformé.

139 cours à marchandises de faible utilisation ont déjà été supprimées ainsi que certaines voies privées de décharge et ponts à peser rarement employés sans qu'une répercussion sensible sur les transports de la S. N. C. B. soit perceptible.

La S. N. C. B. estime à 500 millions de F l'économie annuelle ainsi réalisée sur les frais de fonctionnement.

Pour la continuation ultérieure de cette première phase les critères et les règles seront fixés pour la mise en circulation de trains fermés dont l'importance s'accroît actuellement.

Après cela un nouveau système sera élaboré et mis en service pour la répartition de matériel vide au moyen d'ordinateurs.

Une fois cette première phase complètement achevée, les premières pierres seront posées pour l'élaboration d'un plan général de transport qui permettrait aux charges complètes isolées qui partent le jour A d'arriver à destination le jour B.

Transport de voyageurs

La restructuration du transport de voyageurs, approuvée par le Conseil d'Administration de la S. N. C. B. et intitulée Plan Intercity a finalement débuté le 3 juin 1984.

Le but de ce plan tellement critiqué et formant un des principaux volets dans l'assainissement de nos entreprises publiques est d'offrir à l'ensemble des usagers un meilleur service en matière de transports publics. Il prévoit en outre une intégration plus efficiente des différents services de transport. Par la même occasion, l'offre a été répartie d'une façon plus rationnelle et suivant les besoins réels, ce qui entraînera, passé un certain délai, une importante économie pour la communauté entière (il paraît dès à présent possible de réaliser un kilométrage supérieur tout en utilisant à peu près 300 voitures en moins).

Pendant la période d'essais précédant le 3 juin 1984, les sociétés de transport ont tout mis en œuvre pour informer le public sur les nouveaux horaires, les nouvelles liaisons, ainsi que pour expliquer le pourquoi et le comment aux multiples usagers qui verraient leurs habitudes à se déplacer

zouden veranderen. De hiertoe voorziene gecoördineerde acties voor commercialisering en valorisering van het nieuw concept werden volgens niveau en volgens vooropgezette timing uitgevoerd.

De nieuwe dienstregelingen werden op de voet gevolgd om eventueel organisatorische fouten op te sporen en er werd ingegrepen waar het noodzakelijk was. De N.M.B.S. heeft trouwens als opdracht de treindienst nauwlettend te blijven volgen en waar nodig bij te sturen.

Dat een degelijk voorbereid plan, met als basisprincipes : klokvastheid, snelheid, regelmaat, comfort, ... vruchten zou afwerpen behoorde tot de verwachtingen. Een inmiddels, zij het kleinschalige, uitgevoerde enquête bevestigt dit, want uit de resultaten blijkt dat de reacties van de reizigers overwegend positief zijn.

Een meer uitgebreide enquête wordt binnenkort gehouden. De Directie van de N. M. B. S. zal aan de hand van de nieuwe resultaten andermaaal in de mogelijkheid zijn het gehele vervoersaanbod nauwkeurig bij te werken.

D. *Studie van de financiële toestand van de N. M. B. S.*

In 1983 werd beslist aan een gespecialiseerde firma een grondige en objectieve studie betreffende de financiële toestand van de N. M. B. S. toe te vertrouwen.

Bij dit onderzoek zijn volgende belangrijke elementen naar voor getreden :

— de technische produktiviteit (d. w. z. de geproduceerde hoeveelheid meestal uitgedrukt in treinkilometer per eenheid van het (de) gebruikte produktiemiddel(en) zowel van het personeel als van het rollend materieel ligt bij de N. M. B. S. beduidend onder het gemiddelde van 12 met de N. M. B. S. vergelijkbare Europese netten;

— de commerciële produktiviteit (d. w. z. de verkochte hoeveelheid meestal uitgedrukt in reizigers- en ton-kilometer per eenheid van het (de) gebruikte produktiemiddel(en) zowel van het personeel als van het rollend materieel en zowel in het reizigers- als in het goederenvervoer ligt bij de N. M. B. S. opnieuw gevoelig lager dan het gemiddelde van de steekproef van 12 Europese netten;

— de economische produktiviteit (d. w. z. de verhouding tussen de verkoopprijs en de produktiekosten) van de N. M. B. S. wordt in de studie ronduit slecht genoemd.

Het dekkingspercentage van de uitgaven door de tariefontvangsten bedroeg in 1971 nog 71 % maar is in 1982 teruggevallen tot 40 %.

Deze verslechtering is praktisch uitsluitend te wijten aan de zeer snelle stijging van de totale kosten veroorzaakt door de zwakke technische en commerciële produktiviteit;

— de organisatie- en beleidsstructuren van de N. M. B. S. zijn volledig onaangepast aan de verwezenlijking van haar maatschappelijke doel. Dit vormt een van de hoofdoorzaken zowel van de lage produktiviteit als van de verslechtering van haar financiële resultaten.

De aanbevelingen die uit dit onderzoek voortvloeien beogen dan ook hoofdzakelijk een verbetering van de technische, commerciële en economische produktiviteit van de N. M. B. S. Daarbij wordt uitgegaan van de hypothese dat op middellange en lange termijn het nationaal belang het best wordt gediend door een verbetering van de economische produktiviteit van de N. M. B. S., zelfs indien op korte termijn bepaalde andere economische sectoren en/of parameters door de toepassing van de aanbevelingen negatief zouden worden beïnvloed.

bouleversées. Les actions coordonnées prévues à l'effet de commercialiser et de valoriser le nouveau projet ont été exécutées suivant leur niveau et selon un timing préconçu.

Les nouveaux horaires ont été suivis pas à pas afin de détecter d'éventuelles erreurs d'organisations et les interventions ont eu lieu où il le fallait. La S. N. C. B. a d'ailleurs comme mission de suivre constamment et attentivement le service des trains et d'y remédier où il s'avère nécessaire.

Il est normal qu'un plan sérieusement préparé et ayant comme principes de base : horaires fixes, vitesse, régularité, confort, porte ses fruits. Une enquête ouverte sur ces entrefaites et fût-ce sur une échelle réduite a confirmé tout ceci puisque ses résultats démontrent que les réactions des voyageurs sont surtout d'ordre positif.

Incessamment une enquête plus large sera entamée. Au vu des nouveaux résultats, la Direction de la S. N. C. B. sera de nouveau à même de mettre exactement au point l'offre globale en matière de transports.

D. *Etude de la situation financière de la S. N. C. B.*

En 1983, il fut décidé de charger une firme spécialisée d'une étude approfondie et objective de la situation financière de la S. N. C. B.

Lors de cette étude, les éléments importants suivants ont été mis à l'avant-plan :

— la productivité technique de la S. N. C. B. (c'est-à-dire la quantité produite, exprimée le plus souvent en kilométrage par unité de (des) bien(s) de production utilisé(s) aussi bien du personnel que du matériel roulant se situe sensiblement au-dessous de la moyenne de 12 réseaux européens comparables à la S. N. C. B.;

— la productivité commerciale de la S. N. C. B. (c'est-à-dire la quantité vendue, exprimée le plus souvent en voyageurs- et tonnes-kilomètres par unité de (des) bien(s) de production utilisés(s) aussi bien du personnel que du matériel roulant et aussi bien pour le transport des voyageurs que celui des marchandises se situe à nouveau sensiblement au-dessous de la moyenne du sondage dans les 12 réseaux européens;

— la productivité économique de la S. N. C. B. (c'est-à-dire le rapport entre le prix de vente et les frais de fonctionnement) ressort de l'étude comme étant franchement mauvaise.

Le pourcentage de couverture des frais par les recettes tarifaires atteignait encore 71 % en 1971 mais était retombé à 49 % en 1982.

En pratique, cette dégradation est exclusivement due à la hausse excessivement rapide des frais globaux occasionnée par la faible productivité technique et commerciale.

— les structures de l'organisation et de la gestion de la S. N. C. B. sont totalement inadaptées à son but social. Ceci est l'une des causes principales de sa faible productivité et de la dégradation de ses résultats financiers.

Les recommandations résultant de cette étude visent dès lors à la productivité technique, commerciale et économique de la S. N. C. B. A cet effet, le point de départ est l'hypothèse que ce soit l'amélioration de la productivité économique de la S. N. C. B. qui, à plus ou moins longue échéance du moins, serve le mieux les intérêts nationaux, même si, à plus courte échéance, d'autres secteurs et/ou paramètres économiques seraient influencés négativement par la mise en application de ces recommandations.

HOOFDSTUK III

N. M. V. B. en M. I. V.'s

A. *Exploitatierekeningen*

Het koninklijk besluit nr 140 legt aan alle vervoermaatschappijen de verplichting op hun exploitatiebegrotingen in evenwicht uit te voeren voor de dienstjaren 1983 tot 1988.

Hierbij moet rekening worden gehouden met het feit dat :

— van 1984 af gedurende 5 jaar de staatsbijdrage ieder jaar met 1 % wordt verminderd t.a.v. de basis die gediend heeft voor de berekening van de subsidies voor het vorige dienstjaar;

— de op die subsidies toegepaste groeivoet in 1984 4 % bedroeg en in 1985 nog slechts 2,2 %.

Die groeivoeten liggen dus gevoelig lager dan de inflatiepercentages, zodat de instellingen zeker zullen genoopt zijn tot het nemen van bijkomende saneringsmaatregelen om hun exploitatiebegrotingen in evenwicht te kunnen uitvoeren.

Ook zullen zij hun investeringen op eigen fondsen meer en meer moeten beperken teneinde de financiële lasten voortspruitend uit aan te gane leningen te doen afnemen.

Er mag worden onderlijnd dat alle maatschappijen erin geslaagd zijn voor 1983 positieve exploitatieresultaten voor te leggen, ondanks het feit dat zij minder ontvangsten hebben geboekt, in hoofdzaak te wijten aan het feit van de daling van de koopkracht en de daarmee gepaard gaande vermindering van het aantal verplaatsingen, alsmede aan de negatieve invloed van de septemberstakingen.

Er werden anderdeels belangrijke besparingen gerealiseerd, voornamelijk door :

— de vermindering van het personeelsbestand :

a) niet vervanging van natuurlijke afvloeiingen;

b) vervroegde op pensioenstelling;

— de uitbreiding van het stelsel van de « onderbroken diensten » wat de produktieverhoging gevoelig ten goede kwam;

— de afschaffing van niet renderende autobusdiensten tijdens het weekend.

Het is momenteel nog te vroeg om een juist beeld op te hangen van de exploitatieresultaten voor 1984.

D. *Doorstroming van het openbaar vervoer*
(toepassing koninklijk besluit nr 140)

Diverse studies hebben uitgewezen dat een betere commerciële snelheid een gunstige invloed heeft op de kwaliteit en de aantrekkelijkheid van de aan de reizigers geleverde diensten en dus benevens het energiebesparend effect ook de ontvangsten zal doen stijgen.

Om dat doel te bereiken werden in het koninklijk besluit nr 140 van 30 december 1982 maatregelen voorzien (art. 12, 13 en 14) die een wijziging inhouden van de wet van 16 maart 1968 op de politie van het wegverkeer en aldus aan de Minister bevoegd voor dat wegverkeer de mogelijkheid bieden om initiatieven te nemen die zullen leiden tot het opvoeren van die snelheid.

CHAPITRE III

S. N. C. V. et S. T. I.

A. *Comptes d'exploitation*

L'arrêté royal n° 140 impose à toutes les sociétés de transport d'exécuter en équilibre leur budget d'exploitation pour les exercices 1983 à 1988.

A ce propos, il y a lieu de tenir compte du fait :

— qu'a partir de 1984 et durant 5 ans, l'intervention de l'Etat subira une réduction annuelle de 1 % par rapport à la base qui a servi pour le calcul des subventions de l'exercice précédent;

— que le taux de croissance appliqué à ces subventions était de 4 % en 1984 et qu'il ne sera plus que de 2,2 % en 1985.

Ces taux de croissance étant sensiblement inférieurs aux taux d'inflation, les organismes seront forcés de recourir à des mesures d'assainissement supplémentaires pour pouvoir établir un budget d'exploitation équilibré.

Il leur faudra également limiter toujours davantage leurs investissements sur fonds propres afin de comprimer les charges financières d'emprunts à contracter.

Or, toutes les sociétés ont réussi à présenter des résultats d'exploitation positifs pour 1983, malgré une diminution de leurs recettes due essentiellement à la baisse du pouvoir d'achat et à la diminution du nombre de déplacements qui en résulte ainsi qu'à l'influence néfaste des grèves de septembre 1983.

Par ailleurs, d'importantes économies ont été réalisées, principalement grâce :

— à la réduction de l'effectif :

a) au non-remplacement des départs naturels;

b) à la mise à la retraite anticipée;

— l'extension du système des « services interrompus », ce qui a fait progresser sensiblement la production;

— la suppression, les week-ends, de services d'autobus non rentables.

Il est encore trop tôt pour se faire une idée exacte des résultats d'exploitation pour 1984.

B. *Ecoulement des transports publics*
(application de l'arrêté royal n° 140)

Diverses études ont démontré qu'une meilleure vitesse commerciale influe favorablement sur la qualité et l'attrait des services fournis aux voyageurs et contribue donc, outre l'économie d'énergie, à faire monter les recettes.

Pour atteindre cet objectif, l'arrêté royal n° 140 du 30 décembre 1982 prévoit des mesures (art. 12, 13 et 14) impliquant une modification de la loi du 16 mars 1968 sur la police de la circulation routière, permettant ainsi au Ministre ayant la circulation routière dans ses attributions, de prendre des initiatives tendant à relever cette vitesse.

a) *Verkeer op de gemeentewegen*

De Minister kan de gemeenteraden verzoeken te beraadslagen over de maatregelen die hij voorstelt om het verkeer van het gemeenschappelijk vervoer op het grondgebied van de gemeente te vergemakkelijken.

De aanvullende reglementen die de gemeenteraden in dat verband treffen, moeten aan het advies van de raadgevende commissies (opgericht bij toepassing van art. 7, 1e lid, van de wet van 16 maart 1968) worden voorgelegd.

Wanneer de gemeenteraden geen gevolg geven aan het verzoek van de Minister binnen de door hem gestelde termijn of wanneer deze laatste niet kan instemmen met het aanvullend reglement hem voorgelegd door de gemeenteraden, kan hij zelf het aanvullend reglement vaststellen, echter na het advies van de raadgevende commissies te hebben ingewonnen.

In ieder geval kan het aanvullend reglement in werking worden gesteld zo de raadgevende commissies geen advies hebben uitgebracht binnen 60 dagen.

b) *Verkeer op de rijkswegen*

Voor de doorstroming van het verkeer op de rijkswegen bestaat geen wettelijke regeling, zodat hier op vrijwillige basis zal worden samengewerkt tussen de departementen van Openbare Werken en van Verkeerswezen.

c) Belangrijk is te onderlijnen dat de kosten verbonden aan het plaatsen van de inrichtingen voor het op afstandbedienen van de verkeerslichten door de voertuigen van het gemeenschappelijk vervoer gedragen worden door de begroting van Verkeerswezen.

Tot op heden werden uitgerust met lichtbeïnvloeding :

te Brussel : 51 kruispunten;
te Antwerpen : 4 kruispunten;
te Luik : 25 kruispunten;
door de N. M. V. B. : 21 kruispunten, terwijl nog 134 projecten in studie zijn.

d) Tenslotte zijn momenteel door bijna alle vervoermaatschappijen dossiers ingeleid met het oog op een betere doorstroming van het openbaar vervoer.

Hieronder volgt een kort overzicht van de problemen en de nagestreefde oplossing :

1) *N. M. V. B.*

— Kusttramlijn : oponthoud bij de doortocht en aan de lichtsignalisatie.
De oplossing wordt gezocht in de eigen bedding en de beïnvloeding van de lichtsignalisatie.
— Gent-Dampoort : moeilijkheden tussen openbaar en privé-vervoer.
Oplossing : busstroken vanaf de Oude Beestenmarkt en groepering van de bussen.
— *Sint-Niklaas :* doorstromingsproblemen in de Hospitaalstraat, de L. De Meesterstraat en de Stationsstraat, vooral bij gebrek aan toezicht op het privé-verkeer dat voortdurend de verkeersregels overtreedt (verkeerd stilstaan en parkeren).
Oplossing : reorganisatie van het verkeer en instellen van éénrichtingsverkeer.
— Namen : Kruispunten op gemeente- en rijkswegen.

— Luik : idem.

a) *Circulation sur les routes communales*

Le Ministre peut inviter les conseils communaux à délibérer sur les mesures qu'il propose pour faciliter la circulation des transports en commun sur le territoire de la commune.

Les règlements complémentaires arrêtés en la matière par les conseils communaux sont à soumettre à l'avis des commissions consultatives (créées en application de l'art. 7, 1er alinéa, de la loi du 16 mars 1968).

Si les conseils communaux n'ont pas donné suite à l'invitation du Ministre dans le délai imparti ou si ce dernier ne peut marquer son accord sur le règlement complémentaire qui lui a été soumis par les conseils communaux, il peut arrêté lui-même le règlement complémentaire, toutefois après avoir pris l'avis des commissions consultatives.

De toute façon, le règlement complémentaire peut être mis en vigueur si les commissions consultatives n'ont pas donné leur avis dans les 60 jours.

b) *Circulation sur les routes de l'Etat*

Pour l'écoulement de la circulation sur les routes de l'Etat, il n'existe pas de règlementation légale, de sorte que les départements des Travaux publics et des Communications collaborent sur base volontaire

c) Il convient de souligner que les frais de mise en place des installations de commande à distance des signaux lumineux pour des véhicules de transport en commun sont à charge du budget du Ministère des Communications.

Ont jusqu'à ce jour été équipés d'une commande à distance :

à Bruxelles : 51 carrefours;
à Anvers : 4 carrefours;
à Liège : 25 carrefours;
par la S. N. C. V. : 21 carrefours, tandis que 134 projets sont à l'étude.

d) Enfin, presque toutes les sociétés de transport ont actuellement introduit des dossiers en vue d'un meilleur écoulement des transports publics.

Voici un bref aperçu des problèmes et de la solution envisagée :

1) *S. N. C. V.*

— Ligne de tram de la côte : attardement lors de la traversée d'agglomérations et aux feux de circulation.
La solution préconisée est la mise en site propre et la commande à distance de la signalisation lumineuse.
— Gand-Dampoort : difficultés entre transports publics et privés.
Solution : couloirs d'autobus à partir du Oude Beestenmarkt et groupement des bus.
— Saint-Nicolas : problèmes d'écoulement dans la Hospitaalstraat, la L. De Meesterstraat et la Stationsstraat, surtout faute de surveillance du trafic privé qui enfreint sans cesse les règles du code de la route (arrêt et stationnement interdits).
Solution : réorganisation du trafic et instauration d'une circulation à sens unique.
— Namur : carrefours sur les routes communales et de l'Etat.
— Liège : idem.

— La Louvière : onmiddellijke bereikbaarheid van het station, verzekeren van de aansluitingen, rijweg overbelast door privé-vervoer.

De gemeente heeft de voorstellen van de N. M. V. B. negatief geadviseerd.

2) *M. I. V. B.*

Doortocht in de 19 Brusselse gemeenten.

Oplossing : het prioritair maken van straten met openbaar vervoer. Lichtbeïnvloeding.

3) *M. I. V. A.*

De doorstromingsproblematiek is gesteld voor de tramlijnen : kruispunten, halteplaatsen en eindpunten.

Oplossing : lichtbeïnvloeding, aanleggen busstroken, circulatiemaatregelen en voorrangsmaatregelen.

4) *M. I. V. G.*

Tramlijnen 1 en 2 gehinderd door het privé-verkeer, door werken en door oponthoud aan de lichten van de kruispunten.

Oplossingen : lichtbeïnvloeding, herinrichten van het verkeer, afdwingen van faciliteiten voor het openbaar vervoer in ruil voor de Staatssubsidies.

5) *S. T. I. L.*

Doorstromingsproblemen in de rue Saint-Léonard, rue de la Régence, rue de Tragnée et rue Ransonnet.

Oplossing : Omvorming van deze straten tot voorrangassen en busstroken in de rue Ransonnet.

De Minister van Verkeerswezen zal met de meeste vastberadenheid en in de kortst mogelijke tijdspanne een oplossing zoeken voor de hierboven gestelde problemen.

Hij zal zich volledig inzetten om de medewerking te bekomen van alle administraties, instellingen en maatschappijen die er bij betrokken zijn.

C. *Uitgevoerde werken of werken in uitvoering in 1984*

1) *Brussel*

De begroting « Bevordering van het Stedelijke Vervoer » heeft tot op heden gefinancierd :

1. de indienstgenomen kunstwerken en vaste inrichtingen (energievoeding van traktie, telecommunicaties, uitrustingen...) van de lijnen :

— metro : 20,4 km, 33 stations;
— sneltrams : — Kleine Ring : 3,2 km en 6 stations; — Noord-Zuidas : 2,6 km en 6 stations; — Grote Ring : 2,3 km en 4 stations;

2. de indienstgenomen kunstwerken en vaste inrichtingen voor de stelplaats van Oudergem (Delta);

3. de in uitvoering zijnde kunstwerken en vaste inrichtingen :

— metro : 5,1 km, 7 stations + 1 voorlopig station;
— sneltram : — Kleine Ring : 4,62 km en 8 stations; — Noord-Zuidas : 3 km en 5 stations;

— La Louvière : accessibilité immédiate de la gare, assurer des correspondances, chaussée saturée par le transport privé.

La commune a émis un avis négatif quant aux propositions de la S. N. C. V.

2) *S. T. I. B.*

Passage dans les 19 communes burxelloises.

Solution : rendre prioritaires les rues empruntées par les transports publics. Commande à distance des signaux lumineux.

3) *M. I. V. A.*

Le problème de l'écoulement est posé pour les lignes de trams : carrefours, arrêts et terminus.

Solution : commande à distance des signaux lumineux, aménagement de couloirs d'autobus, mesures de circulation et mesures de priorité.

4) *M. I. V. G.*

Lignes de tram 1 et 2 gênées par le trafic privé, par les travaux et par l'arrêt aux signaux installés aux carrefours.

Solution : commande à distance des signaux lumineux, réorganisation de la circulation, réclamation de facilités pour les transports publics en échange des subventions de l'Etat.

5) *S. T. I. L.*

Problèmes d'écoulement dans les rues Saint-Léonard, de la Régence, de Tragnée et Ransonnet.

Solution : conversion de ces rues en axes prioritaires et couloirs d'autobus dans la rue Ransonnet.

Le Ministre des Communications est fermement résolu à chercher dans les plus brefs délais une solution aux problèmes susvisés.

Il s'engagera à fond pour obtenir la participation de toutes les instances administratives et sociétés intéressées.

C. *Travaux exécutés ou en cours d'exécution en 1984*

1) *Bruxelles*

Le budget « Promotion des Transports urbains » a financé jusqu'à présent :

1. les ouvrages et installations fixes opérationnels (alimentation en énergie de traction, télécommunications, équipements...) des lignes :

— métro : 20,4 km, 33 stations;
— tram rapide : — Petite Ceinture : 3,2 km et 6 stations; — axe Nord-Sud : 2,6 km et 6 stations; — Grande Ceinture : 2,9 km et 4 stations;

2. les ouvrages et installations fixes opérationnels du dépôt d'Auderghem (Delta);

3. les ouvrages et installations fixes en cours de réalisation :

— métro : 5,1 km, 7 stations + 1 station provisoire;
— tram rapide : — Petite Ceinture : 4,62 km et 8 stations; — axe Nord-Sud : 3 km et 5 stations.

4. een aantal tramlijnenverlengingen op de bovengrond en een aantal verbeteringen door voorziening van eigen baanvakken.

De belangrijkste bouwplaatsen van burgerlijke bouwkunde zijn :

— Zuidstation (+ doorgang onder « Côte d'Or ») : totaal bedrag : 2 067 miljoen F (waarschijnlijk einde 12/1984).

— Hallepoort (samen met Openbare Werken) : totaal bedrag : 929 miljoen F (waarschijnlijk einde 12/1984).

— Sainctelette (samen met Openbare Werken) : totaal bedrag : 577 miljoen F (waarschijnlijk einde 12/1985).

— Jubelfeest (samen met Openbare Werken) : totaal bedrag : 347 miljoen F (waarschijnlijk einde 12/1985).

— Slachthuis : totaal bedrag : 98 miljoen F (waarschijnlijk einde 12/1984).

— Fiennes : totaal bedrag : 256 miljoen F (waarschijnlijk einde 3/1986).

— Albertplaats : totaal bedrag : 691 miljoen F (waarschijnlijk einde 3/1986).

— Heizel (voorlopig station) : totaal bedrag : 157 miljoen F (waarschijnlijk einde 4/1985).

Hetzij een algemeen totaal van 5 122 miljoen F.

Daarenboven zijn de afwerkings- en uitrustingswerken aan de gang voor de stations die in dienst zullen worden genomen in 1985, te weten : Louiza — Herrmann-Debroux — Veeweyde — Stuyvenberg — Brugmann en Heysel (voorlopig).

2) *Charleroi*

De geleidelijke verwezenlijking, te Charleroi, van een stadsbaannet werd beslist. Deze wordt per fase in dienst gesteld dank zij voorlopige verbindingen met de huidige bestaande sporen in het normaal verkeer.

De in dienst zijnde installaties tellen 8,5 km spoor en 9 stations. Ze worden bereden door het rollend materieel van de N. M. V. B., terwijl de S. T. I. C. het onderhoud en de exploitatie van de vaste inrichtingen voor eigen rekening neemt.

De inrichtingen in aanbouw, waarvan een aantal in 1985 zullen worden geëxploiteerd, zijn 11,7 km lang en bevatten 13 stations.

De belangrijkste werven van burgerlijke bouwkunde zijn :

1. Burgerlijke Bouwkunde :

— Cartier : totaal bedrag : 160 miljoen F (waarschijnlijk einde 12/1984).

— Petria : totaal bedrag : 21 miljoen F (waarschijnlijk einde 9/1985).

— Champeau : totaal bedrag : 80 miljoen F (waarschijnlijk einde 6/1985).

— Champeau - Léopold (uitgenomen) : totaal bedrag : 90 miljoen F (waarschijnlijk einde 12/1986).

— Léopold : totaal bedrag : 85 miljoen F (waarschijnlijk einde 12/1984).

— Cora (onderhands) : totaal bedrag : 46 miljoen F (waarschijnlijk einde 3/1985).

Hetzij een algemeen totaal van : 482 miljoen F.

Benevens zijn heden in aanbesteding : Tréfilerie : 120 miljoen F; Tuibrug : 80 miljoen F.

4. certains prolongements de lignes de trams en surface et certaines améliorations par mise en site propre.

Les principaux chantiers de génie civil en cours sont les suivants :

— Gare du Midi (+ passage sous « Côte d'Or ») : montant total : 2 067 millions de F (fin probable 12/1984).

— Porte de Hal (en association avec les Travaux publics) : montant total : 929 millions de F (fin probable 12/1984).

— Sainctelette (en association avec les Travaux publics) : montant total : 577 millions de F (fin probable 12/1985).

— Jubilé (en association avec les Travaux publics) : montant total : 347 millions de F (fin probable 12/1985).

— Abattoirs : montant total : 98 millions de F (fin probable 12/1984).

— Fiennes : montant total : 256 millions de F (fin probable 3/1986).

— Place Albert : montant total : 691 millions de F (fin probable 3/1986).

— Heysel (sation provisoire) : montant total : 157 millions de F (fin probable 4/1985).

Soit un total de 5 122 millions de F.

Sont en outre en cours les travaux de parachèvement et d'équipement des stations dont la mise en service interviendra en 1985, à savoir : Louise — Herrmann Debroux — Veeweyde — Stuyvenberg — Brugmann et Heysel (provisoire).

2) *Charleroi*

Il a été décidé de réaliser progressivement à Charleroi, un réseau de métro léger (M. L. C.); ce réseau est mis en exploitation par phases, grâce à des raccords provisoires avec les voies existant actuellement en site banal.

Les installations en service comportent 8,5 km et 9 stations. Elles sont parcourues par le matériel roulant de la S. N. C. V., tandis que la S. T. I. C. a la charge de l'entretien et de l'exploitation des installations fixes.

Les installations en cours de réalisation, dont certaines seront mises en exploitation en 1985 comportent 11,7 km et 13 stations.

Les principaux chantiers en cours sont les suivants :

1. Génie civil :

— Cartier : montant total : 160 millions de F (fin probable 12/1984).

— Petria : montant total : 21 millions de F (fin probable 9/1985).

— Champeau : montant total : 80 millions de F (fin probable 6/1985).

— Champeau - Léopold (exclus) : montant total : 90 millions de F (fin probable 12/1986).

— Léopold : montant total : 85 millions de F (fin probable 12/1984).

— Cora (gré à gré) : montant total : 46 millions de F (fin probable : 3/1985).

Soit un total de 482 millions de F.

Sont en outre en cours d'adjudication : Tréfilerie : 120 millions de F; Pont haubanné : 80 millions de F.

2. Afwerkingen :

— Fontaine : totaal bedrag : 24 miljoen F (waarschijnlijk einde 9/1985).
— Centenaire : totaal bedrag : 22,5 miljoen F (waarschijnlijk einde 9/1985).
— Gilly : Totaal bedrag : 38,5 miljoen F (waarschijnlijk einde 9/1985).

3. Uitrustingen :

— Roltrappen : globale opdracht voor het gehele land.
— H. S. en L. S.-kabels : globaal bedrag : 300 miljoen F (waarschijnlijk einde 6/1985).
— Dispatching en onderstations : globaal bedrag : 800 miljoen F (waarschijnlijk einde 12/1986).
— L. S. uitrustingen voor Gilly - Fontaine - Centenaire : totaal bedrag : 28 miljoen F (waarschijnlijk einde 9/1985).

De spooruitrustingen en bovenleidingen verwezenlijkt door de N. M. V. B. moeten hieraan toegevoegd worden.

3) *Luik*

De eerste werken die te Luik voor de B. S. V. werden uitgevoerd waren eigen beddingen voor bussen, waardoor deze vrij gemaakt werden uit het algemeen verkeer. Daarmee gepaard, belangrijke werken van burgerlijke bouwkunde langs de noordelijke invalsweg van de stad.

Anderzijds werd, in samenspraak met de Stad en de Regie der Gebouwen, op het St.-Lambertplein, een ondergronds eindstation gebouwd voor de bussen van de S. T. I. L. en van de N. M. V. B. (nog ter studie).

In het totaal beschikt men nu over de werk- en stelplaats in maatschappelijke zetel van Robermont en over 9 km eigen bedding voor bussen en twee belangrijke haltes te Fontainebleau en te Cadran. Anderzijds, is de eerste fase van de werken op het St-Lambertplein geëindigd.

De belangrijkste werven in uitvoering zijn de volgende :

— Inrichting van het Kruispunt « Hocheporte » (samen met Openbare Werken) : totaal bedrag 330 miljoen F (waarschijnlijk einddatum : 7/1985).
— Eerste fase van het tweede deel der ondergrondse ruwbouwwerken op het St-Lambertplein (samen met de Stad, de Regie der Gebouwen en Openbare Werken) totaal : 596 miljoen F.

De opdracht werd gegeven, de werken zijn nog niet gestart; de termijn bedraagt 450 werkdagen.

4) *Antwerpen*

Het budget « Bevordering Stedelijk Vervoer » heeft de volgende werken gefinancierd :

— Kunstwerken en vaste installaties in dienst, over een lengte van 2,9 km met 5 stations (tramlijnen 2 en 15).
— Kunstwerken, ruwbouw in uitvoering over 9,850 km met 14 stations.

De belangrijkste werken in uitvoering zijn de volgende :

— Mecoma II Willibrordus — Handelstraat — Schijnpoort : totaal : 2 340 miljoen F (waarschijnlijk einde begin 1985).

2. Parachèvements :

— Fontaine : (montant total : 24 millions de F (fin probable 9/1985).
— Centenaire : montant total : 22,5 millions de F (fin probable : 9/1985).
— Gilly : montant total : 38,5 millions de F (fin probable : 9/1985).

3. Equipements :

— Escalators : marché global pour l'ensemble du pays.
— Câbles H. T. et B. T. : montant global : 300 millions de F (fin probable : 6/1985).
— Dispatching et sous-stations : montant global : 800 millions de F (fin probable 12/1986).
— Equipements B. T. de Gilly - Fontaine - Centenaire : montant total : 28 millions de F (fin probable : 9/1985).

Il faut ajouter, en outre les équipements voies et caténaires réalisés par la S. N. C. V.

3) *Liège*

Les premiers travaux réalisés pour la promotion des transports urbains à Liège ont consisté en sites propres pour autobus permettant de dégager ceux-ci des entraves de la circulation urbaine. Ils se sont accompagnés de travaux de génie civil importants le long de l'axe de pénétration venant du nord de la ville.

Par ailleurs, dans le cadre d'une vaste opération urbanistique, en liaison avec la ville de Liège et la Régie des Bâtiments, il a été décidé de réaliser, Place St-Lambert, une gare terminale souterraine pour autobus de la S. T. I. L. et ceux de la S. N. C. V. (en majorité). (Toujours en étude).

Les installations en service comportent l'atelier-dépôt et siège social de Robermont ainsi que 9 km de sites propres pour autobus, ainsi que deux points d'arrêt importants à Fontainebleau et Cadran. Par ailleurs, la première étape des travaux de génie civil de la gare souterraine de la Place St-Lambert est terminée.

Les principaux chantiers en cours sont les suivants :

— Aménagement du carrefour Hocheporte (en liaison avec les Travaux publics) : montant total : 330 millions de F (fin probable : 7/1985).
— Première phase de la deuxième étape des travaux de génie civil de la gare souterraine de la Place St-Lambert (en liaison avec la Ville, la Régie des Bâtiments et les Travaux publics) : montant total : 596 millions de F.

La commande est passée mais les travaux n'ont pas encore été entamés; le délai est de 450 jours ouvrables.

4) *Anvers*

Le budget « Promotion des Transports Urbains » a permis de financer :

— les ouvrages et installations fixes en service, s'étendant sur 2,9 km et comportant 5 stations (lignes 2 et 15).
— les ouvrages en construction s'étendant sur 9,850 km et 14 stations.

Les principaux chantiers en cours sont les suivants :

— Mecoma II — Willibrordus — Handelsstraat-Schijnpoort : montant total : 2 340 millions de F (fin probable début 1985).

— Stations Handel en Stuyvenberg : totaal : 550 miljoen F (waarschijnlijk einde 6/1985).

— Ten Eeckhovelei (tunnel en uitrit) : totaal : 165 miljoen F (waarschijnlijk einde 7/1985).

— Van Eeden (linker oever) tunnel, station en uitrit : totaal : 380 miljoen F (waarschijnlijk einde 6/1986).

— Schijnpoort : totaal bedrag : 292 miljoen F (waarschijnlijk einde 2/1987).

— Sport : totaal bedrag : 473 miljoen F (waarschijnlijk einde 10/1987).

— Mecoma III : totaal bedrag : 1 583 miljoen F (waarschijnlijk einde 2/1988).

Hetzij een totaal bedrag van burgerlijke bouwkunde van 5 788 miljoen F waarvan binnenkort de tunnel onder de Schelde zal moeten worden toegevoegd : 1 200 miljoen F.

5) *Gent*

Destijds had men voorzien om een tramtunnel aan te leggen (in de bedding van de Leie) doorheen het stadscentrum; dat voorstel werd niet uitgevoerd, de enige investeringen betreffen eigen beddingen voor tramlijnen alsmede de verwezenlijking van een trolleybuslijn. De voorbereidende werken zijn heden aan gang en bedragen 25,5 miljoen F. Een opdracht in b.t. de bovenleidingen zal eerstdaags besloten worden voor een bedrag van ongeveer 40 miljoen F.

D. *Uit te voeren werken vanaf 1985*

De projecten inzake openbaar vervoer — welke trouwens in het nationaal driejaarlijks programma 1985-1987 van openbare investeringen werden weerhouden — behouden natuurlijk dezelfde objectieven als in het verleden. De sociale, economische, energetische en stedebouwkundige verrechtvaardigingen zijn op zijn minst even gepast. De huidige budgettaire kontext verplicht het zoeken naar meer economische oplossingen alsmede het oordeelkundig opstellen van prioriteiten gebaseerd tegelijkertijd op een vermindering van tussentijdse intresten en op de verhouding « kwaliteit-prijs » van de aanwezige projecten.

Het is in deze geest dat de werken voorgesteld worden waarvan de uitvoering in de loop van de volgende jaren aan de goedkeuring van de Minister zal voorgelegd worden.

1) *Brussel*

1.1. Het exploiteren van de kunstwerken waarvan de ruwbouwwerken in uitvoering zijn veronderstelt de afwerking en de uitrusting van volgende stations :

— Kleine Ringas : Munthof, Hallepoort, Zuidstation, Yser, Sainctelette.

De aard van de te voorziene uitrustingen is evenwel afhankelijk van de exploitatiewijze van de Kleine Ring zodat niet kan begonnen worden zolang deze beslissing niet genomen is.

— Noord-Zuidas : Van Meenen.

1.2. Bovendien maakt de continuiteit in de ondergrondse kunstwerken de verwezenlijking noodzakelijk van de vakken :

— Engelandstraat (alleen tunnel);

— St.-Gillisvoorplein (tunnel en station).

— Stations Handel-Stuyvenberg : montant total : 550 millions de F (fin probable 6/1985).

— Ten Eeckhovelei (tunnel et trémie) : montant total : 165 millions de F (fin probable 7/1985).

— Van Eeden (rive gauche) tunnel, station et trémie : montant total : 380 millions de F (fin probable : 6/1986).

— Schijnpoort : montant total : 292 millions de F (fin probable 2/1987).

— Sport : montant total : 473 millions de F (fin probable 10/1987).

— Mecoma III : montant total : 1 583 millions de F (fin probable 2/1988).

Soit un montant total en génie civil de 5 788 millions de F auquel va s'ajouter prochainement le tunnel sous l'Escaut : 1 200 millions de F.

5) *Gand*

Après avoir envisagé la réalisation d'ouvrages souterrains permettant la traversée du centre de l'agglomération, la ville de Gand a abandonné ces projets et les seuls investissements réalisés jusqu'à présent concernent la réalisation de lignes de trams en surface, en site propre, ainsi que celle d'une ligne de trolleybus. Les travaux préparatoires en cours pour celle-ci s'élèvent à 25,5 millions de F. Un marché relatif aux lignes aériennes sera très prochainement conclu pour un montant d'environ 40 millions de F.

D. *Travaux à exécuter à partir de 1985*

Les projets en matière de promotion des transports urbains — qui ont d'ailleurs été repris dans la programmation triennale des investissements publics nationaux 1985-1987 — poursuivent évidemment les mêmes objectifs que dans le passé; les justifications sociales, économiques, énergétiques et urbanistiques sont au moins aussi pertinentes. Le contexte budgétaire actuel impose toutefois la recherche systématique des solutions les plus économiques ainsi qu'un établissement judicieux des priorités basé, à la fois, sur la réduction des intérêts intercalaires et sur le rapport « qualité-prix » des projets en présence.

C'est dans cet esprit, que sont présentés les travaux dont l'exécution sera proposée à l'accord du Ministre, au cours des prochaines années.

1) *Bruxelles*

1.1. La mise à fruit des ouvrages dont les travaux de génie civil sont en cours, nécessite la réalisation du parachèvement et de l'équipement des stations suivantes :

— Axe Petite Ceinture : Hôtel des Monnaies, Porte de Hal, Gare du Midi, Yser, Sainctelette.

La nature des équipements à prévoir est toutefois subordonnée au mode d'exploitation de la Petite Ceinture et rien ne peut être engagé aussi longtemps que cette décision n'est pas prise.

— Axe Nord-Sud : Van Meenen.

1.2. Par ailleurs, la continuité des ouvrages souterrains nécessite la réalisation des tronçons :

— rue d'Angleterre (tunnel seul);

— Parvis de St-Gilles (tunnel et station).

1.3. Tenslotte, zo de kunstwerken die met metro geexploiteerd worden geen bijzondere toegangen aan de uiteinden behoeven, dan is dit zeker niet het geval met deze die met sneltrams worden uitgebaat.

Voor de Noord-Zuidas, waarvan de huidige exploitatiewijze (premetro) niet moet gewijzigd worden op korte en middellange termijn, zal de realisatie van het station Albert en de open helling in de Albert- en Jupiterlaan de bestaande problemen oplossen.

Voor de Kleine Ringas daarentegen, zo de premetro-exploitatie behouden blijft, is het noodzakelijk een Zuid-Westelijk toegang te voorzien voor het Raadplein in Anderlecht en een Noord-Westelijke in de steenweg op Jette.

Deze twee toegangen zijn evenwel overbodig indien een metro-exploitatie voorzien wordt, hetgeen volgens de resultaten van de Sobemap-studie een gunstigere oplossing biedt. In dit geval dient de verbinding tussen de steenweg op Bergen en het Weststation te worden gerealiseerd (tunnel, viadukt over het kanaal en twee stations).

1.4. Vanaf het ogenblik dat de basis van een metronet aanwezig is, wordt het over het algemeen interessant de antennes te verlengen.

Enerzijds neemt het kliënteel dat zonder reisonderbreking bediend wordt toe en zelfs ingeval van onderbreking verbetert de commerciële snelheid; anderzijds kan de kostprijs van de werken in de periferie worden verminderd en zijn de exploitatiekosten marginaal.

In deze kontekst kan overwogen worden de structuur van het net te reorganiseren en een vertakking naar Berchem uit te bouwen, verbonden aan de Oost-Westas, terwijl de antenne naar Laken op de Kleine Ring zou aangesloten worden.

De te bouwen kunstwerken zijn de volgende :

metro Oost-West :

— tak Berchem : Ossegem, Karreveld, Mettewie;
— tak Anderlecht : Bizet;
— tak Oudergem : Transvaal;
— Tak Woluwe : Bornival, Stockel;

kleine Ring :

— tak Laken : Heysel (definitief station), Amandelbomen (Modelwijk);
— tak Jette : Carton de Wiart, Spiegelstraat (met mogelijkheid tot verlenging naar A. Z.).

Deze projekten zouden nog het voorwerp kunnen uitmaken van grondige socio-economische studies. De resultaten van de SOBEMAP-studie (varianten 5 en 6) hebben evenwel het belang van deze uitbreidingen reeds aangetoond.

1.5. Op het ogenblik dat de fundamentele opties genomen worden t.a.v. de structuur en de exploitatiewijze van het M. I. V. B.-net, zal het tenslotte noodzakelijk zijn de bouw aan te vatten van de installaties voor het onderhoud, de herstelling en de stalling van het rollend materieel, bestemd om de verouderde installaties te vervangen die op dit ogenblik in gebruik zijn.

Als besluit, voor Brussel, kan gesteld dat de enige werken die in 1985 kunnen overwogen worden betrekking hebben op :

— de verlengingen van de Oost-Westas;
— de Noord-Zuidas : Engelandstraat en St.-Gillisvoorplein.

1.3. Enfin, si les ouvrages exploités en métro ne nécessitent pas d'ouvrages d'accès spéciaux à leurs extrémités, il n'en va pas de même en ce qui concerne ceux qui sont exploités en métro léger.

L'axe Nord-Sud dont le mode d'exploitation actuel (prémétro) ne doit être modifié ni à court ni à moyen terme, la réalisation de la station Albert et de la trémerie des avenues Albert et Jupiter résout les problèmes encore en suspens.

Par contre, pour l'axe Petite Ceinture, si son exploitation en prémétro est maintenue, il y a lieu de prévoir un ouvrage d'accès au Sud-Ouest, vers la place du Conseil à Anderlecht et au Nord-Ouest, chaussée de Jette.

Au contraire, si son exploitation est assurée en métro — solution plus favorable, selon l'analyse des résultats de l'étude Sobemap — ces deux ouvrages sont inutiles; il faut, alors, réaliser les ouvrages de jonction entre la chaussée de Mons et la Gare de l'Ouest (tunnel, passage en viaduc sur le canal et deux stations).

1.4. A partir du moment où les ouvrages de base d'un réseau métro sont en place, les prolongements d'antennes constituent généralement des opérations intéressantes.

D'une part, la clientèle desservie sans rupture de charge augmente et, dans le cas où il y a rupture, la vitesse commerciale moyenne s'améliore; d'autre part, le coût de réalisation des ouvrages en périphérie peut être réduit et les charges d'exploitation sont marginales.

Dans ce contexte, on peut envisager une réorganisation de la structure du réseau et le développement d'une antenne vers Berchem rattachée à l'axe Est-Ouest, tandis que l'antenne de Laeken est greffée sur la Petite Ceinture.

Les ouvrages à construire se présentent comme suit :

métro Est-Ouest :

— branche Berchem : Ossegem, Karreveld, Mettewie;
— branche Anderlecht : Bizet;
— branche Auderghem : Transvaal;
— branche Woluwe : Bornival, Stockel;

petite Ceinture :

— branche Laeken : Heysel (station définitive), Amandiers (Cité modèle);
— branche Jette : Carton de Wiart, Miroir (avec possibilité de prolongation vers A.Z.).

Ces projets pourraient encore faire l'objet d'études socio-économiques approfondies; les résultats de l'étude Sobemap ont toutefois déjà fait apparaître (variantes 5 et 6) l'intérêt de ces prolongements.

1.5. Au moment où les options fondamentales seront prises en ce qui concerne la structure et le mode d'exploitation du réseau de la S. T. I. B., il sera enfin nécessaire de mettre en chantier les installations d'entretien, de réparation et de garage du matériel ferré, destinées à remplacer les installations anciennes et peu performantes qui sont actuellement en service.

En conclusion, pour Bruxelles, les seuls travaux qui peuvent être envisagés pour 1985 concernent :

— les prolongements de l'axe Est-Ouest;
— l'axe Nord-Sud : rue d'Angleterre et Parvis de St.-Gilles.

Voor de Oost-Westas :

— het vak Woluwe is in voorbereiding en zal eerstdaags aanbesteed worden (vastlegging begin 1985 : 550 miljoen F);
— het vak Bizet is in het stadium van de bouwvergunning;
— het vak Laken (Heysel) kan maar aangevat vanaf eind 1985;
— het vak Oudergem is nog in studiefase.

Voor de Noord-Zuidas is het St.-Gillisvoorplein reeds meer dan één jaar in het stadium van de bouwvergunning en vormt de Engelandstraat een praktisch onoplosbaar probleem ingevolge de oppositie van de Gemeente en het Gewest tegen de afbraak die op termijn onafwendbaar lijkt.

Anderzijds kan geen enkele nieuwe werf op de Kleine Ring en aan zijn uiteinden geopend worden zolang de beslissing over de exploitatiewijze niet genomen is.

Deze situatie vindt haar weerslag in de begroting 1985, waar voor Brussel een bedrag van 3 720 miljoen F (het laagste in constante franken sinds 1975) uitgetrokken wordt, waarvan bijna de helft voor werkingskosten, studies, verrekeningen, herzieningen en diverse...

2) *Charleroi*

De installaties in eigen baan van de Lichte Metro van Charleroi, welke in dienst zijn op de antenne naar Fontaine-l'Evêque, hebben de lijnen van de N. M. V. B. in de wegenis vervangen. Zij vormen een integrerend deel van het net van de N. M. V. B. die ze met eigen materieel exploiteert. Het onderhoud en de exploitatie van de stations blijft daarentegen ten laste van de S. T. I. C., die daar geen enkel voordeel uithaalt. Dit zal ook het geval zijn voor de antennes naar Courcelles en Gosselies wanneer deze zullen aangelegd zijn.

De antennes naar Châtelet en Gilly, die zich in de zone bevinden die aan de S. T. I. C. werd toevertrouwd, stelden andere problemen. De beslissing van de Minister van 12 september 1984 de exploitatie van deze antennes aan de N. M. V. B. toe te vertrouwen en een nieuwe maatschappij op te richten die een Gemeenschap van het stedelijk gemeenschappelijk vervoer voor de Agglomeratie van Charleroi vormt, waarbij N. M. V. B. en S. T. I. C. tegen betaling hun diensten ter beschikking stellen, heeft de horizon enigszins opg klaard.

In deze optiek dienen volgende prioriteiten bij de uitvoering van de werken in de eerstkomende jaren te worden geëerbiedigd :

1. afwerking en uitrusting van de vakken waarvan de ruwbouw in uitvoering is.
2. verwezenlijking van de nog niet aangevatte tussenliggende vakken die moeten toelaten de antennes naar Fontaine-l'Evêque, Gilly en Montignies-sur-Sambre volledig in eigen baan te exploiteren.
3. realisatie van de kunstwerken van het oostelijk gedeelte van de stadsring tussen het Zuidstation en Waterloo.
4. verlenging van de antennes van Montignies naar Châtelet en de verwezenlijking van de antennes naar Courcelles en Gosselies - Ransart, in functie van de budgettaire mogelijkheden en de resultaten van de kosten-baten-analysen die voor deze laatste investeringen dienen uitgevoerd te worden.

Het ter beschikking stellen van de N. M. V. B.-lijn nr 119 kan hierbij een essentieel element zijn.

Op het ogenblik dat de organisatie van de uitbating van het L. M. C. net zal bepaald worden, dient eveneens de bouw van een eventuele stelplaats (garage werkplaats) geprogrammeerd te worden.

Pour l'axe Est-Ouest :

— le tronçon Woluwé est en préparation et sera adjugé incessament (engagement début 1985 : 550 millions de F);
— le tronçon Bizet est au stade du permis de bâtir;
— le tronçon Laeken (Heysel) ne pourra être entamé qu'à la fin de 1985;
— le tronçon Auderghem est à l'étude.

Pour l'axe Nord-Sud, le Parvis de St.-Gilles est au stade du permis de bâtir depuis plus d'un an; la rue d'Angleterre constitue, quant à elle, un problème pratiquement insoluble du fait de l'opposition de la commune et de la Région à une démolition qui paraît à terme inévitable.

Par contre, aucun nouveau chantier ne peut être engagé le long de la Petite Ceinture et à ses extrémités aussi longtemps que son mode d'exploitation n'est pas arrêté.

Cette situation se répercute dans le budget 1985 qui prévoit, pour Bruxelles, un montant de 3 720 millions de F (le budget le plus réduit en francs courants depuis 1975) dont près de la moitié en frais de fonctionnement, études, décomptes, révisions, divers ...

2) *Charleroi*

Les installations en site propre du M. L. C. actuellement en service sur l'antenne de Fontaine l'Evêque, ont remplacé des lignes vicinales qui étaient en voirie. Ces installations font partie intégrante du réseau de la S. N. C. V. qui les exploite avec son matériel roulant. L'entretien et l'exploitation des stations sont, par contre, à charge de la S. T. I. C. qui n'en retire aucun profit. Il en sera de même des antennes de Courcelles et de Gosselies lorsqu'elles seront réalisées.

Les antennes de Châtelet et de Gilly qui se trouvent, elles, dans la zone attribuée à la S. T. I. C., soulevaient d'autres problèmes. La décision du Ministre du 12 septembre 1984 de confier l'exploitation de ces antennes à la S. N. C. V. et de créer une nouvelle société constituant une Communauté des Transports en Commun urbains de l'Agglomération de Charleroi, à laquelle la S. N. C. V. et la S. T. I. C. apportent moyennant rémunération, les services correspondant à leurs aptitudes propres, a éclairci l'horizon.

Dans cette optique, les priorités à respecter dans les travaux à réaliser au cours des prochaines années, sont les suivantes :

1. parachèvement et équipement des tronçons dont le génie civil est en cours.
2. réalisation des tronçons intermédiaires non encore entamés, permettant de mettre en site propre total les antennes de Fontaine l'Evêque, Gilly et Montignies-sur-Sambre.
3. réalisation des ouvrages de la partie est de la boucle centrale entre la Gare du Sud et Waterloo.
4. prolongation de l'antenne de Montignies jusqu'à Châtelet, et réalisation des antennes de Courcelles et Gosselies - Ransart, en fonction des possibilités budgétaires et des résultats des études coûts-bénéfices qui devraient être effectuées pour ces dernières réalisations. La mise à disposition du site de la ligne 119 S. N. C. B. pourrait être un élément essentiel de ces études.

Au moment où l'organisation de l'exploitation du réseau M. L. C. sera définie, il y aura également lieu de programmer la construction d'un dépôt éventuel (garage - atelier).

De totale kostprijs van die werken wordt geraamd op 12 000 miljoen F.
De begroting 1985 bedraagt voor Charleroi 2 500 miljoen F, waarvan 1 750 miljoen F aan nieuwe werken.

3) *Luik*

In het kader van de werken die principieel goedgekeurd zijn, maar heden opnieuw in vraag gesteld worden, moet te Luik nog het ondergrondse busstation aan de Place St-Lambert bedrijfsklaar gemaakt worden. De werken die nog voorzien worden, beperken zich tot de tweede fase van de ruwbouw van de tweede étape en de afwerking en uitrusting van het station.
Het totaal bedrag van deze werken wordt geraamd op 1 750 miljoen F.
Er dient nochtans opgemerkt dat de hogere overheid al sinds geruime tijd de noodzakelijkheid erkend heeft van een vervoerlijn, die parallel loopt met de Maas en een grotere capaciteit biedt dan een buslijn.
Een dergelijke as zou inderdaad de kwaliteit van de dienstverlening aanzienlijk kunnen verbeteren en mits een grondige herstructurering van het S. T. I. L.- en N. M. V. B.-net exploitatiebesparingen mogelijk maken.
Belangrijke studies zijn al uitgevoerd geworden, eerst in de optiek van een metro op geringe diepte, later van een metro op grote diepte (in de rots). Om verschillende redenen werden die twee oplossingen opgegeven.

Toen het T. A. U.-project van de C.R.T.H. bij de S.T.I.L. bekend werd, heeft dit een grote belangstelling verwekt en werd een economische studie aangevat bestaande uit een vergelijking tussen het huidig systeem (autobusdienst) en een T. A. U. oplossing.
Deze studie is praktisch beëindigd; ze zal het voorwerp vormen van een bijzonder verslag aan de Minister waarbij eveneens het project van de Gemeenteoverheid van Bergen om daar een T. A. U.-lijn te installeren zal voorgesteld worden.
Wat de T. A. U.-met automatische besturing betreft, verlopen de proeven op de testbaan van Jumet volgens het door de promotoren opgestelde programma en zijn de rersultaten bevredigend.
Een tweede prototype — in commerciële versie — is in aanbouw en zal in februari 1985 op de testbaan aankomen. In mei 1985 (U. I. T. P. congres) zal het volledig circuit, met een uitgerust station en integraal automatisch werkend, kunnen voorgesteld worden.
Op technisch vlak kan de realisatie van een T. A. U.-lijn in Luik overwogen worden. Indien de resultaten van de economische studie bevredigend zijn en de hogere overheid van oordeel is dat een investering van ongeveer 15 000 miljoen F over 15 jaar in het gemeenschappelijk vervoer van Luik mogelijk is, dient de begroting 81.28 vanaf 1986 te worden aangepast; 1985 hoofdzakelijk bestaande uit de voorbereidende studies.

4) *Antwerpen*

Een onderzoek van de stand der werkzaamheden vanuit het oogpunt van een snelle rendabilisatie van de reeds gebouwde of in aanbouw zijnde kunstwerken leidt tot de vaststelling dat geen enkel vak in aanmerking komt voor een snelle exploitatie.

Inderdaad, onafhankelijk van nog uit te voeren voltooiings- en uitrustingswerken :

— moet het vak Opera-Astrid-Foorplein/Morckhoven nog aangevuld worden met de tunnel en stations te bouwen in de Frankrijklei;

Le coût global de ces travaux est estimé à 12 000 millions de F.
Le budget de 1985 s'élève pour Charleroi, à 2 500 millions de F dont 1 750 millions de F en travaux nouveaux.

3) *Liège*

Dans le cadre des travaux dont le principe est approuvé — mais, actuellement, remis en question — il reste, à Liège, à rendre opérationnel, la gare routière souterraine de la place St-Lambert. Les chantiers encore à prévoir se limitent donc à la deuxième phase du génie civil de la deuxième étape, au parachèvement et à l'équipement de la gare.

Le montant total de ces travaux est estimé à 1 750 millions de F.
Toutefois depuis de nombreuses années, la nécessité d'un axe de transport d'une capacité supérieure à celle que procure l'autobus, parallèlement à la Meuse, a été reconnue et admise par l'autorité supérieure.
Un tel axe serait en effet susceptible d'améliorer sensiblement la qualité du service tout en permettant des économies d'exploitation, grâce à une restructuration profonde des réseaux S. T. I. L. et S. N. C. V.
Des études importantes ont été menées, tout d'abord, dans l'optique d'un métro à faible profondeur, puis d'un métro à grande profondeur (creusé dans la roche). Ces deux solutions ont été successivement abandonnées pour diverses raisons.
Au moment où le projet T. A. U. du C. R. T. H. a été porté à la connaissance de la S. T. I. L., celui-ci a provoqué un très vif intérêt et une étude économique consistant en une comparaison des solutions : autobus (situation actuelle) — T. A. U. a été entamée.
Cette étude est pratiquement terminée; elle fera l'objet d'un rapport particulier au Ministre dans lequel sera en outre pris en compte le projet des autorités locales montoises d'installer une ligne T. A. U. à Mons.

En ce qui concerne le T. A. U., à fonctionnement automatique, les essais se déroulent selon le programme prévu par les promoteurs sur le circuit d'essais de Jumet et les résultats en sont satisfaisants.
Un deuxième prototype — en version commerciale — est en construction et rejoindra le circuit en février 1985. En mai 1985 (congrès U. T. I. P.), le circuit complet — avec une station équipée — pourra être présenté en fonctionnement automatique intégral.
Sur le plan technique, la réalisation d'une ligne T. A. U. à Liège peut être envisagée. Si les résultats de l'étude économique sont jugés satisfaisants et si l'autorité supérieure estime pouvoir engager un investissement de l'ordre de 15 000 millions de F à répartir sur 15 ans, pour les transports en commun de Liège, le budget 81.28 devra être adapté en conséquence à partir de 1986, l'année 1985 étant consacrée aux études préparatoires.

4) *Anvers*

Un examen de l'état des travaux sous l'angle d'une rentabilisation rapide des ouvrages déjà construits ou en cours de construction, conduit à constater qu'aucun tronçon n'est susceptible d'être exploité rapidement.

En effet, indépendamment des travaux de parachèvement et d'équipement à réaliser :

— le tronçon Opéra-Astrid-Foorplein/Morckhoven doit encore être complété par les tunnels et stations à construire Frankrijklei;

— moeten de vakken Astrid-Elisabeth-Schijnpoort en Astrid-Carnot-Schijnpoort door een tunnelkoker en twee stations vervolledigd worden : Schijnpoort en Sportpaleis.

Ten slotte dient het vak Plantin-Groenplaats (in dienst) naar de Linkeroever (Van Eedenplein) verlengd te worden met een lange tunnel onder de Schelde en de wijk gelegen tussen de Groenplaats en de kaai, en dient het station Groenplaats heringericht te worden.

Voegt men hierbij de geplande bouw van een nieuwe remise-werkplaats, dan kunnen deze werken globaal op 15 000 miljoen F geraamd worden.

Het gelijktijdig realiseren van al deze objectieven, zoals voorgesteld door M. I. V. A., vertraagt alle indienststellingen met meerdere jaren en verhoogt voor de gemeenschap de last van de tussenintresten op de reeds uitgevoerde investeringen.

Rekening houdend met de budgettaire beperkingen, die de kredieten voor Antwerpen waarschijnlijk tot onder de 2 000 miljoen F per jaar zullen terugbrengen, heeft de Bevordering van het Stedelijk Vervoer in 1983 voorgesteld prioriteit te geven aan de as die met een minimum aan kosten bedrijfsklaar gemaakt kan worden : Frankrijklei-Opera-Astrid-Zegel-Foorplein/Morckhoven.

Dit voorstel is niet aanvaard geworden; inderdaad, de ruwbouwwerken van de stations Schijnpoort en Sport werden aanbesteed evenals de tunnel onder de Schelde. Het totaal bedrag van de kunstwerken waarvan de ruwbouw uitgevoerd of in uitvoering is beloopt meer dan 14 000 miljoen F (10 km en 14 stations) zonder enige mogelijkheid tot indienstname dan binnen meerdere jaren.

De begroting 1985 voorziet de architecturale afwerking van drie stations en de signalisatie van de as Schijnpoort-Linkeroever; het grootste gedeelte van de begroting wordt evenwel opgeslorpt door de werkingskosten, studies, prijsherzieningen en verrekeningen van werken in uitvoering (1 935 miljoen F).

5) Gent

Het enige belangrijke kunstwerk dat gepland is in het kader van de bevordering van het stadsvervoer te Gent betreft de doorsteek onder het spoorwegstation Gent St-Pieter evenals de verlenging van het tramnet ten zuiden van dit station.

De voorstudies werden aangevat; er lijkt evenwel nog geen algemene consensus over deze projecten te zijn bereikt. Het is dan ook voorbarig de uitvoering van die werken nu reeds te voorzien.

De enige tussenkomsten van de begroting van de B. S. V. hebben betrekking op plaatselijke inrichtingen van eigen banen binnen de grenzen van het huidige M. I. V. G.-net en de vaste installaties van een experimentele trolleybuslijn.

De begroting voor 1985 bedraagt 190 miljoen F.

E. *Werken uit te voeren voor rekening van de N. M. V. B. met Staatsgelden*

Tot slot, dient erop gewezen dat sinds 1983, de tekstomschrijving van het begrotingsartikel 81.28 uitgebreid werd tot het interstedelijk vervoer (N. M. V. B.).

Naar analogie met de sinds meer dan 20 jaar gevoerde politiek t.a.v. de M. I. V.'s, hebben de investeringen ten laste van dit begrotingsartikel hoofdzakelijk betrekking op vaste installaties (kunstwerken, sporen, diverse electrische uitrustingen...) verwezenlijkt in het kader van de modernisatie van het vervoerssysteem. Ze strekken zich ook uit tot de infrastructuur en algemene uitrustingen van remise-werkplaatsen.

— les tronçons Astrid-Elisabeth-Schijnpoort et Astrid-Carnot-Schijnpoort doivent encore être complétés par un tronçon de tunnel et deux stations : Schijnpoort et Sportpaleis.

Enfin, le tronçon Plantin-Groenplaats (en service) doit être prolongé vers la rive gauche (Van Eedenplein) par un long tunnel sous l'Escaut et le quartier situé entre la Groenplaats et les quais, avec réaménagement de la station Groenplaats.

Si l'on y ajoute la construction envisagée d'un nouveau dépôt-atelier, l'ensemble de ces travaux peut être estimé à 15 000 millions de F.

La poursuite simultanée de tous ces objectifs, proposée par la M. I. V. A., reporte toute mise en service à plusieurs années et accroît pour la collectivité, la charge des intérêts intercalaires relatifs aux investissements déjà exécutés.

Compte tenu des restrictions budgétaires qui limiteront probablement à moins de 2 000 millions de F par an, les crédits alloués aux travaux d'Anvers, la Promotion des Transports Urbains a proposé en 1983 de donner la priorité à l'axe susceptible d'être rendu opérationnel à moindre frais, à savoir : Frankrijklei-Opéra-Astrid-Zegel-Foorplein/Morckhoven.

Cette proposition n'a pas été retenue; en effet, les travaux de génie civil des stations de Schijnpoort et de Sport ont été adjugés, de même que la traversée de l'Escaut.

Le montant total des ouvrages dont le génie civil est réalisé ou en cours de réalisation s'élève à plus de 14 000 millions de F (10 km et 14 stations) sans possibilité de mise en service avant plusieurs années.

Le budget de 1985 prévoit les travaux de parachèvement de trois stations et la signalisation de l'axe Schijnpoort-Rive gauche; la majorité du budget est toutefois absorbée par les frais de fonctionnement, études, révisions et décomptes de chantiers en cours (1 935 millions de F).

5) Gand

Le seul ouvrage important envisagé en faveur de la promotion des transports urbains à Gand, concerne le franchissement en souterrain de la ligne de chemin de fer, sous la gare de Gand St-Pierre et l'extension du réseau ferré au sud de celle-ci.

Les études préliminaires ont été entamées; il semble toutefois qu'il n'y a pas un consensus général sur ces projets. Il est donc prématuré de prévoir, pour le moment, l'exécution de ces travaux.

Les seules interventions du budget de la P. T. U. concerneront donc des aménagements ponctuels de sites propres dans les limites du réseau actuel de la M. I. V. G. et les installations fixes d'une ligne expérimentale de trolleybus.

Le budget prévu pour 1985 s'élève à 190 millions de F.

E. *Travaux à exécuter pour le compte de la S. N. C. V. mais à charge du budget de l'Etat*

Il faut signaler que, depuis 1983, l'intitulé de l'article budgétaire 81.28 s'étend également aux transports suburbains (S. N. C. V.).

Par analogie avec la politique suivie depuis plus de 20 ans vis-à-vis des S. T. I., les investissements pris en charge par l'article budgétaire concernent essentiellement les installations fixes (ouvrages d'art, voies, équipements électriques divers...) réalisées dans le cadre d'une modernisation du système de transport. Ils s'étendent également aux infrastructures et équipements généraux des ateliers-dépôts.

In het geval van de N. M. V. B. gaat het hoofdzakelijk om de modernisatie van de tramlijnen aan de Kust en in Henegouwen (in relatie met het L. M. C.-net van Charleroi), de dépot van Jumet en de aansluitingspunten op het N. M. B. S.-net. Er wordt eveneens overwogen een centrale dispatching te bouwen voor het busnet van de N. M. V. B. gesteund op een nationaal radionet.

Bepaalde administratieve moeilijkheden die voortvloeiden uit het feit dat de investeringen met eigen fondsen van de N. M. V. B. in 1983 overgedragen werden op de investeringsbegroting van de Staat, zijn bijna opgelost.

De voorziene begroting voor 1985 bedraagt 620 miljoen F.

HOOFDSTUK IV

De problematiek van het wegverkeer en van het vervoer over de weg

A. *Inschrijving van de voertuigen*

De studie inzake versoepeling van de formaliteiten van de aanvraag om inschrijving is beëindigd.

Alle betrokkenen werden geconsulteerd en hebben de gelegenheid gekregen hun advies uit te brengen :

— het Ministerie van Financiën (B. T. W., douane, directe belastingen);
— het Ministerie van Landsverdediging;
— Het Ministerie van Binnenlandse Zaken;
— de Generale Staf van de Rijkswacht;
— de G. O. C. A.;
— Febiac.

Project 1985 :

Een ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 31 december 1953 houdende regeling nopens de inschrijving van de motorvoertuigen, is in voorbereiding.

Dit nieuwe besluit moet :

1. een voor de gebruiker begrijpelijkere coördinatie vormen van al de op de inschrijving betrekking hebbende bepalingen en een praktische leidraad zijn;

2. voorzien in een betere regeling voor de afgifte van de handelaarsplaten en tegemoetkomen aan de opmerkingen van de E. E. G. in dat verband;

3. voorzien in een andere regeling voor de afgifte van de proefrittenplaten;

4. voorzien in de afgifte van een plaat met een ander teken in geval van verlies, diefstal of andere reden, van het niet meer in het bezit zijn van de plaat;

5. voorzien in de mogelijkheid dat kinderen de plaat van de ouders kunnen overnemen;

6. voorzien van bepalingen inzake de manier van plaatsing van de platen (cfr. richtlijn E. E. G. 74/151);

7. voorzien in een regeling om de nog in omloop zijnde niet-retroflecterende officiële inschrijvingsplaten van de auto's progressief te vervangen door retroflecterende platen;

8. voorzien in een duidelijkere afbakening van de regels met betrekking tot de A-, E-, P- en RDG-platen.

Dans le cas de la S. N. C. V., il s'agit essentiellement de la modernisation des lignes ferrées de la Côte et du Hainaut (en relation avec le réseau M. L. C. de Charleroi) et du dépôt de Jumet ainsi que des points de correspondance avec la S. N. C. B. Il est envisagé également de mettre sur pied un dispatching central du réseau bus de la S. N. C. V. s'appuyant sur un réseau radio national.

Certaines difficultés administratives provenant du fait que le budget « investissement » de l'Etat a pris, en 1983, le relais des « investissements sur fonds propres » de la S. N. C. V., sont en voie de solution.

Le budget prévu pour 1985 s'élève à 620 millions de F.

CHAPITRE IV

Les problèmes de la circulation routière et du transport par route

A. *Immatriculation des véhicules*

L'étude au sujet de l'assouplissement des formalités de la demande à l'immatriculation est terminée.

Tous les intéressés ont été consultés et ont eu l'occasion d'émettre leur avis :

— le Ministère des Finances (T. V. A., douanes, contributions directes);
— le Ministère de la Défense nationale;
— le Ministère des Affaires intérieures;
— l'Etat-major général de la Gendarmerie;
— le G. O. C. A.;
— Febiac.

Projet 1985 :

Un projet d'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 31 décembre 1953 portant réglementation de l'immatriculation des véhicules à moteur est en préparation.

Ce nouvel arrêté doit :

1. former une coordination de toutes les dispositions en matière d'immatriculation plus compréhensible pour l'usager et constituer ainsi un guide pratique;

2. pourvoir à une meilleure organisation de la remise des plaques marchandes et obvier aux remarques de la C. E. E. à ce sujet;

3. pourvoir à une autre organisation de la remise des plaques d'essais;

4. pourvoir à la remise d'une plaque présentant des caractères différents dans les cas où le propriétaire ne serait plus en possession de la plaque par suite de perte, vol ou autres causes;

5. pourvoir à la possibilité que les enfants reprennent la plaque des parents;

6. pourvoir aux dispositions sur la manière de placer les plaques (cf. directive de la C. E. E. 74/151);

7. pourvoir à un règlement prévoyant le remplacement progressif des plaques officielles non réfléchissantes encore en cours par des plaques réfléchissantes.

8. pourvoir à une délimitation plus distincte des règles concernant les plaques A-, E-, P- et RDG.

Voorts wordt verder gewerkt aan de invoering van een wettelijke basis voor de inschrijving van de aanhangwagens, wetsontwerp zopas goedgekeurd in de Senaat, daarna overgezonden naar de Kamer, zodat in 1985 kan gestart worden met die inschrijving.

Om praktische redenen zullen de bromfietsen daarna ingeschreven worden.

Verder is het ook de bedoeling om de verplichting in te voeren dat de voorplaten van de auto's retroflecterend moeten zijn.

Deze goedgekeurde platen zullen evenwel via de privé kunnen aangeschaft worden.

B. *Technische eisen van de voertuigen*

1) *Auto's*

— Op 16 november 1984 werd een koninklijk besluit uitgevaardigd tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's en hun aanhangwagens moeten voldoen.

Daarin worden bijkomende of aangepaste voorschriften voorzien voor de personenauto's, de auto's dubbel gebruik, de minibussen, de lichte vrachtauto's, de kampeerauto's, de vrachtauto's en de voertuigen voor traag vervoer :

1. Voor de kampeerauto's wordt een sluitende definitie voorzien en worden voorschriften uitgevaardigd teneinde een normaal verkeer toe te laten voor dit type van voertuigen, waarbij de vervoerde inzittenden zo goed mogelijk beschermd worden.

2. De nieuwe personenauto's en auto's dubbel gebruik die vanaf 1 januari 1987 in het verkeer worden gebracht moeten verplicht uitgerust zijn met veiligheidsgordels voor alle zitplaatsen.

3. De verplichting wordt ingevoerd waarbij alle personenauto's en auto's dubbel gebruik in dienst gebracht vanaf 1 januari 1986 verplicht moeten uitgerust worden met een goedgekeurde achteruitkijkspiegel geplaatst aan de kant van de passagier, teneinde het verkeer op meervakswegen veiliger te maken.

4. De verplichting wordt ingevoerd dat alle voertuigen voor het goederenvervoer met een hoogst toegelaten gewicht van meer dan 3 500 kg (met uitzondering van de tractoren) en ook de trage voertuigen moeten uitgerust zijn met goedgekeurde retroflecterende en fluorescerende borden aangebracht achteraan het voertuig.

Deze signalisatie moet toelaten dat deze voertuigen zowel overdag als 's nachts beter herkend worden.

5. Vanaf 1 januari 1986 moeten alle nieuw goedgekeurde personenauto's en auto's dubbel gebruik uitgerust zijn met goedgekeurde hoofdsteunen voor de voorste zitplaatsen. Deze hoofdsteunen vormen inderdaad een onmisbare aanvulling op de veiligheidsgordel.

6. Tot aanpassing aan de technologische en commerciële situatie wordt tenslotte een grote verandering doorgevoerd op het vlak van de gewichten en de afmetingen van de bedrijfsvoertuigen. De nieuwe voorschriften zijn de vrucht van zeer opbouwende gesprekken die gedurende meer dan twee jaar gevoerd werden tussen mijn departement, het departement Openbare Werken, de representatieve beroepsverenigingen van de constructeurs, van de vervoerders, van de Belgische ondernemingen, van de herstellers...

En outre, les travaux parlementaires relatifs à l'immatriculation des remorques se poursuivent, le projet de loi récemment approuvé au Sénat étant actuellement renvoyé à la Chambre, de façon que cette immatriculation démarre en 1985.

Pour des raisons d'ordre pratique, les cyclomoteurs seront immatriculés ultérieurement.

On envisage en outre d'introduire l'obligation pour les plaques avant des voitures d'être réfléchissantes.

Il serait toutefois possible de se procurer ces plaques homologuées dans le privé.

B. *Conditions techniques des véhicules*

1) *Automobiles*

— Le 16 novembre 1984 fut promulgué un arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général fixant les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques.

Des prescriptions supplémentaires ou adaptées y ont été prévues pour les voitures, les voitures mixtes, les minibus, les camionnettes, les motorhomes, les camions et les véhicules affectés au transport lent :

1. Pour les motorhomes, une définition concluante a été prévue et des prescriptions ont été promulguées afin d'assurer une circulation normale à ce type de véhicules et la meilleure protection possible aux passagers.

2. Les nouvelles voitures et voitures mixtes mises en circulation à partir du 1er janvier 1987 devront obligatoirement être munies de ceintures de sécurité pour toutes les places assises.

3. Toutes les voitures et voitures mixtes mises en service à partir du 1er janvier 1986 devront être munies d'un miroir rétroviseur homologué, placé côté passager, afin de rendre leur circulation plus sûre sur les voies à plusieurs bandes de circulation.

4. Tous les véhicules affectés au transport de choses dont le poids maximal autorisé dépasse 3 500 kg (à l'exception des tracteurs) ainsi que les véhicules lents devront être munis de panneaux réfléchissants et fluorescents homologués, placés à l'arrière du véhicule.

Cette signalisation permettra de mieux reconnaître ces véhicules, tant durant le jour que durant la nuit.

5. A partir du 1er janvier 1986, toutes les voitures et voitures mixtes, nouvellement approuvées, devront obligatoirement être équipées d'appuies-tête aux places assises à l'avant. Ces appuies-tête constituent en effet le supplément indispensable à la ceinture de sécurité.

6. Finalement, un grand changement sera réalisé au niveau des poids et dimensions des véhicules utilitaires, en vue de leur adaptation à la situation technologique et commerciale. Ces nouvelles dispositions sont le fruit des entretiens très constructifs que le département des Communications a eus pendant deux ans avec le département des Travaux publics, les unions professionnelles représentatives des constructeurs, des transporteurs, des entreprises belges, des réparateurs...

Een consensus werd bereikt in die zin dat het hoogst toegelaten gewicht van de voertuigcombinaties, die zijn ofwel de combinatie vrachtwagen + aanhangwagen, ofwel trekker + oplegger (respectievelijk 40 ton en 38 ton), wordt opgetrokken naar 44 ton, met daartegenover een vermindering van de asdrukken van 13 ton naar 10 ton voor een dragende as en naar 12 ton voor een trekas (motoras).

Daardoor zullen de voertuigen meer kunnen laden en zullen nochtans de wegen minder aangetast worden daar de gewichten op de assen verminderen.

2) *Tweewielers*

Eveneens in het kader van een hogere verkeersveiligheid werden inzake de tweewielers (fietsen, bromfietsen en motorfietsen) enkele belangrijke voorschriften uitgevaardigd :

1. De bromfietsers en de motorrijders zijn vanaf 1 maart 1984 verplicht om ook overdag hun dimlicht en het rode achterlicht bestendig te gebruiken (koninklijk besluit van 21 december 1983 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer).

2. De zijdelingse retroflectoren en retroflecterende banden van bromfietsen moeten vanaf 1 januari 1985 van een goedgekeurd type zijn (koninklijk besluit van 21 december 1983 betreffende de goedkeuringseisen waaraan de retroflectoren en retroflecterende banden voor rijwielen en hun aanhangwagens alsook de zijdelingse retroflectoren en retroflecterende banden voor bromfietsen moeten voldoen).

3. Volgens ditzelfde koninklijk besluit van 21 december 1983 moeten de fietsen vanaf 1 januari 1985 uitgerust zijn met goedgekeurde reflectoren, dit zijn :

— witte reflector vooraan;
— rode reflector achteraan;
— 2 gele of oranje reflectoren op elke pedaal;
— zijdelingse signalisatie : ten minste twee gele of oranje reflectoren met dubbel front op elk wiel en/of een witte reflecterende cirkelvormige strook gevulcaniseerd aan weerszijden in de banden.

4. Tevens moet elke fiets vanaf 1 januari 1985 verplicht uitgerust zijn met twee doeltreffende remmen, de ene op het voorwiel werkend, de andere op het achterwiel.
Daarenboven moet elke fiets vanaf 1 januari 1985 vooraan een wit of geel niet verblindend licht voeren en achteraan een rood licht.

3) *Vrachtauto's*

Voor de vrachtauto's die aangewend worden voor het vervoer van gevaarlijke afvalstoffen in tanks werd een specifiek koninklijk besluit uitgevaardigd inzake de constructievereisten.

Daardoor wordt het mogelijk voertuigen te bouwen die voorzien zijn van de noodzakelijke specifieke uitrustingen, zoals zuigleidingen en drukleidingen, niveau-meetapparatuur, enz., zonder dat de veiligheid in het gedrang komt.

C. *Technische controle van de voertuigen*

In het kader van een voortdurend streven naar een betere dienstverlening voor de gebruiker, werd vanaf 1 oktober 1984 de vrije keuze van het station ingevoerd.

Un consensus fut atteint dans ce sens que le poids maximal autorisé des trains de véhicules, c'est-à-dire soit la combinaison camion + remorques, soit la combinaison tracteur + plateau de chargement (poids respectifs de 40 tonnes et 38 tonnes) a été élevé jusque 44 tonnes tout en reprenant par contre une diminution des pressions sur les essieux de 13 tonnes à 10 tonnes par essieu porteur et à 12 tonnes par essieu tracteur (essieu moteur).
Les véhicules pourront ainsi transporter une plus grande charge tout en provoquant une dégradation moindre de la voirie puisque les poids sur les essieux ont été diminués.

2) *Les deux roues*

Dans le cadre de l'amélioration de la sécurité routière, quelques dispositions importantes relatives aux deux roues (bicyclettes, cyclomoteurs et motocyclettes) ont également été prises :

1. Les conducteurs de cyclomoteurs et de motocyclettes doivent à partir du 1er mars 1984, faire usage en permanence du feu de croisement ainsi que du feu rouge arrière, même durant le jour (arrêté royal du 21 décembre 1983 modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général de la police de la circulation routière).

2. A partir du 1er janvier 1985, les catadioptres latéraux ainsi que les pneus réfléchissants des cyclomoteurs devront être homologués (arrêté royal du 21 décembre 1983 sur les conditions d'homologation auxquelles doivent satisfaire les catadioptres et pneus réfléchissants des bicyclettes et leurs remorques ainsi que les catadioptres latéraux et pneus réfléchissants des cyclomoteurs).

3. En vertu du même arrêté royal du 21 décembre 1983, les bicyclettes devront êtres munies de catadioptres homologués à partir du 1er janvier 1985, soit :

— un catadioptre blanc à l'avant;
— un catadioptre rouge à l'arrière;
— 2 catadioptres jaunes ou oranges par pédale;
— signalisation latérale : au moins deux catadioptres jaunes ou oranges à double face sur chaque roue et/ou une bande circulaire réfléchissante blanche sur les flancs des pneus.

4. A partir du 1er janvier 1985, chaque bicyclette devra également être pourvue de deux freins efficaces et agissant l'un sur la roue avant et l'autre sur la roue arrière.
En outre, chaque bicyclette doit être équipée, à partir de cette même date, d'un feu blanc ou jaune non éblouissant à l'avant et d'un feu rouge à l'arrière.

3) *Les camions*

Pour ce qui concerne les camions-citernes affectés au transport de substances dangereuses, un arrêté royal spécifique en matière de conditions de construction a été promulgué.

Cette mesure permet la construction de véhicules munis des équipements spécifiques indispensables tels que les conduites d'aspiration et de pression, les appareillages destinés à mesurer le niveau, etc., sans que la sécurité soit mise en cause.

C. *Contrôle technique des véhicules*

Dans le cadre de la tendance permanente à un meilleur service pour les usagers, le libre choix de la station a été introduit à partir du 1er octobre 1984.

In een eerste fase dient de gebruiker daartoe, vijftien dagen voor de vervaldag van zijn schouwingsbewijs, een schriftelijke aanvraag te richten tot het organisme waar hij normaal van afhangt en opgave te doen van het station dat hij verkiest. Elke aanvraag wordt gehonoreerd.

Eens alle stations met de nodige informatica-infrastructuur zullen uitgerust zijn, zal de gebruiker, zonder een aanvraag te doen, zijn voertuig in gelijk welk station kunnen aanbieden.

De recente goedkeuring van de nieuwe criteria voor het personeel van de automobielinspectiestations moet het mogelijk maken dat elk organisme optimaal kan werken, zonder afbreuk te doen aan de perfecte uitvoering van de controle.

Een eventuele tariefverhoging van de controles kon daardoor afgewend worden.

D. *Rijbewijs*

1) De situatie van de sector rijscholen is sinds de invoering van het koninklijk besluit van 22 december 1982 fel verbeterd.

De bij ditzelfde koninklijk besluit ingevoerde versoepelingen van de opleidingsmethoden voor het bekomen van een rijbewijs en de verlenging van de geldigheid van het voorlopig rijbewijs sorteren eveneens een positief effect.

De examencentra kunnen sneller de theoretische examens afhandelen door het invoeren van het perfoguide systeem. Tevens krijgen de kandidaten daardoor onmiddellijk hun bekomen resultaat.

2) Het ontwerp van koninklijk besluit tot invoering van een Belgisch rijbewijs naar Europees model zal eerlang ondertekend worden. Grote nieuwigheden daarin zijn :

1° de invoering van het specifiek rijbewijs moto, onderverdeeld in drie groepen :

A 1 : bromfietsen klasse A en klasse B;
A 2 : motorfietsen met een cilinderinhoud van ten hoogste 400 cc;
A 3 : zware motorfietsen met een hogere cilinderinhoud;

2° de voorschriften met betrekking tot de lichamelijke en geestelijke geschiktheid van alle bestuurders.

Daarenboven zal een geldigheidsdatum op het rijbewijs aangebracht worden :

— 70 jaar voor de rijbewijzen van de categorieën A en B met mogelijke verlenging om de drie jaar na het voorleggen van een medisch getuigschrift en een attest van een oogarts;

— 40 jaar voor de rijbewijzen van de categorieën C en D met mogelijke verlenging om de vijf jaar volgens dezelfde voorwaarden als hierboven tot de leeftijd van 70 jaar en vervolgens om de drie jaar.

E. *Personenvervoer*

1. De besluitwet van 30 december 1946 houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen werd gewijzigd door de wet van 29 juni 1984. Daardoor werden de definities en de terminologie van de diverse soorten gemeenschappelijk wegpersonenvervoer aangepast aan die van de internationale akkoorden.

Tevens wordt in een regeling voorzien voor het vervoer van werknemers (bijzondere vorm van geregeld vervoer) en wordt het actiegebied van bepaalde soorten niet-beroepshalve personenvervoer over de weg afgebakend.

Dans une première phase, l'usager doit à cette fin adresser, quinze jours avant la date d'expiration de son certificat de contrôle technique, une demande écrite à l'organisme dont il dépend normalement et indiquer la station de son choix. Toute demande est honorée.

Le jour où toutes les stations seront équipées de l'infrastructure informatique nécessaire, l'usager pourra présenter son véhicule dans n'importe quelle station sans en faire la demande.

L'approbation récente des nouveaux critères pour le personnel des stations de l'inspection automobile permettra à chaque organisme de fonctionner de façon optimale sans que l'exécution parfaite de l'inspection soit mise en cause.

L'éventuelle augmentation des tarifs en matière d'inspection a ainsi pu être évitée.

D. *Permis de conduire*

1) La situation dans le secteur des écoles de conduite s'est fortement améliorée depuis la promulgation de l'arrêté royal du 22 décembre 1982.

L'assouplissement des méthodes d'apprentissage en vue de l'obtention du permis de conduire et de la prolongation de la validité du titre tenant lieu de permis de conduire, introduit par ce même arrêté royal, fait également apparaître un effet positif.

Par l'introduction du système perfoguide, les centres d'examen sont à même de traiter plus rapidement les examens théoriques. En outre, les candidats reçoivent par la même occasion leurs résultats immédiatement.

2) Le projet d'arrêté royal introduisant le permis de conduire belge d'après modèle européen sera incessamment signé. Les grandes innovations qu'il comporte sont :

1° l'introduction du permis de conduire spécial pour motos, subdivisé en trois groupes :

A 1 : cyclomoteurs des classes A et B;
A 2 : motocyclettes dont la cylindrée est de 400 cc au maximum;
A 3 : motocyclettes lourdes ayant une plus grande cylindrée;

2° les prescriptions par rapport aux aptitudes physiques et mentales de tous les conducteurs.

En outre, une date de validité sera apposée sur le permis de conduire :

— 70 ans pour les permis des catégories A et B avec possibilité de prolongation tous les trois ans moyennant la présentation d'un certificat médical et d'une attestation ophtalmologique;

— 40 ans pour les permis des catégories C et D avec possibilité de prolongation, aux mêmes conditions que ci-dessus, tous les cinq ans jusque 70 ans et ensuite tous les trois ans.

E. *Transport de personnes*

1. L'arrêté-loi du 30 décembre 1946 portant révision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes au moyen de véhicules automoteurs a été modifié par la loi du 29 juin 1984. Cette dernière loi a adapté les définitions et la terminologie des divers genres de transport en commun de personnes par la route à celles des accords internationaux.

En même temps, une réglementation du transport de travailleurs (forme particulière de transport régulier) et la délimitation du champ d'action de certains genres de transport de personnes par la route pour des raisons non professionelles ont été prévues.

2. Bij koninklijk besluit van 12 juni 1984 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 september 1976 houdende reglement op de politie van personenvervoer per tram, pre-metro, metro, autobus en autocar, werden uiterlijke herkenningstekens van de voertuigen voor bijzondere autobusdiensten en autocardiensten verplicht gesteld (domiciliëring van autobussen en autocars), dit om de bestrijding van het sluikvervoer te vergemakkelijken.

3. Het koninklijk besluit van 31 juli 1980 tot vaststelling van de voorwaarden voor de afgifte van machtigingen voor de autocardiensten is in herziening.

Die sector zal geliberaliseerd worden in de vorm van versoepeling van de toegang tot de markt en de uitbreidingsmogelijkheden, gebaseerd op drie pijlers: de vakbekwaamheid, de eerbaarheid en de financiële draagkracht.

Om het imago van de autocar te verbeteren wordt tevens gedacht aan de officialisering van het sterrensysteem.

4. De sector taxi-vervoer kampt momenteel met enkele gewichtigde problemen, voornamelijk in de grote steden (sluikvervoer, dienstverlening...)

Het Bestuur van het Vervoer kreeg opdracht om met de representatieve beroepsverenigingen een ontwerp van reglementering op te stellen inzake zekere voorwaarden tot de toegang tot de markt.

Tevens heeft de Minister beslist om het woord « taxi » te beschermen. De basiswet op het taxi-vervoer dient hiertoe gewijzigd te worden.

F. *Goederenvervoer*

Er wordt vastgesteld dat meer en meer ondernemingen voor het goederenvervoer over de weg overgaan naar internationaal vervoer. Dit veroorzaakt wel eens moeilijkheden op het vlak van de bilaterale vergunningen die nog steeds nodig zijn om vervoer naar de meeste landen uit te voeren.

Enkel het internationaal vervoer naar Nederland, Luxemburg, het Verenigd Koninkrijk, Noorwegen, Zweden, de Duitse Democratische Republiek en Zwitserland is geliberaliseerd en dus vrij van vergunning.

De twee probleemlanden blijven Duitsland en Italië, alhoewel de laatste twee jaren toch opmerkelijke verhogingen van de bilaterale contingenten werden afgedwongen.

Voorts zal de concurrentiekracht van die sector gevoelig verbeteren door :

1. De verhoging van het hoogste toegelaten gewicht van de bedrijfsvoertuigen, zoals ingevoerd bij het koninklijk besluit van 16 november 1984 en van toepassing vanaf 1 juli 1985.

2. De geleidelijke afschaffing van de grensbelemmeringen. Op 11 december 1984 werd tussen de drie Benelux-landen en de Bondsrepubliek Duitsland een technische overeenkomst afgesloten te Brussel, inzake het vereenvoudigen van sommige controles op het grensoverschrijdend vervoer over de weg tussen deze landen.

Vanaf 1 januari 1985 zullen de systematische controles aan de grenzen inzake de rij- en rusttijden, de gewichten en de afmetingen van de bedrijfsvoertuigen en hun technische toestand, vervangen worden door steekproefsgewijze controles.

2. L'arrêté royal du 12 juin 1984 modifiant l'arrêté royal du 15 septembre 1976 portant règlement de police du transport de personnes par tram, prémétro, autobus et autocar a fixé l'obligation pour les services particuliers d'autobus et autocars de munir leurs véhicules de signes extérieurs d'identification (domiciliation des autobus et autocars) afin de faciliter la lutte contre les transports frauduleux.

3. L'arrêté royal du 31 juillet 1980 sur la fixation des conditions de délivrance des autorisations pour l'exploitation d'autocars est en voie de révision.

Ce secteur sera libéralisé par l'assouplissement de l'accès au marché et des possibilités d'extension, fondées sur les trois bases : qualification technique, honorabilité et faculté financière.

Afin d'embellir l'image de l'autocar, l'officialisation du système en étoile a également été envisagée.

4. Le secteur transport par taxi est actuellement en proie à quelques problèmes importants, surtout dans les grandes villes (transport frauduleux, secours...).

L'Administration des Transports a reçu la mission d'étudier, avec les organismes professionnels représentatifs, l'élaboration d'un projet de réglementation fixant clairement les conditions d'accessibilité au marché.

Le Ministre a également décidé de protéger le vocable « taxi ». A cette fin, il y a lieu de modifier la loi de base sur le transport par taxi.

F. *Transport de marchandises*

Il est constaté que de plus en plus d'entreprises de transport de marchandises par la route passent au transport international. Cette situation crée parfois des difficultés au niveau des licences bilatérales toujours requises pour l'exportation des transports à destination de la plupart des pays.

Seul le transport international à destination des Pays-Bas, Luxembourg, Royaume-Uni, Norvège, Suède, République Démocratique d'Allemagne et Suisse, a été libéralisé et par conséquent exempté de licence.

L'Allemagne et l'Italie restent les deux pays problématiques quoique d'appréciables relèvements des contingents bilatéraux ont été obtenus au cours des deux dernières années.

La puissance compétitive sera, en outre, encore majorée par :

1. Le relèvement du poids maximal autorisé des véhicules utilitaires, tel qu'il a été introduit par l'arrêté royal du 16 novembre 1984, est applicable à partir du 1er juillet 1985.

2. La suppression progressive des entraves frontalières. En date du 11 décembre 1984, les trois pays du Benelux et la République Fédérale d'Allemagne ont signé à Bruxelles un accord technique concernant la simplification de certains contrôles pour le transport international par la route entre ces pays.

A partir du 1er janvier 1985, les contrôles systématiques aux frontières des temps de route et de repos, le contrôle des poids et dimensions des véhicules utilitaires et de leur état technique seront remplacés par des contrôles effectués par sondage.

3. De uitwerking van het systeem van de onmiddellijke inning van de boeten bij overtreding van de reglementering op het goederenvervoer, inzonderheid begaan door buitenlandse vervoerders.

De basiswet daartoe werd reeds in de Senaat goedgekeurd en is in de Kamer ingeleid.

4. Geleidelijke liberalisering van de sector, gekoppeld aan harmonisering van de concurrentievoorwaarden. Op E. E. G.-vlak worden daartoe enkele voorstellen van richtlijnen besproken, die als één pakket waarschijnlijk nog dit jaar zullen goedgekeurd worden.

De verhoging van het contingent communautaire vergunningen met 30 % voor 1985 en cumulatief met 15 % voor de vier daaropvolgende jaren zal dan een feit zijn.

5. Een versoepeling van de sociale Verordening 543/69 inzake de rij- en rusttijden is voorzien tegen het einde van mei 1985.

Op zuiver nationaal vlak wordt tevens gedacht om de bestaande reglementering inzake de toetreding tot de markt van het beroepsgoederenvervoer te versoepelen en de administratieve beslommeringen inzake het bekomen van de vergunningen weg te werken. Dit alles vergt een wijziging van het koninklijk besluit van 9 september 1967 houdende algemeen reglement op het vervoer van goederen tegen vergoeding over de weg. Dit reglement zou moeten uitgebouwd worden op drie pijlers : de vakbekwaamheid van de vervoerder; de eerbaarheid; de financiële draagkracht.

G. *Residentieel parkeren*

Koninklijk besluit van 1 juni 1984 (*Belgisch Staatsblad* van 28 juni 1984)

De reglementering inzake het residentieel parkeren beoogt in zeker mate tegemoet te komen aan het parkeerprobleem van de bewoners van een straat met parkeermeters.

Het initiatief om « residentieel parkeren » in te voeren berust bij de steden en gemeenten. Zij dienen terzake een aanvullend reglement op te stellen dat ter goedkeuring dient voorgelegd aan de Minister van Verkeerswezen.

Er werden twee systemen voorzien :

1. Aan de aanwonenden van een openbare weg waarlangs het parkeren geregeld wordt door parkeermeters, wordt een langere parkeertijd toegekend op voorwaarde dat ze gebruik maken van een speciale kaart, nl. de kaart van bewoner A, afgeleverd door de gemeenteoverheid.

2. De mogelijkheid bestaat nu parkeerplaatsen te reserveren voor de aanwonenden. Dit met behulp van een « P » bord, en een onderbord met vermelding « bewoners ».

Uitbreiding bevoegdheden signaalgevers tot wandel- of loopwedstrijden.

Koninklijk besluit van 18 oktober 1984 (*Belgisch Staatsblad* van 4 december 1984).

De organisators van wandel- of loopwedstrijden wijzen de signaalgevers aan die elke betrokken burgemeester nodig acht voor het verzekeren van de veiligheid op plaatsen welke hij op het parcours aangeeft.

De signaalgevers moeten tenminste 18 jaar oud zijn en gemachtigd zijn door de burgemeester.

Zij dragen om de linkeram een band met, horizontaal, de nationale kleuren en, in zwarte letters op de gele strook, het woord « signaalgever ».

3. Les effets du système de perception immédiate des amendes à l'occasion des infractions à la réglementation sur le transport de marchandises, surtout commises par les transporteurs étrangers.

La loi de base y afférente a déjà été approuvée au Sénat et renvoyée devant la Chambre.

4. La libéralisation progressive du secteur allant de pair avec l'harmonisation des conditions concurrentielles. Au niveau communautaire, quelques projets de directives à ce sujet sont actuellement débattus et seront, selon toute probabilité, encore approuvés globalement cette année même.

Le relèvement du contingent des licences communautaires de 30 % en 1985 et cumulatif aux 15 % pour les quatre années suivantes sera dès lors devenu un fait accompli.

5. L'assouplissement de l'Ordonnance sociale 543/69 concernant les temps de route et de repos est prévu pour fin mai 1985.

Au niveau purement national, on envisage également d'assouplir la réglementation existante concernant l'accès au marché des transporteurs professionnels de marchandises ainsi que d'éliminer les tracas administratifs pour obtenir les licences. Le tout nécessite la modification de l'arrêté royal du 9 septembre 1967 portant règlement général sur le transport rémunéré de marchandises par la route. Ce règlement devrait être construit sur trois bases : la qualification technique du transporteur; l'honorabilité; la faculté financière.

G. *Stationnement résidentiel*

Arrêté royal du 1er juin 1984 (*Moniteur belge* du 28 juin 1984)

La réglementation en matière de stationnement résidentiel vise à répondre dans une certaine mesure au problème du stationnement rencontré par les riverains d'une rue munie de parcomètres.

L'initiative de l'introduction du « stationnement résidentiel » revient aux villes et communes. En la matière, elles doivent élaborer un règlement supplémentaire à soumettre à l'approbation du Ministre des Communications.

Deux systèmes ont été prévus :

1. Aux riverains d'une voie publique le long de laquelle le stationnement est réglé par des parcomètres, il est accordé une durée de stationnement plus longue à condition de faire usage d'une carte spéciale, à savoir la carte d'habitant A, délivrée par l'administration communale.

2. Actuellement la possibilité existe de réserver des emplacements de stationnement aux riverains. Ceci à l'aide d'une panneau « P », muni d'un panneau additionnel portant la mention « habitants ».

Extension des compétences des signaleurs aux concours de marche ou de course.

Arrêté royal du 18 octobre 1984 (*Moniteur belge* du 4 décembre 1984).

Les organisateurs de compétitions de marche ou de courses pédestres désignent les signaleurs que chaque bourgmestre estime nécessaires pour la sécurité aux endroits du parcours qu'il désigne.

Les signaleurs doivent être âgés de 18 ans au moins et habilités par le bourgmestre.

Ils porteront un brassard au bras gauche présentant horizontalement les couleurs nationales et en lettres noires sur la bande jaune le mot « signaleur ».

HOOFDSTUK V

Het vervoer te water

A. *Binnenvaart*

Het vervoer langs de waterweg is een essentiële factor voor de ontwikkeling van de handel en de industrie, wat in het bijzonder de omvangrijke goederen en het zwaar materieel betreft.

Voorzien van een goede infrastructuur en weinig energie verbruikend, beschikt de binnenvaart over mogelijkheden die beter tot hun recht zouden kunnen komen door een dynamische commerciële prospectie van de markt. Het departement van Verkeerswezen poogt een juridisch kader te creëren dat hier kan toe bijdragen.

1) *Trafiek van de binnenvaart.*

Het globale verkeer van het goederenvervoer langs de waterweg in België werd in 1983 opgevoerd tot 91 200 000 ton wat 4 971 miljoen tKm vertegenwoordigt.

Voor de eerste drie maanden van het jaar 1984 wordt een verhoging vastgesteld met 8,29 % voor de vervoerde tonnenmaat en met 3,23 % in tKm, ten opzichte van de ermee overeenstemmende periode van het vorig jaar.

2) *Belang van de binnenvaartvloot*

Op 1 januari 1984 bestond onze binnenvaartvloot uit 2 675 schepen, waarvan 2 341 voor vervoer van droge lading en 334 voor de tankvaart, met een globale capaciteit van 1 758 687 ton. Sedert 1 januari 1974 is het aantal schepen gedaald met 2 115 eenheden, hetzij een vermindering met 47,47 %. De tonnenmaat is teruggelopen van 2 482 171 ton tot 1 758 687 ton, hetzij een vermindering met 29,15 %.

Deze afname vloeit gedeeltelijk voort uit maatregelen genomen ten gunste van de vrijwillige sloping. Het doel van dit beleid is de gezondmaking van de binnenvaartvloot, door de uitschakeling van schepen die verouderd zijn en te weinig capaciteit hebben, met het oop op de verbetering van de productiviteit van onze vloot. Per 31 december 1983, waren 380 schepen met een globaal tonnage van 178 631 ton gesloopt. Op deze datum beliep het bedrag van toegekende premies 151 991 250 F. Op 1 januari 1981 bleven ± 29 000 000 F kredieten beschikbaar voor de voortzetting van de ingezette actie. Dit bedrag zal volstaan om aan de ingediende aanvragen voldoening te schenken.

In het kader van de economische expansiewetten werden eveneens andere maatregelen getroffen om de modernisering van onze vloot aan te moedigen. In dit geval komt het departement van Verkeerswezen tussen door het geven van een voorafgaand technisch advies voor de dossiers die worden voorgelegd door de bevoegde instanties.

Al deze inspanningen hebben bijgedragen tot het verhogen van de gemiddelde tonnenmaat van de schepen, die van 512,50 ton in 1974 toegenomen is tot 657,50 ton in 1984.

3) *Andere belangrijke maatregelen genomen ter bevordering van het vervoer langs de waterweg*

a) *Hervorming van het statuut van de Dienst voor Regeling der Binnenvaart*

Het statuut van deze Dienst werd herzien om hem in staat te stellen een meer dynamisch beleid te voeren.

CHAPITRE V

Le transport par eau

A. *Navigation intérieure*

Le transport par voie d'eau est un support essentiel pour le développement du commerce et de l'industrie, en ce qui concerne plus spécialement les marchandises pondéreuses et le matériel lourd.

Doté d'une bonne infrastructure et faible consommateur en énergie, il possède des potentialités qui devraient être mieux mises en valeur par une prospection commerciale plus dynamique du marché. Le département des Communications s'efforce de créer le cadre juridique permettant d'y contribuer.

1) *Trafic de la navigation intérieure*

Le trafic global du transport de marchandises par voie d'eau en Belgique au cours de l'année 1983 s'est élevé à 91 200 000 tonnes représentant 4 971 millions de tKm.

Pour les trois premiers mois de l'année 1984, par rapport à la période correspondante de l'année antérieure, on constate une augmentation de 8,29 % pour le tonnage transporté et de 3,23 % en tKm.

2) *Importance de la flotte de navigation intérieure*

Au 1er janvier 1984, notre flotte de navigation intérieure se composait de 2 675 bateaux, dont 2 341 pour le transport de cargaisons sèches et 334 pour le transport en citernes, d'une capacité globale de 1 758 687 tonnes. Depuis le 1er janvier 1974, le nombre de bateaux a diminué de 2 115 unités, soit une réduction de 47,47 %. Quant au port en lourd, il est passé de 2 482 171 tonnes à 1 758 687 tonnes, soit une diminution de 29,15 %.

Cette réduction découle partiellement des mesures prises en faveur du déchirage volontaire. L'objectif de cette politique consiste à assainir la flotte intérieure par l'élimination de bateaux vétustes ou de faible capacité, en vue d'améliorer la productivité de notre flotte. Au 31 décembre 1983, 380 bateaux d'un tonnage global de 178 631 tonnes ont été déchirés. Le montant des primes octroyées s'élevait, à cette date, à 151 991 250 de F. Au 1er janvier 1984, il restait ± 29 000 000 de F de crédits disponibles pour la poursuite de l'action entamée. Ce montant sera suffisant pour satisfaire aux demandes introduites.

Dans le cadre des lois sur l'expansion économique, d'autres mesures ont également été prises pour favoriser la modernisation de notre flotte. En l'occurrence, le département des Communications intervient en donnant un avis technique préalable sur les dossiers qui lui sont soumis par les instances compétentes.

Tous ces efforts ont contribué à augmenter le tonnage moyen des bateaux, qui est passé de 512,50 tonnes en 1974 à 657,50 tonnes en 1984.

3) *Autres mesures importantes prises en vue de promouvoir les transports par voie d'eau*

a) *Réforme du statut de l'Office régulateur de la Navigation intérieure*

Les statuts de cet Office ont été revus afin de lui permettre de mener une politique plus dynamique.

Ziehier de voornaamste aanpassingen :

— bevestiging van zijn permanente rol, door de afschaffing in het statuut, van de verwijzing naar een tijdelijke opdracht die erin voorkwam sedert 1944;

— wegwerking van elke dubbelzinnigheid voor de uitvoering van het transport van goederen, waarvan het uitgangspunt gelegen is binnen de grenzen van het Rijk, terwijl een buurland worden doorvaren;

— afschaffing van zekere administratieve dwangmaatregelen van het bureaucratisch type, bij het lopende beheer;

— verhoging van de algemene reserve ten einde permanent te kunnen beschikken over een financiële basis om het hoofd te kunnen bieden aan de werkingskosten.

Dit alles heeft het in 1984 mogelijk gemaakt de ontvangsten te doen stijgen en bijkomende werkingskosten te vermijden.

b) *Verbetering van de commerciële aanpak van de markt*

De Dienst voor Regeling der Binnenvaart heeft onder de gebruikers van de waterweg een marktstudie gevoerd om te bepalen aan welke karakteristieken de binnenschepen zouden moeten beantwoorden om tegemoet te komen aan de tonnemaatsaanvragen. De resultaten van deze studie werden meegedeeld aan de betrokken gesprekspartners.

c) *Versoepeling van de administratieve regels die de bevrachtingscontracten beheersen*

Oorspronkelijk had de wet van 5 mei 1936 op de rivierbevrachting een suppletief karakter. Zij was slechts van toepassing bij gebrek aan bepalingen in het bevrachtingscontract.

In 1969 werd deze wet toepasselijk gemaakt op alle overeenkomsten gesloten door bemiddeling van de Dienst voor Regeling der Binnenvaart, met uitsluiting van alle strijdige bepalingen.

Het is nuttig gebleken deze te strikte opvatting van het probleem te versoepelen. Bij toepassing van een besluit van 11 april 1984 kunnen de raadgevende comités bepalingen voorzien die strijdig zijn aan de wet van 5 mei 1936, met uitsluiting van artikel 5 en 33 die van openbare orde zijn. Dit is een belangrijke etappe voor de verwezenlijking van het beoogde doel. Zij maakt een voortdurende aanpassing mogelijk van de bevrachtingscontracten aan de commerciële noden.

4) *Internationale problemen*

De crisis die de binnenvaart kent reikt ver buiten het nationaal kader omwille van de onderlinge afhankelijkheid tussen de grote rivierbekkens. De internationale instanties en vooral de Commissie van de Europese Gemeenschappen en de Centrale Rijnvaartcommissie, waarin ons land is vertegenwoordigd, pogen een gezamenlijke politiek uit te werken. In een dergelijk domein is het moeilijk om tot een unaniem akkoord te komen. De onderhandelingen tussen de Lid-Staten worden verdergezet.

5) *Financieel evenwicht*

Sinds verscheidene jaren ontvangt de Dienst voor Regeling der Binnenvaart geen toelage meer om zijn werkingskosten te dekken. Dit organisme moet zijn uitgaven dragen door middel van de eigen ontvangsten.

Ci-après les principales adaptations :

— confirmation de son rôle permanent, en supprimant, dans ses statuts, la référence à une mission temporaire qui y figurait depuis 1944;

— élimination de toute ambiguité pour l'exécution des transports de marchandises qui ont leur point d'aboutissement à l'intérieur des frontières du Royaume, tout en transitant par un pays limitrophe;

— suppression de certaines contraintes administratives de type bureaucratique dans la gestion courante;

— augmentation de la réserve générale afin qu'il puisse disposer, en permanence, d'une assise financière pour faire face à ses frais de fonctionnement.

Elles ont permis, en 1984, d'accroître les recettes et d'éviter des dépenses supplémentaires de fonctionnement.

b) *Amélioration de l'approche commerciale du marché*

Une étude de marché parmi les usagers de la voie d'eau a été menée par l'Office régulateur de la Navigation intérieure en vue de déterminer à quelles caractéristiques devaient répondre les bateaux de navigation intérieure pour satisfaire à la demande de cale. Les résultats de cette étude ont été communiqués aux interlocuteurs concernés.

c) *Assouplissement des règles administratives régissant les contrats d'affrètement*

A l'origine, la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial avait un caractère supplétif. Elle n'était d'application qu'en cas d'absence de stipulations du contrat d'affrètement.

En 1969, cette loi a été rendue applicable à tous les contrats conclus à l'intervention de l'Office régulateur de la Navigation intérieure, toutes stipulations contraires étant exclues.

Il est apparu opportun d'assouplir cette vision trop rigide du problème. En application d'un arrêté du 11 avril 1984, les comités consultatifs des frets peuvent prévoir des stipulations contraires à la loi du 5 mai 1936, à l'exclusion des articles 5 et 33 qui sont d'ordre public. C'est une étape importante dans la réalisation des objectifs poursuivis. Elle autorise une adaptation permanente des contrats d'affrètement aux impératifs commerciaux.

4) *Problèmes internationaux*

La crise que connaît la navigation intérieure déborde largement le cadre national en raison de l'interdépendance existant entre les grands bassins fluviaux. Les instances internationales et notamment les Communautés européennes et la Commission centrale pour la Navigation du Rhin, au sein de laquelle notre pays est représenté, s'efforcent d'élaborer une politique commune. Dans un tel domaine, il est malaisé d'aboutir à un accord unanime. Les négociations entre les Etats membres se poursuivent.

5) *Equilibre financier*

Depuis plusieurs années, l'Office régulateur de la Navigation intérieure ne reçoit plus aucune subvention pour couvrir ses frais de fonctionnement. Cet organisme doit les supporter au moyen de ses propres recettes.

6) *Vooruitzichten voor het jaar 1985*

Ter verlenging van de acties die de laatste jaren werden ondernomen, werkt het departement van Verkeerswezen diverse voorstellen uit, die moeten worden besproken met de betrokken gesprekspartners :

a) *Voortzetting van de versoepelingspolitiek van het administratief regime voor de bevrachtingen langs de beurtrol*

Er wordt aan gedacht om de raadgevende comités een ruimere autonomie te geven wat het afsluiten van de overeenkomsten met betrekking tot de vrachtprijzen en bevrachtingsvoorwaarden betreft. Sommige belemmeringen verbonden aan het algemeen vrachtenpeil blijven bestaan. Het is nodig deze af te schaffen. De raadgevende comités zullen zich over deze hervorming moeten uitspreken.

b) *Veiligheid van de scheepvaart*

Naar het voorbeeld van wat bestaat in verschillende buurlanden, wordt voorzien in de invoering van een brevet voor de geschiktheid tot het besturen van een binnenschip voor het vervoer van goederen. In de uitoefening van zijn beroep op de Belgische bevaarbare waterwegen zal elke bestuurder dit brevet moeten bezitten of in het bezit zijn van een gelijkwaardig document, afgeleverd bij toepassing van de internationale reglementen.

De voorbereidende werken zijn reeds ver gevorderd. Zij kunnen slechts slagen na ruime raadpleging van alle betrokken instanties aangaande de modaliteiten die moeten worden voorzien voor zijn verkrijging. Bij het einde van deze raadplegingen kan de wettelijke procedure aanvangen.

Tegelijkertijd heeft de Raad van de Europese Gemeenschappen, in het kader van de uitwerking van een gemeenschappelijke vervoerspolitiek en teneinde het verkeer op de waterwegen in de beste veiligheidsomstandigheden te laten verlopen, een richtlijn uitgevaardigd die de technische voorschriften vaststelt waaraan de binnenschepen dienen te beantwooren. Deze richtlijn stelt het communautair certificaat voor binnenschepen in en stelt de algemene regels vast voor de verkrijging ervan. De Belgische reglementering zal bijgevolg dienen te worden aangepast om conform te zijn met deze richtlijn.

c) *Algemene herziening van de tarifering*

Zoals reeds verscheidene malen werd aangehaald, zouden de vrachtenbarema's voor de bevrachtingen afgesloten door bemiddeling van de Dienst voor Regeling der Binnenvaart moeten worden aangepast aan de evolutie die zich in de loop der jaren voordeed. Een voorontwerp werd aan de diverse betrokken partijen voorgelegd.

Andere interessante ideëen werden tijdens de besprekingen aangevoerd. Aangezien de aangebrachte problemen zo complex zijn, lijkt het nuttig naar een eenvoudige en soepele formule te streven in het belang van alle betrokken partijen.

Een overleg is aan de gang om tot zo een formule te komen.

B. *Zeevaart*

1) *Algemene benadering*

De Regering zet haar politiek van relance van de koopvaardij en de zeevisserij onverminderd voort binnen de middelen door de Rijksbegroting ter beschikking gesteld.

6) *Perspectives pour l'année 1985*

Dans le prolongement de l'action entreprise au cours de ces dernières années, le département des Communications met au point diverses propositions, qui devront être débattues avec les interlocuteurs concernés :

a) *Poursuite de la politique d'assouplissement du régime administratif pour les affrètements par tour de rôle*

Il est envisagé de donner aux comités consultatifs des frets une plus large autonomie pour la conclusion de conventions portant sur les frets et les conditions d'affrètement. Certaines entraves liées au niveau général des frets subsistent. Il conviendrait de les supprimer. Les comités consultatifs devront se prononcer sur cette réforme.

b) *Sécurité de la navigation*

A l'instar de ce qui existe dans différents pays voisins, il est prévu d'instaurer un brevet d'aptitude à la conduite des bâtiments de navigation intérieure pour le transport de marchandises. Dans l'exercice de sa profession sur les voies navigables belges, tout conducteur devra détenir ce brevet ou être en possession d'un document équivalent délivré en application de règlements internationaux.

Les travaux préparatoires sont bien avancés. Ils ne pourront toutefois aboutir qu'après une large consultation de toutes les instances concernées sur les modalités à prévoir pour son obtention. Au terme de ces consultations, la procédure législative pourra être entamée.

Parallèlement, dans le cadre de la mise en œuvre d'une politique commune des transports et afin que la circulation sur les voies d'eau ait bien lieu dans les meilleures conditions de sécurité, le Conseil des Communautés européennes a établi une directive fixant les prescriptions techniques auxquelles doivent répondre les bateaux de navigation intérieure. Cette directive instaure le certificat communautaire pour bateaux de navigation intérieure et fixe notamment les règles générales pour pouvoir l'obtenir. La réglementation belge devra en conséquence être amendée afin de se conformer à cette directive.

c) *Révision générale de la tarification*

Ainsi qu'il a été évoqué à plusieurs reprises, les barèmes de fret pour les affrètements conclus à l'intervention de l'Office régulateur de la Navigation intérieure devraient être adaptés à l'évolution intervenue au fil du temps. Un avant-projet a été soumis aux diverses parties intéressées.

D'autres idées intéressantes ont été avancées au cours des discussions. Devant la complexité des problèmes soulevés, il apparaît qu'il serait opportun de s'orienter vers une formule plus simple et plus souple, dans l'intérêt de toutes les parties en cause.

Une concertation est en cours en vue d'aboutir à une telle formule.

B. *Navigation maritime*

1) *Approche générale*

Le Gouvernement poursuit sans relâche sa politique de relance de la marine marchande et de la pêche maritime dans les limites des moyens mis à sa disposition par le Budget de l'Etat.

De toepassing van de wet van 23 augustus 1948 op het scheepskrediet maakt het voor 1985 mogelijk onze koopvaardijvloot verder aan te passen aan de zich snel wijzigende maritieme politiek, zoals deze beïnvloed wordt door het economisch gebeuren in de wereld.

Wat de zeevisserij betreft kon de jongste jaren tot een geleidelijke vernieuwing worden gekomen. In die sector worden ook nu verdere inspanningen gedaan mede door uit de vaart nemen van oude schepen waardoor aldus een aan de moderne visserijtechniek aangepaste vloot uitgebouwd wordt.

2) *Internationale maritieme politiek*

a) *Europese Gemeenschap*

De Europese Gemeenschap brengt de laatste jaren steeds meer de maritieme politiek van de E. E. G. lidstaten ter sprake. Omtrent sommige aangelegenheden zijn alle E. E. G.-lidstaten het eens, zoals maatregelen qua veiligheid, verontreiniging, goedkope vlaggen en bulkvervoer. Andere problemen zoals bv. het aandeel van de nationale reders in de eigen in- en uitvoer van het land en bilaterale maritieme akkoorden waarbij ieder E. E. G.-lidstaat de belangen van zijn eigen reders tracht te verdedigen, geven daarentegen aanleiding tot grote meningsverschillen.

Door een verscherping van het monitoringssysteem slaagt de E. E. G. erin, de Oostbloklanden, die op niet commerciële basis participeren aan het maritiem transport, te bewegen tot negotiaties met de gevestigde Westerse reders. Daarenboven zijn de Sovjets verontrust door de recentelijk voorgestelde E. E. G.-maatregelen ter bestrijding van deloyale en discriminatoire praktijken op scheepvaartgebied. De sinds 1982 (Moscou-Protocol) aanslepende onderhandelingen tussen 5 E. E. G.-lidstaten (waaronder België) hebben reeds geleid tot een regeling van de trafiek op Centraal-Amerika, terwijl voor de Oost-Afrika range binnenkort een oplossing wordt verwacht. Gelet op de nog bestaande problemen o.a. op het Verre-Oosten zal verder adequate aktie worden gevoerd binnen de E. E. G. om deze mededinging verder te onderzoeken.

Gelet op de unilaterale toepassing van een antitrustwetgeving door de Verenigde Staten van Amerika, hebben de Consultative Shipping Group-landen met inbegrip van Japan onderhandelingen aangeknoopt met de V. S. A. teneinde de participatie van hun respectieve reders aan de scheepvaarttrafieken te regelen. Er dient benadrukt te worden dat zowel de E. E. G.-reders als de Japanse vloot financieel zwaar te lijden hebben van de vigerende Amerikaanse wetgeving.

De Gemeenschap tracht inmiddels vorderingen te maken met haar voorstel voor mededingingsregelen voor de scheepvaart. Een dergelijke richtlijn zou zeer nuttig kunnen zijn voor E. E. G.-reders in hun verweer tegen de U. S. A. De Gemeenschap zal in haar richtlijn immers bepalen dat maritieme conferences onder zekere voorwaarden niet vallen onder toepassing van de anticartel beschikkingen van de Gemeenschap en op deze wijze tegenover de U. S. A. aantonen dat praktijken van gesloten maritieme conferences welke in dit land niet toegelaten zijn wel aanvaard worden door de Gemeenschap.

De maritieme verhoudingen voor wat betreft het conferencevervoer tussen E. E. G.-lidstaten en ontwikkelingslanden zullen geregeld worden door de overeenkomst van de Gemeenschap inzake de toepassing van de Code voor conferencepraktijken. Landen buiten de Gemeenschap kunnen tot deze overeenkomst toetreden. De 40/40/20 formule welke impliciet in de Code voor conferencepraktijken is voorzien zal in de Gemeenschap tegenover de Ontwikke-

L'application de la loi du 23 août 1948 sur le crédit maritime permettra à notre flotte marchande de s'adapter au cours de l'exercice 1985 davantage encore à l'évolution rapide de la politique maritime, elle-même influencée par l'évolution économique mondiale.

En ce qui concerne la pêche maritime, il a été possible au cours des dernières années de parvenir à un renouvellement progressif de la flotte. Dans ce secteur se poursuivent encore à l'heure actuelle les efforts nécessaires pour adapter notre flotte par le retrait de navires déclassés aux exigences des techniques modernes de pêche maritime.

2) *Politique maritime internationale*

a) *Communauté européenne*

La Communauté européenne s'intéresse, déjà depuis quelques années et de plus en plus, à la politique maritime des pays membres de la C. E. E. Un accord est déjà intervenu entre tous les pays membres de la C. E. E. au sujet de certains problèmes concernant notamment les mesures de sécurité, la pollution, les pavillons de complaisance, le transport en vrac. D'autres problèmes tels que la quote-part des armateurs nationaux dans les trafics d'importation et d'exportation du pays, et les accords maritimes bilatéraux permettant à chaque Etat membre de la C. E. E. de défendre les intérêts de ses armateurs, donnent lieu par contre à d'importantes divergences d'opinion.

Le renforcement du système de monitorage a permis à la C. E. E. d'inciter les pays de l'Est, qui participent au transport maritime sur une base non-commerciale, à négocier avec les armateurs occidentaux attitrés. Au surplus, les Soviétiques sont inquiets des mesures récemment proposées par la C. E. E. pour lutter contre les pratiques déloyales et discriminatoires en matière de navigation. Les négociations (Protocole de Moscou) entamées en 1982 avec 5 pays membres de la C. E. E. (dont la Belgique) ont déjà abouti à un règlement du trafic à destination de l'Amérique centrale, tandis qu'une solution est sur le point d'intervenir pour ce qui concerne l'aire d'Afrique orientale. En raison des problèmes restants, notamment ceux concernant l'Extrême-Orient, une action adéquate sera menée au sein de la C .E. E. pour examiner cette concurrence plus en détail.

Vu l'application unilatérale d'une législation antitrust par les Etats-Unis d'Amérique, les pays du Consultative Shipping Group, y compris le Japon, ont entamé des pourparlers avec les U. S. A. en vue de régler la participation de leurs armateurs respectifs aux trafics maritimes. Il est à souligner que les armateurs de la C. E. E. tout comme la flotte japonaise subissent de sérieux préjudices financiers par suite de l'application de ladite réglementation américaine.

La Communauté s'efforce entre-temps de faire progresses sa proposition relative aux règles de concurrence pour la navigation. Pareille directive pourrait s'avérer fort utile pour permettre aux armateurs de la C. E. E. de se défendre contre les U. S. A. En effet, la Communauté stipulera dans sa directive que, sous certaines conditions, les conférences maritimes ne tombent pas sous l'application des dispositions anti-cartel de la Communauté et, prouvera de cette façon, aux Etats-Unis que les pratiques des conférences maritimes fermées qui ne sont pas admises dans ce pays, sont bel et bien acceptées par la Communauté.

Les rapports maritimes en ce qui concerne les transports de conférences entre Etats membres de la C. E. E. et pays en voie de développement seront régis par l'accord communautaire concernant l'application du Code sur les pratiques de conférences. Les pays non-membres de la Communauté peuvent accéder à cet accord. La formule 40/40/20 prévue implicitement dans le Code sur les pratiques de conférences sera appliquée au sein de la Communauté à l'égard des

lingslanden worden toegepast. Deze Gedragscode werd inmiddels door Nederland en West-Duitsland geratificeerd. De andere E. E. G.-landen hebben hun aanvaardingsprocedure ingezet.

b) *Andere internationale organisaties*

De U.N.C.T.A.D. wil de mededinging van de schepen onder goedkope vlag verminderen ten voordele van de Ontwikkelingslanden. In juli 1984 werd een Diplomatieke Conferentie te Genève bijeengeroepen om dit probleem te regelen door middel van een Internationale Overeenkomst over de voorwaarden tot registratie van schepen.

De Westerse reders, waaronder nu velen open registerschepen bevrachten voor het bulkvervoer, verwachten dat het uitschakelen van goedkope vlaggen niet automatisch de Ontwikkelingslanden zou ten goede komen, maar veeleer in het voordeel spelen van Staatshandelsvloten welke vaak aan dumpingvrachtprijzen varen. De Westerse landen verdedigen dan ook krachtdadig hun belangen in de U. N. C. T. A. D. Vandaar dat de debatten moeizaam verlopen en dat ze begin 1985 praktisch, na weinig vorderingen, moeten hernomen worden.

De Regering kan zich aansluiten bij de voorzichtige houding der andere Westerse regeringen, wat haar niet belet mede te werken aan maatregelen die zouden bijdragen tot het uitroeien van bepaalde misbruiken voortkomend uit het systeem van goedkope vlaggen.

Anderzijds is het gebruikelijk dat de geïndustrialiseerde landen hun houding t.o.v. de Ontwikkelingslanden concerteren in de O. E. S. O. Deze organisatie tracht eveneens de laatste jaren een algemene maritieme politiek uit te werken voor de Ontwikkelingslanden. Aangezien de belangen van deze landen op gebied van maritiem transport verschillend zijn vorderen de besprekingen in de O. E. S. O. slechts zeer laag.

c) *Bevorderen van het zeevervoer door Belgische reders*

Er wordt verder naar gestreefd de uitvoer van goederen die door de Staat wordt gefinancierd of verzekerd (via Delcredere, Herdisconterings- en waarborginstituut) te laten geschieden via de Belgische nationale lijnen.

Alle voorvermelde beschouwingen moeten gezien worden tegen de achtergrond dat de Belgische reders slechts ± 5 % van de nationale buitenlandse maritieme handel vervoeren en dat bijgevolg een ernstige inspanning dient gedaan te worden om dit percentage te trachten op te drijven ten voordele van de Belgische reders, de scheepsbouw en alle aanverwante industrieën en bedrijvigheden.

3) *Bilaterale maritieme akkoorden*

Het is van groot belang voor de Belgische reders dat vooraleer voornoemde Code voor conferencepraktijken en de daarbijgaande E. E. G.-overeenkomst in werking treden, zoveel mogelijk maritieme akkoorden met ontwikkelingslanden worden afgesloten, steeds echter in de geest van die code. België doet dan ook een inspanning om dergelijke akkoorden af te sluiten, vooral met Afrikaanse en Aziatische landen. Hierdoor slaagt ons land er tevens in de unilaterale discriminatoire wetgevingen die meer en meer voorkomen in deze Ontwikkelingslanden, adequaat te bestrijden, en zo trafieken open te houden voor de eigen reders.

pays en voie de développement. Ce Code de conduite a entre-temps été ratifié par les Pays-Bas et la République fédérale d'Allemagne. Les autres pays de la C. E. E. ont entamé leur procédure d'acceptation.

b) *Autres institutions internationales*

La C. N. U. C. E. D. veut restreindre, en faveur des pays en voie de développement, la concurrence des navires sous pavillon de complaisance. En juillet 1984, une Conférence Diplomatique a été convoquée à Genève pour régler ce problème au moyen d'une Convention internationale sur les conditions d'immatriculation de navires.

Les armateurs occidentaux, dont beaucoup affrètent actuellement des navires de libre immatriculation pour le transport en vrac, estiment que l'élimination des pavillons de complaisance ne bénéficierait pas automatiquement aux pays en voie de développement, mais plutôt aux flottes marchandes étatiques qui pratiquent souvent des prix de dumping. Les pays occidentaux défendent dès lors avec acharnement leurs intérêts au sein de la C. N. U. C. E. D. C'est ce qui explique la progression difficile des débats et la raison pour laquelle il est pratiquement nécessaire de reprendre les négociations au début de 1985, faute de progrès suffisants.

Le Gouvernement peut se rallier à l'attitude prudente adoptée par les autres gouvernements occidentaux, ce qui ne l'empêche pas de contribuer aux mesures tendant à éliminer certains abus résultant du système des pavillons de complaisance.

Par ailleurs il est d'usage que les pays industrialisés se concertent au sein de l'O. C. D. E. quant à l'attitude à adopter vis-à-vis des pays en voie de développement. Ces dernières années, cette organisation s'efforce également d'élaborer une politique maritime générale pour les pays en voie de développement. Ceux-ci ont en effet au niveau du transport maritime des intérêts différents à défendre, ce qui explique que les pourparlers au sein de l'O. C. D. E. n'evoluent que très lentement.

c) *Promotion du transport maritime sous pavillon belge*

L'on veille toujours à faire en sorte que l'exportation de marchandises financée ou assurée par l'Etat (via l'Office national du Ducroire, l'Institut de Réescompte et de Garantie) soit prise en charge par les lignes nationales belges.

Toutes les considérations émises ci-dessus s'entendent compte tenu du fait que les armateurs belges ne transportent que 5 % environ du commerce maritime extérieur national et qu'il y a lieu dès lors de fournir un sérieux effort pour essayer d'augmenter ce pourcentage au profit des armateurs belges, de la construction navale et de toutes les industries et entreprises connexes.

3) *Accords maritimes bilatéraux*

Il est du plus grand intérêt pour les armateurs belges que soient conclus, mais toujours dans l'esprit du Code, un maximum d'accords maritimes avec des pays en voie de développement avant l'entrée en vigueur du Code susvisé sur les pratiques des conférences de ligne et du règlement C.E.E. y afférent. Aussi la Belgique s'efforce-t-elle de conclure pareils accords, principalement avec des pays africains et asiatiques. Notre pays parvient ainsi à combattre adéquatement les législations discriminatoires unilatérales qui apparaissent de plus en plus dans les pays en voie de développement et, partant, de garder ouverts des trafics pour ses propres armateurs.

4) *Nationale Koopvaardij*

Op 1 januari 1984 bestond onze koopvaardijvloot uit 105 schepen met een brutotonnenmaat groot 2 183 585. Het laadvermogen bedroeg 3 621 220 ton. Onze vloot vertoont een grote diversiteit van schepen, te weten : 22 bulkvrachtschepen, 8 bulk-containerschepen, 15 vrachtschepen, 8 containerschepen, 3 koelschepen, 4 polyvalente vaartuigen, 4 ruwe-olietankers, 4 produkttankers, 1 ertsschip, 1 passagiers/vrachtschip, 6 zeelichters, 2 afvaltankschepen, 5 roll-on/roll-offschepen, 5 gastankers, 1 ship bestemd voor het vervoer van levend vee, 1 olieboorschip, 2 bevoorradingsschepen, 1 pakketboot, 7 carferries, 2 draagvleugelboten en 3 O. B. O.-schepen.

Op 1 oktober 1984 is de koopvaardijvloot met 5 eenheden gegroeid tot 2 299 025 ton en een laadvermogen van 3 816 675 ton.

Mede dank zij de krachtdadige financiële steun binnen het raam van de wet van 23 augustus 1948, houdt de uitbreiding van de vloot aldus aan.

Tevens staan nog een 12-tal schepen op stapel, zodat dank zij deze nieuwbouw de vloot gemiddeld steeds jonger wordt.

5) *Zeevisserij*

Onze vissersvloot telde op 1 januari 1984 21 vaartuigen met een globale paardekracht van 92 784 PK.

C. *Het havenbeleid*

Het nationaal havenbeleid wordt voorbereid in de Nationale Commissie voor het havenbeleid. In 1984 werden, na grondige bespreking, drie adviezen uitgebracht. Twee adviezen over de diepwaterkade in de achterhaven van Zeebrugge en één advies over de begroting 1985 van het Ministerie van Openbare Werken.

De begroting van het Ministerie van Verkeerswezen komt niet tussen in de subsidiëring van de superstructuur van de havens, noch in de haveninfrastructuur. Toch volgen hierna de voornaamste prioriteiten van de havens omdat deze voortspruiten uit het gevoerde havenbeleid.

De haven van Antwerpen hecht prioriteit aan de verdieping van de Westerschelde (verdiepingsprogramma 48'/43'), de realisatie van de Berendrechtsluis op de rechteroever, de realisatie van het « objectief 85 » van de linkerscheldeoever.

De haven van Brugge-Zeebrugge stelt prioritair de verdere uitbouw van de achterhaven van Zeebrugge. Een schip met vloeibaar Algerijns aardgas dient in 1986 de haven binnen te varen (De Methania, Belgische gastanker van 130 000 m³).

De haven van Gent hecht groot belang aan de aanpassing van het kanaal Gent-Terneuzen aan de noden van de moderne scheepvaart. De optimalisering van de toegangsmogelijkheden te Terneuzen staat prioritair. In de haven van Gent, is de renovatie centraal.

In de haven van Oostende wordt de modernisering van het bestaande havengedeelte vooropgezet.

Voor de haven van Brussel wordt de verbetering Haven van Brussel en het Zeekanaal onverminderd verdergezet. De nieuwe sluis te Hingene kan in de loop van 1986 klaar komen.

4) *Marine marchande nationale*

Au 1er janvier 1984, notre flotte marchande comportait 105 navires représentant 2 183 585 t.j.b. La capacité de charge s'élevait à 3 621 220 tonnes. Notre flotte présente une grande diversité de navires, à savoir : 22 vraquiers, 8 vraquiers/porte-conteneurs, 15 cargos, 8 navires porte-conteneurs, 3 navires frigorifiques, 4 navires polyvalents, 4 pétroliers, 4 navires-citernes transporteurs d'hydrocarbures autres que du pétrole brut, 1 minéralier, 1 navire à passagers et de charge, 6 allèges de mer, 2 navires transporteurs de déchets, 5 navires transrouliers, 5 méthaniers, 1 navire transporteur de bétail vif, 1 navire de forage pétrolier, 2 navires de ravitaillement off-shore, 1 paquebot, 7 carferries, 2 hydroptères et 3 navires « OBO ».

Au 1er octobre 1984, la flotte marchande a augmenté de 5 unités, passant ainsi à 2 299 025 tonneaux et a une portée en lourd de 3 816 675 tonneaux.

L'aide financière énergique accordée dans le cadre de la loi du 23 août 1948 contribue à l'extension permanente de la flotte.

Actuellement, une douzaine de navires sont en chantier, lesquels viendront rajeunir notre flotte.

5) *La pêche maritime*

Notre flotte de pêche comptait au 1er janvier 1984, 201 bâtiments totalisant une puissance en chevaux-vapeur de 92 784 c.v.

C. *La politique portuaire*

La politique portuaire nationale est préparée au sein de la Commission nationale de politique portuaire. En 1984, trois avis ont été émis après discussion approfondie : deux avis sur le quai en eau profonde dans l'arrière-port de Zeebrugge et un avis sur le budget 1985 du Ministère des Travaux Publics.

Le budget du Ministère des Communications n'intervient pas dans le subventionnement de la superstructure des ports ni dans le financement de leur infrastructure. Ci-après figurent cependant les priorités portuaires les plus importantes vu que celles-ci procèdent de la politique portuaire menée.

Le port d'Anvers accorde la priorité à l'approfondissement de l'Escaut occidental (programme d'approfondissement 48'/43'), à la réalisation de l'écluse de Berendrecht sur la rive droite, à la réalisation de « l'objectif 85 » de la rive gauche de l'Escaut.

Le port de Bruges-Zeebrugge donne la priorité à la poursuite de l'extension de l'arrière-port de Zeebrugge. Un navire transportant du gaz naturel liquide algérien doit pouvoir entrer dans le port en 1986 (le Méthania, méthanier belge de 130 000 m³).

Le port de Gand attache une grande importance à l'adaptation du canal Gand-Terneuzen aux besoins de la navigation moderne. L'optimalisation des possibilités d'accès à Terneuzen est prioritaire. Dans le port de Gand, la rénovation constitue l'élément central.

Dans le port d'Ostende, la priorité est accordée à la modernisation de la partie du port existante.

Quant au port de Bruxelles, son amélioration et celle du Canal maritime se poursuivent sans relâche. La nouvelle écluse de Hingene peut être prête dans le courant de 1986.

Op internationaal vlak is er de toepassing van het MARPOL-Verdrag (1973-1978). Marpol is de internationale conventie ter voorkoming van de bezoedeling van de zee door schepen. De Marine Pollution Convention (Marpol 1973) werd aangevuld met het Protocol 1978. De conventie is van kracht geworden op 2 oktober 1983. Het Belgisch parlement heeft de Conventie goedgekeurd in december 1983. Met de Marpol-Conventie wordt een belangrijke stap gezet in de bestrijding van de verontreiniging van de zee door de bouw van havenontvangstinstallaties verplicht te maken, maar vooral door nieuwe bouw- en uitrustingsvoorschriften op nieuwe en bestaande olie- en chemicaliëntankers toe te passen. Voor de uitvoering van het MARPOL-verdrag dient, ingevolge de gewestvorming, het Vlaamse Gewest betrokken te worden.

D. *Uitvoering van het investeringsprogramma 1984*

Bouw van een loodsboot (raming : 350 miljoen F).

Hiervoor werd een algemene offerteaanvraag uitgeschreven. De opening van de offertes vond plaats op 27 september 1984. Een voorstel voor gunning werd aan de Minister voor akkoord voorgelegd.

Bouw van 2 redeboten (raming : 65 miljoen F).

De opening van de ontvangen offertes (algemene offerteaanvraag) vond plaats op 18 oktober 1984. Die offertes worden momenteel onderzocht.

Inrichten radarketen langs de Schelde en de Belgische Kust (raming : 2 850 miljoen F).

Verwacht wordt dat de besprekingen omtrent het uitvoeringscontract met de industrie door Nederland eerlang zullen zijn afgerond.

Voor de voorzieningen op Belgisch grondgebied zal een analoog contract dienen gesloten.

De opgelegde adviesprocedure (C. O. C. en M. C. E. S. C.) is hiertoe ingezet.

Nadere toelichtingen omtrent het inrichten van bedoelde radarketen zijn opgenomen onder « investeringen 1985 ».

E. *Geplande investeringen 1985*

Het investeringsprogramma voor het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart omvat :

9 900 000 F — Gebouwen, werken, enz., bestemd voor de afrekening van diverse dringende kleine aanpassingswerken.

99 000 000 F — Verwijderen van scheepswrakken in de maritieme toegangswegen naar de Belgische havens, m.i.v. de studie en het onderzoek van de methode van verwijdering der wrakken.

Op 8 september 1983 heeft het M. C. E. S. C. het voorstel goedgekeurd houdende het sluiten van een onderhandse overeenkomst met de « Tijdelijke Vereniging voor Bergingswerken » voor de studie en ruiming van wrakken in de maritieme toegangswegen tot de Belgische Zeehavens. Die onderhandse overeenkomst is een raamopdracht voor de duur van zes jaar.

Sur le plan international, il y a application du traité MARPOL (1973-1978). MARPOL est la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires. La « Marine Pollution Convention » (MARPOL 1973) a été complétée par le Protocole 1978. Le convention est entrée en vigueur le 2 octobre 1983. Le Parlement belge l'a approuvée en décembre 1983. La Convention MARPOL représente un pas important dans la lutte contre la pollution maritime en rendant obligatoire la construction de collecteurs dans les ports, mais surtout par l'application de nouvelles prescriptions en matière de construction et d'équipement aux pétroliers et aux navires-citernes transportant des produits chimiques. Pour l'exécution de la Convention MARPOL, il y a lieu, eu égard à la régionalisation, d'y associer la Région flamande.

D. *Exécution du programme d'investissement 1984*

Construction d'un bateau-pilote (estimation : 350 millions de F)

Il a été procédé à une offre d'appel général. L'ouverture a eu lieu le 27 septembre 1984. Une proposition d'attribuer le marché a été soumis à l'approbation du Ministre.

Construction de deux vedettes de rade (estimation : 65 millions de F)

L'ouverture des offres reçues (offre d'appel général) a eu lieu le 18 octobre 1984. Momentanément elles font l'objet d'un examen sur le plan administratif et technique.

Construction le long de l'Escaut et de la côte belge d'une chaîne de radar (estimation : 2 850 millions de F)

En ce qui concerne le contrat d'exécution, il est à prévoir que les pourparlers menés par les Pays-Bas avec l'industrie seront sous peu terminés.

Quant aux constructions en territoire belge, un contrat analogue devra être passé.

La procédure en vue d'obtenir l'accord de la C. O. C. et du C. M. C. E. S. pour passer ce contrat, est en cours.

De plus amples informations relatives à la construction de ladite chaîne de radar sont reprises dans la partie « investissements 1985 ».

E. *Investissements projetés en 1985*

Le programme d'investissements pour l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure comprend :

9 900 000 F — Bâtiments, travaux, etc. Crédit destiné pour le décompte de menus travaux urgents d'aménagement.

99 000 000 F — Enlèvement d'épaves maritimes dans les voies d'accès maritimes vers les ports belges y compris l'étude et l'examen de la méthode d'enlèvement de ces épaves.

Le 8 septembre 1983, le C. M. C. E. S. a approuvé la proposition relative à la passation d'un marché de gré à gré avec la « Tijdelijke Vereniging voor Bergingswerken » pour l'étude et l'enlèvement d'épaves dans les voies d'accès maritimes aux ports de mer belges. Ce marché de gré à gré représente un contrat-cadre pour la durée de six ans.

Deelopdrachten zullen worden geplaatst voor de studie en eventuele ruiming van wrakken.

Onder verwijzing naar het Politie- en Scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, kusthavens en stranden is als criterium gesteld dat de wrakken, binnen de 3-mijlszone (territoriale wateren) en in de nieuwe toegangsgeul op zee, ten laste vallen van Openbare Werken en deze gelegen buiten die zone, voor rekening komen van Verkeerswezen.

14 900 000 F — Aankoop van boeien bestemd voor de Zeediensten te Oostende en te Antwerpen. Vervanging van verloren en totaal vernielde boeien — bebakening van nieuwe vaarroutes.

Op de Schelde (Belgisch gedeelte) en op zee liggen in totaal circa 120 boeien uit.

69 300 000 F — Bouw van twee redeboten voor de Zeediensten der Schelde.

Tweede schijf : vervanging van twee der vier redeboten, bouwjaar 1963-1964.

De hoge graad van slijtage, het niet meer in de handel zijn van onderdelen en buitensporige onderhoudskosten nopen tot dringende vervanging.

31 700 000 F — Reddingsdienst : aanpassing, vernieuwing en modernisering van het reddingsmaterieel m.i.v. reddingsvaartuigen en -boten.

Vervanging van de reddingsboten der stations Nieuwpoort en Zeebrugge, bouwjaar 1949. De huidige twee verouderde reddingsboten voldoen niet meer en dienen dringend vervangen te worden.

Deze boten zijn achterhaald door de opdrachten waarmede de Reddingsdienst geconfronteerd wordt. Sinds enkele jaren kent men een ware explosie van het aantal jachten, sportvissers en plankzeilers. De vaak ontoereikende kennis van de zee en de kleine afmetingen van hun vaartuig maken de opvarenden zeer kwetsbaar. Aan dezen moet thans de meeste hulp geboden worden.

Efficiënte hulpverlening aan zeevarenden impliceert de beschikking over de reddingsboten die steeds kunnen ingezet worden, een beperkte bemanning vergen en een grote snelheid halen.

105 500 000 F — Voor de inrichting van een radarketen met televerbindingssysteem langs de Schelde en de Belgische kust.

Tijdens zijn vergadering van 30 maart 1983 nam het M. C. E. S. C. de vaste verbintenis voor de uitvoering, van 1984 af, van de « uitbreiding walradarketen Westerschelde » (U. W. R. K.). Te dien einde werden de nodige kredieten (2 850 000 000 F) in de begroting 1984 van het Ministerie van Verkeerswezen ingeschreven.

Door de heer Minister van Verkeerswezen werd, op 3 oktober 1983, de Nederlandse Minister van Verkeer en Waterstaat van deze beslissing ingelicht. Dit leidde tot het samenroepen van de verschillende U. W. R. K.-Belgisch/Nederlandse werkgroepen om het U. W. R. K.-project, daterend van 1975/1979, te actualiseren. Het is inderdaad zo dat, t.a.v. het oorspronkelijk opzet, veel wijzigingen zijn opgetreden die een actualisering van de vroegere conceptie vereisen. Planmatig zal (door Nederland) het uitvoeringscontract met de industrie eerlang worden gesloten.

De gevraagde kredieten zijn bedoeld als provisie voor eventuele bijwerken en dito leveringen en voor verrekeningen voortvloeiend uit schommelingen van de wisselkoers e.d.

Des marchés partiels seront passés pour l'étude et l'enlèvement éventuel d'épaves.

Par référence au Règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et les plages du littoral belge, on a retenu comme critère que les épaves se trouvant dans la zone des 3 milles (eaux territoriales) et dans le nouveau chenal d'accès en mer sont à charge des Travaux publics et que celles situées à l'extérieur de ladite zone incombent aux Communications.

14 900 000 F — Achat de bouées destinées aux services maritimes d'Ostende et d'Anvers. Remplacement de bouées perdues et entièrement détruites — balisage de nouvelles voies de navigation.

Sur l'Escaut (territoire belge) et en mer sont disséminées quelque 120 bouées au total.

69 300 000 F — Construction de 2 vedettes de rade pour les Services maritimes à Anvers.

Deuxième tranche : remplacement de 2 des 4 vedettes de rade, année de construction 1963-1964.

L'état d'usure, des frais d'entretien excessifs et le fait que les pièces de rechange ne sont plus dans le commerce, nécessitent le remplacement sans plus tarder.

31 700 000 F — Service de sauvetage : aménagement, renouvellement et modernisation du matériel de sauvetage, y compris des bateaux et canots de sauvetage.

Remplacement des bateaux de sauvetage des stations de Nieuport et de Zeebrugge, construits en 1949. Les deux bateaux actuels, surannés, ne donnent plus satisfaction et doivent être remplacés d'urgence.

Ces bateaux sont dépassés par le type de missions auxquelles le service de sauvetage est confronté. Depuis quelques années, le nombre de plaisanciers, de pêcheurs sportifs et de véliplanchistes s'est considérablement accrû. Souvent, ces personnes n'ont pas une connaissance suffisante de la mer et les dimensions réduites de leurs embarcations les rendent très vulnérables. C'est eux qu'il faut actuellement le plus souvent secourir.

Pour que ces secours soient efficaces, il faut disposer de bateaux de sauvetage rapides, à équipage réduit et prêts à intervenir à tout instant.

105 500 000 F — Pour l'établissement le long de l'Escaut et de la côte belge d'une chaîne de radar et d'un système de télécommunications.

En sa séance du 30 mars 1983, le C. M. C. E. S. prenait l'engagement formel de procéder, à partir de 1984, à l'extension de la chaîne de radar de l'Escaut occidental (C. R. E.). A cet effet, les crédits nécessaires (2 850 000 000 F) ont été inscrits au budget de 1984 du Ministère des Communications.

Le Ministre des Communications a informé, le 3 octobre 1983, son collègue néerlandais du département « Verkeer en Waterstaat » de cette décision. Il en résulta la convocation des différents groupes de travail belgo-néerlandais s'occupant de l'extension de la chaîne de radar, en vue d'actualiser le projet C. R. E. datant de 1975/1979. L'objectif initial a en effet, subi de nombreuses modifications qui nécessitent une actualisation du projet. Conformément au programme établi, les Pays-Bas passeront sous peu un contrat d'exécution avec l'industrie.

Les crédits sollicités sont destinés à servir de provision pour d'éventuels travaux et fournitures supplémentaires ainsi que pour compenser les fluctuations du cours du change, etc.

Ter informatie is het van belang er aan te herinneren dat het België is, dat in 1972 aan Nederland heeft gevraagd akkoord te gaan met de oprichting van de uitgebreide walradarketen langs de Westerschelde en de Scheldemonden (U. W. R. K.). Dit ter vervollediging van de reeds bestaande beperkte walradarketen.

Deze vraag was noodzakelijk, vermits de uitgebreide walradarketen, met uitzondering van de uitloper langs de Belgische kust en meer bepaald de radarpost te Zeebrugge, op Nederlands grondgebied moet worden gebouwd.

Dat zijn de uitgangspunten geweest voor de Overeenkomst tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden inzake het aanleggen van een walradarketen langs de Westerschelde en haar mondingen, die op 29 november 1978, te Brussel is ondertekend. De genoemde overeenkomst is op 29 september 1980 in werking getreden.

De uitgebreide walradarketen zal aansluiten op de bestaande zogeheten « beperkte walradarketen van Zandvliet-Saaftinge-Waarde », waarvan de radarcentrale te Zandvliet bemand is en zich bevindt nabij de Zandvlietsluis, en de radarposten van Saaftinge en Waarde onbemand zijn en zich bevinden op Nederlands grondgebied. Deze walradarketen is reeds sinds 1976 in gebruik. Die keten werd in 1983 vervolledigd met de radarisatie van de sector Zandvliet-Kruisschans. Deze « beperkte walradarketen » kan maar tot maximaal rendement worden gebracht door de uitbreiding van de keten naar zee toe. Beperkte en uitgebreide walradarketen moeten uiteindelijk, volledig geïntegreerd, de enige walradarketen worden van de Schelde, vanaf Antwerpen tot in de beide Scheldemonden, ver in zee.

De bouw van de radarposten te Zeebrugge, die, luidens de Belgisch-Nederlandse Overeenkomst van 29 november 1978, ook deel uitmaakt van de uitgebreide walradarketen, wordt opgeleverd mei 1985.

De eigenlijke realisaties U. W. R. K. (op Nederlands grondgebied) zullen ongeveer 5 jaar vergen.

445 800 000 F — Bouw van betonningsvaartuigen. Zeediensten van de Kust — Oostende.

Vervanging van het bebakeningsvaartuig « Zeearend » (bouwjaar 1957).

Er bestaat dringend behoefte aan een betonningsvaartuig dat voldoet aan de huidige eisen op het gebied van bebakening, inzonderheid verhoogde snelheid, een ruimer werkdek, passende hijsinrichting, e.d.

5 300 000 F — Aankoop van informatieverwerkend materieel, audiovisuele apparatuur en uitbreiding van het didactisch materieel van de zeevaartscholen (Antwerpen en Oostende).

HOOFDSTUK VI

De Regie voor Maritiem Transport

De Regie voor Maritiem Transport is voor de periode 1984-1990 onderworpen aan een saneringsplan.

De principes van dit saneringsplan werden op de vergadering van de Ministerraad van 28 september 1984 goedgekeurd.

De bedoeling van dit plan is de resultaten van de exploitatie van de R. M. T. te verbeteren zodanig dat de exploitatierekening vanaf 1985 in evenwicht is.

Het saneringsplan van de R. M. T. omvat 2 grote luiken :

— het luik A bevat maatregelen tot verbetering van de exploitatieresultaten;

— het luik B bevat maatregelen tot verbetering van de financiële structuur.

A titre d'information, il importe de rappeler que c'est la Belgique qui, en 1972, a demandé aux Pays-Bas de marquer son accord sur la réalisation d'une chaîne de radar étendue le long de l'Escaut occidental et de ses embouchures. Ceci pour compléter la chaîne de radar restreinte existante.

Cette demande était nécessaire, vu que la chaîne de radar étendue, à l'exception de son prolongement le long de la côte belge et plus particulièrement le poste de radar de Zeebrugge, est à construire en territoire néerlandais.

Tels étaient les points de départ de la Convention entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas concernant l'aménagement d'une chaîne de radar le long de l'Escaut occidental et de ses embouchures, signée à Bruxelles le 29 novembre 1978, laquelle est entrée en vigueur le 29 septembre 1980.

La chaîne de radar étendue sera reliée à la chaîne de radar restreinte de Zandvliet-Saaftinge-Waarde existante, dont la centrale de Zandvliet se trouve à proximité de l'écluse de Zandvliet, et les postes de radar de Saaftinge et de Waarde sont situés en territoire néerlandais. Cette chaîne de radar fonctionne depuis 1976. Elle a été complétée en 1983 par la radarisation du secteur Zandvliet-Kruisschans. Pour que cette chaîne de radar restreinte puisse avoir un rendement optimal, il faut l'étendre jusqu'en mer. La chaîne de radar restreinte et la chaîne de radar étendue sont appelées à devenir, après leur complète intégration, la seule et unique chaîne de radar de l'Escaut depuis Anvers jusqu'en pleine mer, en passant par les deux bouches de l'Escaut.

Le poste de radar de Zeebrugge, qui aux termes de la Convention belgo-néerlandaise du 29 novembre 1978, fait également partie de la chaîne de radar étendue, sera réceptionné en mai 1985.

Les travaux d'extension proprement dits de la chaîne de radar (C. R. E.) (en territoire néerlandais) dureront environ 5 ans.

445 800 000 F — Construction de bateaux de balisage. Services maritimes de la côte — Ostende.

Remplacement du baliseur « Zeearend » (année de construction 1957).

Il est nécessaire de pouvoir disposer d'urgence d'un baliseur qui satisfait aux exigences actuelles dans le domaine de balisage, ayant une vitesse accrue, un pont de travail plus spacieux et des engins de levage appropriés.

5 300 000 F — Achat de matériel informatique, d'appareillages audiovisuels et extension du matériel didactique des écoles de navigation (Anvers et Ostende).

CHAPITRE VI

La Régie des Transports Maritimes

La Régie des Transports Maritimes est soumise pour la période 1984-1990 à un plan d'assainissement.

Les principes de ce plan d'assainissement ont été approuvés en réunion du Conseil des Ministres du 28 septembre 1984.

L'objectif de ce plan est d'améliorer les résultats d'exploitation de la R. T. M. de telle façon que le compte d'exploitation soit en équilibre à partir de 1985.

Le plan d'assainissement de la R. T. M. comprend deux grands volets :

— le volet A contient des mesures visant l'amélioration des résultats d'exploitation;

— le volet B contient des mesures visant l'amélioration de la structure financière.

I. *De maatregelen voorzien onder luik A zijn :*

1. Het beperken van het aantal personeelsleden in vast verband. Het maximum aantal vastbenoemde personeelsleden dat voorzien is, wordt vastgesteld op 1 334 (de personeelsleden die door de Regie uitgeleend worden aan het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart tegen vergoeding, thans 227, niet meegerekend).

Op datum van 1 januari 1985 waren er 1 437 personeelsleden in vast verband bij de R. M. T. tewerkgesteld. Dit betekent dat 103 personeelsleden bij natuurlijke afvloeiing (pensionering, overlijden, ...) tot 1990 niet zullen vervangen worden door vastbenoemd personnel. Voor 1985 zijn 31 afvloeiingen voorzien.

2. Vaststellen van een bijzonder kader om de « seizoenbehoeften alsook dringende tijdelijke behoeften » te kunnen opvangen. De totale personeelsbezetting kan hierdoor beter aangepast worden aan de tijdelijke behoefte (bv. in de zomerperiode voor het varend personeel, in de winterperiode voor het onderhoudspersoneel).

3. Ombouw van 2 multipurpose schepen « Prinses Maria Esmeralda » (P. M. E.) en « Princesse Marie Christine » (P. M. C.).

De ombouw van de P. M. E. wordt voorzien voor het eerste trimester 1985, in het laatste trimester 1985 komt de P. M. C. aan de beurt.

De laadcapaciteit van beide schepen wordt hierdoor nagenoeg verdubbeld.

Na het beëindigen van de ombouwwerken zal de « Stena Nautica » niet verder in huur genomen worden.

Anderzijds zullen twee kleinere Britse schepen de « Hengist » en de « Horsa » op Oostende vervangen worden door de « St.-David » met een grotere vrachtcapaciteit.

De op deze manier sterk verhoogde capaciteit per reis zal toelaten enerzijds bijkomend cliënteel (vracht) aan te trekken en anderzijds het aantal reizen te beperken (= minderuitgaven).

4. Aanpassing van de arbeidsregeling van het varend personeel aan de gewijzigde Arbeidswet, koninklijk besluit nr 255 Hansenne, betreffende de arbeidsduur (minder uitgaven personeelskost). Dit besluit heeft reeds uitwerking met ingang van 1 april 1984.

5. Verbetering van de concurrentiekracht door oprichting van een kostenbewakingscel bij de Directie Produktie en van een herdenken van de analytische boekhouding. Een extern bureau onderzoekt de mogelijkheid de onderhoudskosten te verminderen.

6. Verzekeren van de vloot tegen « totaal verlies ». Het plan voorziet de verzekering van de vloot tegen « totaal verlies » om bij verlies van een vlooteenheid onmiddellijk over de nodige fondsen te kunnen beschikken voor vervanging.

7. Een extern bureau zal aangesproken worden om advies te geven over de commerciële activiteiten van de R. M. T.

II. *De maatregelen voorzien onder luik B zijn :*

1. Omdat de regie in 1971 opgericht werd zonder enig bedrijfskapitaal en bij de oprichting een verouderde vloot toebedeeld kreeg, dienden zware investeringen gedaan voor de vloot en voor de haveninrichtingen (meer dan 6 miljard F).

Dat alles bracht zware financiële lasten en zware jaarlijkse aflossing van leningen teweeg. Hoewel de exploitatieresultaten steeds (behalve in 1981) positief waren, was er uiteindelijk onvoldoende geld om alle kosten te betalen zodat de R. M. T., na de andere schuldeisers voldaan te hebben, in 't krijt bleef staan bij de Centrale dienst voor vaste uitgaven voor een bedrag van 1,5 miljard F.

I. *Les mesures prévues dans le volet A sont :*

1. Limitation du nombre de membres du personnel engagés à titre définitif. Le maximum a été fixé à 1 334 (non compris le personnel prêté par la Régie à l'administration de la Marine et de la Navigation moyennant rétribution, actuellement 227 personnes).

En date du 1er janvier 1985, 1 437 personnes étaient employées à titre définitif par la R. T. M. Cela signifie que jusqu'en 1990, 103 personnes quitteront encore le service (départs naturels : pensions, décès, ...) sans être remplacés. Pour l'année 1985, 31 départs ont été prévus.

2. Fixation d'un cadre spécial afin de pouvoir répondre « aux besoins saisonniers ainsi qu'aux besoins temporaires et urgents ». L'ensemble de l'occupation du personnel pourra ainsi être mieux adapté aux besoins temporaires (p. ex. pour le personnel navigant en été et en hiver pour le personnel d'entretien).

3. Transformation de 2 navires « multi-purpose » « Prinses Maria Esmeralda » (P. M. E.) et « Princesse Marie Christine » (P. M. C.).

La transformation du P. M. E. est prévue pour le 1er trimestre 1985, tandis que le P. M. C. sera transformé au cours du dernier trimestre de 1985.

La capacité de charge des deux navires sera pratiquement doublée par cette opération.

Après la fin des travaux de transformation, le « Stena Nautica » ne devra plus être loué.

D'autre part, 2 navires anglais de moindre capacité, le « Hengist » et le « Horse », seront remplacés par le « St.-David » qui aura une plus grande capacité de charge pour véhicules roro.

La capacité par voyage ainsi fortement augmentée permettra d'une part d'attirer de la clientèle supplémentaire (roro) et d'autre part de réduire le nombre de voyageurs (= dépenses en moins).

4. Adaptation des conditions de travail du personnel navigant suite à la modification de la loi sur le travail, arrêté royal no 255 Hansenne concernant la durée du travail (= dépenses de personnel en moins). Cet arrêté est exécutoire depuis le 1er avril 1984.

5. Amélioration de la force de concurrence par l'instauration d'une cellule « contrôle des dépenses » à la Direction Production et un remaniement de la comptabilité analytique. Un bureau externe examine les possibilités de réduire les coûts d'entretien.

6. Assurance contre « perte totale » de la flotte. Le plan prévoit l'assurance de la flotte contre « perte totale » afin de pouvoir disposer, en cas de perte d'une unité de flotte, de fonds pour remplacement du navire.

7. Un bureau externe sera contacté pour émettre un avis sur les activités commerciales de la R. T. M.

II. *Les mesures prévues dans le volet B sont :*

1. Du fait que la Régie a été créée en 1971 sans aucun fonds de roulement et qu'à sa création, la Régie a reçu une flotte vétuste, de lourds investissements ont dû être faits pour la flotte et l'infrastructure portuaire (plus de 6 milliards).

Ceci a amené de lourdes charges financières et de lourds amortissements annuels. Bien que les résultats d'exploitation fussent toujours (sauf en 1981) positifs, finalement il y eut une insuffisance de moyens pour couvrir tous les coûts, de sorte que la R. T. M., après avoir rempli ses obligations envers d'autres créanciers, restait en dette auprès du S. C. D. F. (Service central des dépenses fixes) pour un montant de 1,5 milliard de F.

De Ministerraad heeft zich op 28 september jl. principieel akkoord verklaard om de schuld van 1,5 miljard F budgettair kwijt te schelden.

2. Omdat de R. M. T. zelfs na de budgettaire regeling van 1,5 miljard schuld t.o.v. de C.D.V.U. nog niet over voldoende kasmiddelen beschikte worden thans onderhandelingen gevoerd met de privé-sector om op een zo goedkoop mogelijke manier over kasmiddelen te beschikken.

HOOFDSTUK VII

De Regie der Luchtwegen

A. *De saneringsmaatregelen*

Er wordt aan herinnerd dat, overeenkomstig de bepalingen van het koninklijk besluit nr 240 van 31 december 1983, de R. L. W. opdracht had een reorganisatieplan van de diensten voor te stellen voor de jaren 1984 tot 1990 met het oog op, tenminste, het behoud van het evenwicht van de exploitatierekeningen. Het spreekt vanzelf dat evenwicht in de exploitatierekeningen in grote mate een rationeel personeelsgebruik veronderstelt en efficiente werkwijzen.

Aan de hand van diepgaande analyses werden de personeelsbehoeften voor de volgende jaren onderzocht en in functie daarvan nieuwe personeelsformaties voorgesteld. De analyses evenals objectieve vergelijkingen van de activiteiten en de situatie op de secundaire luchthavens onderling, bieden daarenboven de mogelijkheid om de effectieven op een min of meer zelfde niveau terug te brengen.

De vermindering der kaders heeft op zichzelf geen onmiddellijk gunstig effect op de exploitatierekening. Het is alleen via de oppensioenstelling en het niet vervangen van deze personeelsleden, dat een geleidelijke reductie van de personeelsuitgaven kan ontstaan.

Volgens de studie wordt reductie van de personeelsformaties met 212 eenheden voorzien t.o.v. de op 1 februari 1984 aanwezige effectieven (2 076 eenheden) en daar het aantal afvloeiingen op 40 per jaar wordt geschat zou het in feite 5 à 6 jaar duren voor het evenwicht wordt bereikt.

De besparingen op de personeelsuitgaven die eruit resulteren werden berekend in drie inflatiehypothesen en leiden tot volgende reducties :

Inflatie	Jaar 1984	Jaar 1990
6,5 %	16 m	126 m
4 %	16 m	116,8 m
9 %	16 m	135,8 m

Het is evident dat afschaffen van betrekkingen en wijzigingen in de loopbaan van sommige personeelsleden zullen gepaard gaan met overgangsmaatregelen, die o.m. bij- en omscholing voorzien.

Le Conseil des Ministres a donné son accord de principe le 28 septembre dernier pour effacer budgétairement cette dette.

2. Du fait que la Régie, même après ce règlement budgétaire de la dette de 1,5 milliard envers le S.C.D.F., ne dispose pas encore d'encaisse suffisante, des pourparlers ont été menés avec le secteur privé afin de disposer de la manière la moins chère, d'encaisse.

CHAPITRE VII

La Régie des Voies aériennes

A. *Les mesures d'assainissement*

Il est rappelé que, conformément aux dispositions de l'arrêté royal n° 240 du 31 décembre 1983, la R. V. A. avait reçu pour mission de proposer un plan de réorganisation des services pour les années 1984 à 1990 en vue de maintenir au moins l'équilibre des comptes d'exploitation. Cet équilibre suppose dans une large mesure une utilisation rationnelle du personnel ainsi que des méthodes de travail efficaces.

Les besoins en personnel pour les années à venir ont été examinés sur la base d'analyses approfondies en fonction desquelles de nouveaux cadres organiques ont été proposés. Les analyses, tout comme les comparaisons objectives des activités et de la situation propres à chacun des aéroports secondaires, offrent en outre la possibilité de ramener les effectifs à un niveau plus ou moins équivalent.

En soi, la réduction des cadres ne produit pas un effet bénéfique immédiat sur le compte d'exploitation. C'est seulement par le biais de la mise à la retraite et du non-remplacement de ces agents qu'une réduction progressive des coûts de personnel peut se réaliser.

L'étude prévoit une réduction des cadres organiques de 212 unités par rapport aux effectifs présents au 1 février 1984 (2 076 unités), et comme le nombre de départs est évalué à 40 par an, il faudrait en fait 5 à 6 ans pour que l'équilibre soit atteint.

Les économies en frais de personnel qui en résulteraient ont été calculées sur la base de trois hypothèses d'inflation aboutissant aux réductions suivantes :

Inflation	Année 1984	Année 1990
6,5 %	16 m	126 m
4 %	16 m	116,8 m
9 %	16 m	135,8 m

Il est évident que la suppression d'emplois et les modifications intervenant dans la carrière de certains agents seront assorties de mesures transitoires prévoyant notamment la formation complémentaire et le recyclage.

B. *De regionale luchthavens*

Mijns inziens is het onmogelijk verder over het hoofd te blijven zien dat de regionale luchthavens en vliegvelden voor de R. L. W. een verliespost betekenen van rond de 800 miljoen F per jaar en dienen gesubsidieerd te worden door het exploitatieoverschot van 1 300 miljoen F (1983) van Brussel-Nationaal waardoor de R. L. W. afhankelijk is van het Rijk voor het dragen van de financiële lasten van haar investeringen. Uit de volgende gegevens betreffende ontvangsten, uitgaven en exploitatiecoëfficiënt voor 1983 blijkt duidelijk hoe verlieslatend bepaalde luchthavens en vliegvelden zijn.

B. *Les aéroports régionaux*

Il est impossible d'ignorer plus longtemps que les aéroports et aérodromes régionaux représentent pour la R. V. A. un poste déficitaire de quelque 800 millions de F par an et qu'ils doivent être subventionnés au moyen de l'excédent d'exploitation de 1 300 millions de F (1983) de Bruxelles-National, ce qui implique la dépendance de la R. V. A. vis-à-vis de l'Etat pour ce qui concerne la prise en charge du fardeau financier de ses investissements. Les données ci-après concernant les recettes, les dépenses et le coefficient d'exploitation pour 1983 démontrent clairement à quel point certains aéroports et aérodromes sont déficitaires.

Luchthavens of vliegvelden	Ontvangsten — Recettes	Uitgaven — Dépenses	Exploitatiecoëfficiënt — Coefficient d'exploitation	Aéroports ou aérodromes
Brussel-Nationaal	3 047 477 920	1 732 641 274	175,95	Bruxelles-National.
Grimbergen	7 178 170	69 820 910	10,28	Grimbergen.
Antwerpen	34 513 097	149 915 100	23,02	Anvers.
Gent	1 505 239	38 026 657	3,96	Gand.
Oostende	27 806 281	282 381 370	9,85	Ostende.
Luik	4 434 025	110 379 029	4,02	Liège.
Spa	1 265 359	36 007 424	3,51	Spa.
Saint-Hubert	888 367	47 746 679	1,86	Saint-Hubert.
Gosselies	19 858 434	167 076 213	11,89	Gosselies.

Anderzijds is het zo dat er een kleine heropleving vast te stellen is van de luchthavenactiviteiten in 1983 die zich als volgt uit :

On peut cependant constater une légère recrudescence des activités aéroportuaires en 1983, se manifestant comme suit :

Passagiers : / *Passagers :*

Luchthaven	1981	1982	1983	1984	Aéroports
Brussel-Nationaal	5 256 998	5 229 429	5 214 228	5 443 802	Bruxelles-National.
Oostende	51 648	56 088	97 000	153 323	Ostende.
Charleroi-Gosselies	27 845	26 232	28 183	24 328	Charleroi-Gosselies.
Antwerpen-Deurne	122 599	121 960	126 606	129 289	Anvers-Deurne.
Luik-Bierset	16 956	23 470	26 733	22 850	Liège-Bierset.
Brussel-Grimbergen	24 101	23 885	23 101		Bruxelles-Grimbergen.
Saint-Hubert	2 906	2 307	2 126		Saint-Hubert.
Gent-St-Denijs-Westrem ...	15 724	13 008	12 390		Gand-St-Denijs-Westrem.
Spa-La Sauvenière	11 251	14 140	11 570		Spa-La Sauvenière.
Totaal	5 530 028	5 510 519	5 541 937		Total.

Beweging : / *Mouvement :*

Luchthaven	1981	1982	1983	1984	Aéroports
Brussel-Nationaal	105 066	101 897	102 255	106 959	Bruxelles-National.
Oostende	26 516	27 115	28 518	28 727	Ostende.
Charleroi-Gosselies	40 902	35 240	37 774	38 697	Charleroi-Gosselies.
Antwerpen-Deurne	59 611	61 973	63 762	56 637	Anvers-Deurne.
Luik-Bierset	26 437	20 706	23 438	24 369	Liège-Bierset.
Brussel-Grimbergen	79 458	80 371	76 332		Bruxelles-Grimbergen.
Saint-Hubert	32 166	40 316	48 344		Saint-Hubert.
Gent-St-Denijs-Westrem ...	52 576	39 134	32 788		Gand-St-Denijs-Westrem.
Spa-La Sauvenière	15 225	15 895	14 750		Spa-La Sauvenière.
Totaal	437 957	422 647	427 961		Total.

Vracht : | *Fret :*

Luchthaven	1981	1982	1983	1984	Aéroports
Brussel-Nationaal	164 766	157 385	130 124	154 807	Bruxelles-National.
Oostende	9 263	8 008	6 545	8 850	Ostende.
Charleroi-Gosselies	28	27	125	20	Charleroi-Gosselies.
Antwerpen-Deurne	584	545	591	1 117	Anvers-Deurne.
Luik-Bierset	253	117	177	135	Liège-Bierset.
Brussel-Grimbergen	—	—	—		Bruxelles-Grimbergen.
Saint-Hubert	—	25	—		Saint-Hubert.
Gent-St-Denijs-Westrem ...	—	—	—		Gand-St-Denijs-Westrem.
Spa-La Sauvenière	—	—	—		Spa-La Sauvenière.
Totaal	174 894	166 107	137 562		Total.

Bovenstaande cijfers bewijzen duidelijk dat de belangrijkste luchtvaartactiviteiten gebeuren op de luchthaven Brussel-Nationaal.

In het licht van het hiervoor gestelde is de tijd gekomen tot het herdenken en herdefiniëren van de rol die de R. L. W. te vervullen heeft inzake openbare luchthavens en vliegvelden.

Het kan niet ontkend worden dat naast het belang dat de nationale overheid heeft in de luchtvaartactiviteiten in de verschillende gewesten, het in overwegende mate de regio's zelf zijn en de nabijgelegen agglomeraties die baat vinden in het regionale luchthavenbedrijf.

Als men over de grenzen heen kijkt naar hetgeen gebeurt in de omliggende landen in Europa (maar zelfs de vergelijking met de Verenigde Staten zou goed kunnen worden gemaakt) ziet men dat bijna overal de regio's en agglomeraties betrokken zijn, met of zonder de Staat, in de aanleg en de exploitatie van de regionale luchthavens.

In Frankrijk gebeurt dat via de « Chambres de Commerce ». In Duitsland zijn het de deelstaten en de steden die mede een rol spelen. In Nederland de provincies en de steden.

Dergelijke bestuursvormen zouden m.i. evengoed kunnen worden overwogen voor de regionale luchthavens als Oostende, Antwerpen, Luik en Charleroi.

Ook voor de resterende vliegvelden zouden andere beheersvormen kunnen in aanmerking komen. Zo zouden vliegvelden als Spa, St-Hubert — eventueel ook Grimbergen — die toch in hoge mate gebruikt worden voor sportactiviteiten (buiten opleiding en general aviation vooral dan in Grimbergen), eerder bij een organisme als het Bloso moeten behoren dan wel bij de R. L. W. waarvan geacht wordt dat zij behoorlijke commerciële resultaten voorlegt.

De regionale medeverantwoordelijkheid (of zelf hoofdverantwoordelijkheid) zou tot een meer rationeel beheer en grotere betrokkenheid kunnen leiden en daaruit voortvloeiend een betere specialisatie. Het is evident dat dergelijke formules slechts haalbaar zijn als er in het land een concensus zou kunnen tot stand komen over de respectieve opdrachten terzake van de nationale, regionale en lokale autoriteiten.

In geval in de context van de nationale structuren, de aangehaalde suggesties niet realiseerbaar zouden worden geacht binnen redelijke termijn en indien het Bloso of een ander organisme niet bereid is vliegvelden als Spa en St.-Hubert over te nemen, dan zou er eventueel als eerste stap overgegaan kunnen worden tot het sluiten van Spa en St.-Hubert en van Oostende 's nachts.

Rekening houdend met de personeelsreducties voorgesteld voor Oostende en met het sluiten van Gent vanaf 1 oktober 1984 kan deze maatregel als redelijk evenwichtig worden beschouwd voor de twee landsgedeelten.

Les chiffres ci-dessus démontrent clairement que la majeure partie des activités aéronautiques s'effectuent à l'aéroport de Bruxelles-National.

A la lumière de ce qui précède, il ne fait pas de doute que le moment est venu de repenser et de redéfinir le rôle qui incombe à la R. V. A. en matière d'aéroports et d'aérodromes publics.

Il est indéniable que malgré l'importance que revêt pour l'autorité nationale l'exploitation aéronautique régionale, celle-ci est essentiellement profitable aux régions elles-mêmes et aux agglomérations avoisinantes.

Si l'on regarde ce qui se passe au-delà des frontières, dans les pays voisins en Europe (mais la comparaison vaut tout aussi bien avec les Etats-Unis), on constate que quasi partout les régions et les agglomérations sont associées, avec ou sans l'Etat, à l'aménagement et l'exploitation des aéroports régionaux.

En France, cela s'effectue par l'intermédiaire des « Chambres de Commerce ». En Allemagne, ce sont les états associés et les villes qui y sont impliqués. Aux Pays-Bas, ce sont les provinces et les villes.

Pareils modes d'administration pourraient à mon avis très bien être envisagés pour les aéroports régionaux tels que ceux d'Ostende, Anvers, Liège et Charleroi.

Les autres aérodromes pourraient également être soumis à des modes de gestion différents. C'est ainsi que des aérodromes comme Spa, St.-Hubert — éventuellement aussi Grimbergen — affectés largement à des activités sportives (hormis l'instruction et l'aviation générale, surtout à Grimbergen), devraient relever d'un organisme tel que l'Adeps plutôt que de la R. V. A. dont on attend des résultats commerciaux valables.

La coresponsabilité (voire même la responsabilité majeure) de la région pourrait conduire à une gestion plus rationnelle, une implication plus importante et, partant, une meilleure spécialisation. Il est évident que de pareilles formules supposent un consensus à l'échelon national quant aux missions respectives des autorités centrales régionales et locales.

Si dans le contexte des structures nationales, les suggestions émises étaient considérées comme n'étant pas réalisables dans un délai raisonnable et si l'Adeps ou quelqu'autre organisme, n'était pas disposé à reprendre des aérodromes tels que ceux de Spa et de St.-Hubert, il reste la possibilité, dans un premier temps de fermer Spa, St.-Hubert et Ostende pendant la nuit.

Compte tenu des réductions de personnel proposées pour Ostende et de la fermeture de Gand à dater du 1 octobre 1984, cette mesure peut être considérée comme plutôt équilibrée pour les deux régions du pays.

Verder heeft de noodzaak om te allen tijde, in het land zelf, over een uitwijkhaven te beschikken voor Brussel-Nationaal, de laatste tijd aan belang ingeboet. Het is namelijk zo dat :

1. het landen op Brussel-Nationaal sinds 1 februari 1983 uitgevoerd wordt bij zeer lage zichtbaarheid gezien deze luchthaven Cat. III is geworden d.w.z. dat de landingen op de landingsbaan 25 L nu kunnen gebeuren met een horizontaal zicht van ± 150 m en een decisiehoogte van 12 voet (de uitwijkvluchten zijn sinds 1 februari 1983 aldus verminderd met 80 %).

Tien maatschappijen zijn thans reeds bevoegd om dergelijke landingen, die een grotere veiligheid voor de gebruikers waarborgen, uit te voeren. De luchtvaartmaatschappijen moeten bijgevolg niet langer instaan voor de aanzienlijke kosten die een eventuele koersverandering naar andere luchthavens met zich brengen;

2. de uiteindelijke beslissing van een uitwijking, het voorrecht blijft van de gezagvoerder van het vliegtuig die, uiteraard rekening houdt met operationele en commerciële factoren en de eindbestemming van de passagiers. Het is evident dat het voor een maatschappij moeilijk aanvaardbaar is een toestel bestemd voor Brussel-Nationaal te laten uitwijken wegens mist naar bv. de luchthaven van Oostende om dan de passagiers uiteindelijk per bus te moeten laten overbrengen naar Brussel-Nationaal, die *ipso facto* gesloten is.

Dit alles sluit niet uit dat ik alle inspanningen apprecieer om de regionale luchthavens te zien ontwikkelen. Ik heb trouwens grotendeels bijgedragen tot dergelijke ontwikkelingen onder meer door :

1. het inschepingsrecht voor de regionale luchthavens op 115 F per passagier vast te stellen, wat geldt voor Oostende Deurne, Charleroi, Gosselies en Luik — tegenover 250 F voor Brussel. Deze inschepingsvergoeding heb ik voor Oostende nog bijzonder verminderd met 35 % tot 75 F ten gunste van de passagiers van British Air Ferries, Janus Airways, Dan-Air en dit in het kader van de promotie van de luchthaven.

2. de vergoedingen voor landingen met luchtvaartuigen met vracht op 110 F de ton te brengen, tegen 180 F de ton te Brussel-Nationaal.

Wat nu in het bijzonder de nachtvluchten betreft op de luchthaven Oostende dient duidelijk gesteld dat niettegenstaande het feit dat Oostende een speciaal statuut heeft inzake nachtvluchten de geïnde landingen en inschepingsvergoedingen van de bewegingen geregistreerd tussen 22 u 00 en 06 u 00 lokaal slechts 9,61 % van de totale desbetreffende inkomsten bedraagt, 1 227 455 F, terwijl de jaarlijkse uitgave voor de 21 eenheden voor de nachteffectieven 15 682 177 F is.

Rekening houdend met de bezorgdheid voor de mensen die op de regionale luchthavens tewerkgesteld zijn en die ik trouwens deel, ben ik steeds bereid om samen met de regio's, agglomeraties en Bloso naar middelen te zoeken om de exploitatiekosten van deze luchthavens te verminderen en ze bestaande kansen te geven.

C. *De uitbreiding van de Nationale Luchthaven*

De studie voor het opstellen van een ontwikkelingsplan voor de Luchthaven Brussel-Nationaal heeft tot doel een stevige basis te leggen op grond waarvan beslissingen kunnen worden genomen inzake de uitvoering van veranderingswerken en van de trapsgewijze uitbreiding van de installaties van de luchthaven. Een reeks uitbreidingen aan de

Par ailleurs, la nécessité de disposer à tout moment, dans le pays d'un aéroport de déroutement pour Bruxelles-National, a perdu de son intérêt ces derniers temps. En effet :

1. depuis le 1er février 1983, les atterrissages s'effectuent à Bruxelles-National par visibilité très réduite, cet aéroport ayant été classé Cat. III, ce qui veut dire que les atterrissages sur la piste 25 L peuvent à présent s'effectuer par visibilité horizontale de ± 150 m et à hauteur de décision de 12 pieds (dès lors, les vols de déroutement ont baissé de 80 % depuis le 1 février 1983).

Dix sociétés sont déjà en mesure d'effectuer de tels atterrissages qui garantissent une meilleure sécurité pour les usagers. Les compagnies aériennes ne se trouvent par conséquent plus confrontées aux énormes dépenses inhérentes à un éventuel déroutement vers un autre aéroport;

2. la décision finale de déroutement ou non incombe au commandant de l'avion, qui tiendra évidemment compte de facteurs opérationnels et commerciaux et de la destination finale des passagers. Il est évident qu'une compagnie peut difficilement admettre que son appareil soit dérouté pour cause de brouillard de Bruxelles-National vers l'aéroport d'Ostende, et que ses passagers soient ensuite transférés en bus à Bruxelles-National, qui est *ipso facto* fermé.

Le Ministre souligne qu'il apprécie tous les efforts visant le développement des aéroports régionaux. Il a d'ailleurs largement contribué à de tels développements, notamment :

1. en fixant pour les aéroports régionaux la taxe d'embarquement à 115 F par passager, valable pour Ostende, Deurne, Charleroi, Gosselies et Liège, contre 250 F pour Bruxelles. Pour Ostende j'ai encore appliqué une réduction supplémentaire de 35 %, portant la taxe à 75 F pour les passagers de British Air Ferries, Janus Airways et Dan-Air, en vue de contribuer à la promotion de l'aéroport;

2. en fixant la redevance d'atterrissage pour le fret aérien à 110 F la tonne, contre 180 F la tonne à Bruxelles-National.

En ce qui concerne plus particulièrement les vols de nuit à l'aéroport d'Ostende, il faut clairement préciser que, malgré son statut spécial pour les vols de nuit, les redevances d'atterrissage et d'embarquement des mouvements enregistrés entre 22 h 00 et 06 h 00 ne s'élèvent localement qu'à 9,61 % de l'ensemble des recettes y afférentes, soit 1 227 455 F, tandis que la dépense annuelle pour les 21 unités de l'effectif de nuit se monte à 15 682 177 F.

Compte tenu de l'inquiétude qui règne parmi les personnes occupées dans les aéroports régionaux, le Ministre, qui partage d'ailleurs cette inquiétude, se déclare disposé à rechercher, avec les régions, le sagglomérations et l'Adeps, des moyens de réduire les frais d'exploitation de ces aéroports et leur accorder toutes leurs chances.

C. *L'extension de l'Aéroport National*

L'étude pour l'élaboration d'un plan de développement de l'aéroport Bruxelles-National vise à établir une base solide pour statuer sur la réalisation de travaux de transformation et d'extension progressive des installations aéroportuaires. Une série d'extensions tant aériennes que terrestres doivent profiter à l'aéroport durant les 20 à 30

land- en de luchtzijde moet de luchthaven ten goede komen gedurende de volgende 20 à 30 jaar en eventueel langer. De R. L. W. selecteerde, na een beroep te hebben gedaan op de mededinging, het « Burns & Mc Donnell, Bruplanteam ».

Alle analyses en aanbevelingen van het team werden opgesteld in overeenstemming met de normen van de internationale organisatie voor de Burgerlijke Luchtvaart (I. C. A. O.), de Internationale Luchtvervoer Associatie (I. A. T. A.) en de Federal Aviation Administration (F. A. A. - U. S. A.).

Kregen de meeste aandacht : de zone van het luchthavenstation, de onderhoudsbasis van SABENA en het luchthavensysteem. De terminalzone die de gebouwen van het luchthavenstation omvat, en hun interfaces met de land- en luchtzijde, evenals het systeem voor het wegverkeer, is dringend aan uitbreidingen en aanpassingen toe om te voldoen aan de noden van de passagiers en aan de vereisten inzake vaste vliegtuigplaatsen.

Er is ook behoefte aan uitbreiding op middellange termijn om het hoofd te kunnen bieden aan de verwachtte toename van het passagiersverkeer.

De expansieplannen voor de passagiersterminal zijn klaar. De besprekingen inzake de financiering ervan zijn in een vergevorderd stadium.

Verder is het zo dat de eerste kredieten in het werkenprogramma van de R. L. W. voorzien zijn om de infrastructuurwerken aan de luchtzijde (landingsbaan, taxiwegen, platformen) in 1985 te starten.

D. *Het C. A. N. A. C.-uitvoeringsplan*

1. Gedurende hun vergaderingen van 1 en 13 oktober 1984 hebben de Ministers van Verkeer van België, de Bondsrepubliek Duitsland, Luxemburg en Nederland, tezamen met de Directeur-generaal van Eurocontrol heel zorgvuldig de resultaten bestudeerd van alle analyses van de jongste twaalf maanden met het oog op de integratie van alle enroute functies in het Maastrichtse U. A. C. In het bijzonder bestudeerden zij al de mogelijkheden om de tijdplanning, die zij oorspronkelijk hadden voorzien, aan te houden.

Ze hebben moeten erkennen en aanvaarden dat veel meer tijd nodig is om een bruikbaar plan voor het concentratieconcept (concept 1) te ontwikkelen.

2. Vergelijking van de A. T. C.-systemen in de Beneluxlanden en het noorden van de Bondsrepubliek Duitsland tonen dat er specifieke verschillen zijn voor de civiele en militaire luchtverkeersorganisatie in de structuur van de beschikbare luchtruimte, de dichtheid van civiele en militaire luchthavens enz., wat resulteerde in verschillen in de ontwikkeling van A.T.C.-systemen (air traffic control). Tijdens de zestiger en zeventiger jaren ging de ontwikkeling van deze A.T.C.-systemen hand in hand met de ontwikkeling van de verkeerstoename en de mogelijkheden van de vliegtuigen (jetvliegtuigen, radarcontrole, A.T.C.-automatisering).

De moderne generatie van vliegtuigen (A 310, A 320, B 757, F-16) vereisen hogere kruishoogten en vragen optimale vluchtprofielen voor brandstofbesparende operaties, in het bijzonder tijdens het landen en opstijgen. Ook met het geluid dient rekening gehouden te worden. Deze behoeften gaan samen met moderne technologie die beschikbaar komt voor A.T.C.-systemen.

Om van deze evolutie volledig te profiteren, is het nodig een zorgvuldig, gemeenschappelijk, geheelomvattende en samenhangend plan voor de coördinatie en uitvoering van een gemeenschappelijk A. T. C.-concept voor de vier landen te ontwikkelen.

3. In het licht van al deze vaststellingen herbevestigen de Ministers de beslissing om de luchtverkeerscontrole boven het Nederlands grondgebied vanaf FL 300 naar het Maastricht-centrum over te hevelen tegen maart 1986.

années à venir, et éventuellement au-delà. Après avoir fait appel à la concurrence, la R. V. A. a sélectionné le team « Burns & Mc Donnell, Bruplan ».

Toutes les analyses et recommandations de cette équipe ont été établies conformément aux normes de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (O. A. C. I.), de l'Association internationale du Transport aérien (I. A. T. A.) et du « Federal Aviation Administration » (F. A. A. - U. S. A.).

Ont le plus retenu l'attention : la zone de la gare aéroportuaire, la base d'entretien de la SABENA et le système aéroportuaire. La zone terminale, qui comporte les batiments de l'aérogare et leurs interfaces aériennes et terrestres, ainsi que le système de circulation routière, nécessitent une extension et une adaptation urgentes en vue de pouvoir répondre aux besoins des passagers et aux exigences relatives aux emplacements fixes pour avions.

Il existe aussi un besoin d'extension à moyen terme en vue de pouvoir faire face à l'accroissement escompté du trafic passagers.

Les plans d'expansion du terminal pour passagers sont prêts. Les discussions relatives à leur financement se trouvent à un stade avancé.

Par ailleurs, les premiers crédits sont prévus dans le programme des travaux de la R. V. A. pour entamer en 1985 les travaux d'infrastructure aérienne (piste d'atterrissage, taxiways, plateformes).

D. *Le plan d'exécution C. A. N. A. C.*

1. Au cours de leurs réunions des 1er et 13 octobre 1984, les Ministres des Transports de Belgique, de la République fédérale d'Allemagne, du Luxembourg et des Pays-Bas ont étudié très soigneusement avec le Directeur général d'Eurocontrol les résultats de toutes les analyses des douze derniers mois en vue de l'intégration de toutes les fonctions enroute dans l'U. A. C. de Maastricht. Ils ont étudié en particulier toutes les possibilités de maintenir le calendrier initialement prévu.

Ils ont dû admettre et accepter qu'il fallait un délai bien plus important pour élaborer un plan valable pour le concept de concentration (concept n° 1).

2. La comparaison des systèmes A. T. C. des pays du Benelux et du Nord de la République fédérale d'Allemagne fait apparaître des divergences spécifiques quant à l'organisation du trafic aérien civil et militaire dans la structure de l'espace aérien disponible, à la denstié des aéroports civils et militaires, etc., ce qui a entrainé des divergences dans le développement des systèmes A. T. C. (air traffic control). Au cours des années 60 et 70, ces systèmes A. T. C. se sont développés parallèlement à l'accroissement du trafic et des possibilités des avions (avions à réaction, contrôle radar, A. T. C. automatisé).

La nouvelle génération d'avions (A 310, A 320, B 757, F-16) requiert des altitudes de croisière plus elevées et des profils de vol optimaux pour les opérations d'économie d'énergie, surtout à l'atterrissage et au décollage. Il faut aussi tenir compte du bruit. Ces besoins vont de pair avec la technologie moderne qui devient disponible pour les systèmes A. T. C.

Afin de mettre cette évolution entièrement à profit, il est nécessaire de développer pour les quatre pays un plan précis, commun, omnivalent et cohérent pour la coordination et l'exécution d'un concept A. T. C. commun.

3. A la lumière de toutes ces constatations, les Ministres reconfirment la décision de transférer vers mars 1986 au centre de Maastricht le contrôle du trafic aérien au-dessus du territoire des Pays-Bas à partir du niveau de vol 300.

4. De Ministers beslisten :

— het operationeel, technisch, personeels- en beheerskader voor luchtverkeersleiding in de vier landen te verzekeren;

— de directeurs van de luchtverkeersleidingsdiensten van hun landen, samen met de Directeur-generaal van Eurocontrol te belasten met het mandaat een zorgvuldig, alomvattend en samenhangend plan voor een gemeenschappelijk, geïntegreerd luchtverkeersleidingsconcept in de vier staten in een periode van twee jaar te ontwikkelen in functie van de realisatie van concept 1.

— dat de investeringen die in de nationale en de Eurocontrol-installaties, teneinde de eigen operationaliteiten niet in het gedrang te brengen tijdens de overgangsperiode, nodig zijn, zoveel mogelijk moeten passen in het uiteindelijk doel en dienen gepland in nauwe samenwerking tussen de vier landen en Eurocontrol.

5. Rekening houdend met voormelde beslissing werd door de Ministerraad een budget van 2 830 miljoen F uitgetrokken voor de realisatie van een nieuw verkeersleidingscentrum. Het bedrag van deze investering laat geen twijfel nopens de omvang en de belangrijkheid van het project. Er kan thans niet langer getalmd worden om alle diensten die betrokken zijn bij het verzekeren van de luchtverkeersveiligheid te voorzien van een gemotiveerd, evenwichtig en hoog gespecialiseerd personeelsbestand.

De succesvolle realisatie en exploitatie van het nieuw nationaal verkeersleidingscentrum staat of valt met de goede en coherente werking van deze diensten.

Het is van essentieel belang dat aan de hieronder uitgewerkte personeelsbehoeften op de meest strikte wijze wordt voldaan op het vlak van competentie, kwantiteit en recruteringstijdschema.

6. Bij de implementering van een totaal nieuw verkeersleidingscentrum zijn twee kritische periodes te onderkennen.

6.1. De eerste is de zgn. overgangsperiode tijdens welke het bestaande centrum moet verder worden geëxploiteerd terwijl het nieuwe wordt geconstrueerd, geïnstalleerd, uitgetest en gehomologeerd. Het hoeft geen betoog dat deze parallele activiteiten zeer bijzondere problemen op het personeelsvlak stellen : de vorming, recyclage en familiarizering van bestaand en supplementair personeel moet worden verzekerd op het nieuw systeem terwijl in het bestaand systeem geen enkele concessie kan worden geduld op het gebied van de luchtverkeersveiligheid. Deze overgangsperiode van bijna drie jaar is te situeren tussen juni 1986 en maart 1989.

6.2. De tweede is de zgn. inloopperiode onmiddellijk na de operationele indienststelling van het nieuw systeem tijdens welke technici en informatici worden geconfronteerd met ongekende en onverwachte apparatuurdefecten en latente softwaregebreken.

Deze inloopperiode ,afgesloten als de werking van de apparatuur en software gestabiliseerd is, kan op 3 jaar worden geraamd.

E. *Bertem en zijn radarapparatuur*

1. *Toewijzing en uitvoeringsschema*

Het contract voor het leveren, installeren en in werking stellen van de radarapparatuur te Bertem werd, na een algemene offerteaanvraag en scherpe concurrentie, in april 1983 integraal aan de firma A. E. G.-Telefunken toegewezen.

4. Les Ministres ont décidé :

— d'assurer dans les 4 pays le cadre opérationnel, technique, du personnel et de gestion pour le contrôle du trafic aérien;

— de charger les directeurs des services de contrôle du trafic aérien de leur pays respectif, en même temps que le Directeur général d'Eurocontrol, de développer dans les quatre Etats, et ce dans un délai de deux ans, un plan précis, omnivalent et cohérent pour un concept commun et intégré du contrôle du trafic aérien, en fonction de la réalisation du concept n° 1;

— que les investissements dans les installations nationales et d'Eurocontrol qui s'imposent pour ne pas compromettre au cours de la période de transition les opérationnalités propres, doivent autant que possible cadrer dans l'objectif final et être planifiés en étroite collaboration entre les quatre pays et Eurocontrol.

5. Compte tenu de la décision susvisée, le Conseil des Ministres a inscrit un budget de 2 830 millions pour la réalisation d'un nouveau centre de contrôle du trafic aérien. L'importance de cet investissement ne laisse subsister aucun doute quant à l'ampleur et à l'importance du projet. Dès lors, il s'impose d'urgence de pourvoir tous les services assurant la sécurité du trafic d'un effectif motivé, équilibré et hautement spécialisé.

Le succès de la réalisation et de l'exploitation du nouveau centre national de contrôle du trafic aérien dépendra de la cohérence et du bon fonctionnement de ces services.

Il est déterminant qu'il soit satisfait le plus strictement possible sur le plan de la compétence, de la quantité et du schéma de recrutement, aux besoins en personnel exposés ci-après.

6. Lors de l'implantation d'un centre de contrôle du trafic aérien entièrement nouveau, deux périodes critiques sont à distinguer.

6.1. La première est la période dite de transition, au cours de laquelle l'exploitation du centre existant doit se poursuivre, pendant que le nouveau est construit, aménagé, testé et homologué. Il va sans dire que ces activités parallèles posent des problèmes très particuliers sur le plan du personnel la formation, le recyclage et la familiarisation du personnel existant et supplémentaire doivent être axés sur le nouveau système, tandis que dans le système existant il ne peut être toléré aucune concession en matière de sécurité du trafic aérien. Cette période transitoire de près de trois ans est à situer entre juin 1986 et mars 1989.

6.2. La seconde est la période dite de rodage succédant à la mise en service opérationnelle du nouveau système, au cours de laquelle les techniciens et informaticiens se trouveront confrontés à des pannes inconnues et inopinées de l'appareillage et à des défectuosités latentes du logiciel.

Cette période de rodage, qui prendra fin aussitôt que le fonctionnement de l'appareillage et du logiciel sera stabilisé, peut être évaluée à 3 ans.

E. *Bertem et son appareillage de radar*

1. *Attribution et schéma d'exécution*

Le contrat pour la fourniture, l'installation et la mise en service de l'appareillage de radar à Bertem a été intégralement attribué après un appel d'offres général et une compétition serrée, à la firme A. E. G.-Telefunken en avril 1983.

De te leveren apparatuur is van een uiterst geavanceerde ontwikkeling en bestaat uit één primaire en twee secondaire radars, plotextractoren en een straalverbinding.

De totale uitgave voor de radarapparatuur beloopt 350 miljoen F.

Na de montage van de antennes en onmiddellijk na de binnenafwerking van het radargebouw wordt gestart met de installatie van de radarapparatuur.

Dit is gepland voor begin februari 1985. Na installatie, afregeling, testvluchten en technisch/operationele homologatie wordt verwacht dat het radarstation tegen eind 1985 kan in bedrijf worden genomen.

2. *Inplanting*

De vestigingsplaats van de bestaande lange afstandsradars op de luchthaven van Brussel-Nationaal werd destijds ingegeven door de aanwezigheid van belangrijke nutsvoorzieningen en de economische overdracht van radarinformatie naar het nabijgelegen verkeersleidingscentrum.

Gedurende lange tijd ondervonden deze radars weinig hinder van het steeds toenemend aantal gebouwen en loodsen op het luchthavendomein.

De invoering van de secundaire radar en van gesofistikeerde technieken van gegevensverwerking en -voorstelling onthulde evenwel het bestaan van talrijke weerkaatsingen van de radarondervragingen op gebouwen, loodsen, omheiningen, geparkeerde en rollende vliegtuigen.

Deze reflecties hebben tot nefast gevolg dat het vliegtuigantwoord wordt voorgesteld op valse azimut- en afstandposities.

De meest efficiënte anti-reflectiemethode ligt in de selectie van een radarinplanting die zo volledig mogelijk reflectieimmuun is.

Aangezien op Brussel-Nationaal steeds meer gebouwen met een potentieel reflectiegevaar zullen worden opgetrokken, lag het voor de hand dat voor de vervanging van de verouderde radars meteen naar een nieuwe vestigingsplaats werd uitgekeken.

De radarinplanting te Bertem werd gekozen enerzijds om haar geïsoleerde en hoge ligging met weinig reflectiegevaar, ook op lange termijn, en anderzijds omdat een uitstekende radardekking van in- en uitgaand luchtverkeer op de nationale luchthaven kan verwacht worden.

3. *Functie*

Het radarstation van Bertem zal de « en-route » radars vervangen die thans op het domein van de nationale luchthaven staan opgesteld en waarvan de installatie uit 1960 dateert. De opdracht van dit radarstation zal erin bestaan alle luchtverkeer op te sporen in een straal van 140 zeemijlen (260 km) tot op een hoogte van meer dan 60 000 voet (20 km). De radargegevens zullen geëxploiteerd worden door de verkeersleidingscentra voor de hogere en lagere luchtruimte die respectievelijk te Maastricht (Eurocontrol) en te Zaventem (Regie der Luchtwegen) zijn gevestigd.

Er zal ook getracht worden het station aan te wenden als een terminale radar voor in- en uitgaand luchtverkeer.

Het radarstation bestaat uit een gecombineerd primair/secundair hoofdstation en een autonome secundaire radar. De antennes van de twee stations staan op twee torens van 20 m hoogte.

De werking van de primaire radar berust op het principe van de weerkaatsing door het vliegtuig van electromagnetische impulsen uitgestuurd door het grondstation.

L'appareillage à fournir est des plus sophistiqués et se compose d'un radar primaire et de deux radars secondaires, d'extracteurs de pointage et d'un relais.

La dépense totale afférente à l'appareillage de radar s'élève à 350 millions de F.

Une fois montées les antennes et dès le parachèvement intérieur du central radar, sera entamée l'installation de l'appareillage radar, ce qui est prévu pour début février 1985.

Après installation, réglage, vols d'essai et homologation technique/opérationnelle, on peut s'attendre à une mise en exploitation de la station radar vers la fin de 1985.

2. *Implantation*

Le lieu d'implantation des radars à longue portée à l'aéroport de Bruxelles-National a été inspiré à l'époque par la présence d'importantes installations utilitaires et par le transfert économique de l'information radar au centre de contrôle du trafic aérien situé à proximité.

Longtemps, ces radars n'ont subi que peu d'interférences provoquées par le nombre toujours croissant de bâtiments et de hangars installés dans l'enceinte aéroportuaire.

La mise en service du radar secondaire et de techniques sophistiquées de traitement et de visualisation des données a cependant révélé la présence d'ondes secondaires résultant de la réflexion des signaux de détection radar sur les bâtiments, hangars, clôtures et avions en stationnement ou circulant sur les pistes.

Or, ces réflexions ont pour effet de fausser les coordonnées d'azimut et de distance de l'avion.

La méthode anti-reflet la plus efficace consiste à sélectionner pour le radar un lieu d'implantation immunisé au maximum contre les réflexions.

Toute construction nouvelle à Bruxelles-National présentant un danger potentiel de réflexion, le remplacement des anciens radars fut mis à profit pour trouver un nouveau lieu d'implantation.

C'est ainsi que Bertem a été choisi, d'une part, en raison de sa situation isolée et élevée présentant peu de risques de réflexion, même à long terme, et d'autre part, parce que cet emplacement garantit une parfaite couverture du trafic en provenance et à destination de l'aéroport national.

3. *Fonction*

La station radar de Bertem est appelée à remplacer les radars « en-route » disposés actuellement dans l'enceinte de l'aéroport national et dont l'installation remonte à 1960. La mission de cette station radar consistera à détecter toute circulation aérienne dans un rayon de 140 milles marins (260 km) jusqu'à une altitude dépassant les 60 000 pieds (20 km). Les données radar seront utilisées par les centres de contrôle du trafic pour l'espace aérien supérieur et inférieur situés respectivement à Maastricht (Eurocontrol) et à Zaventem (Régie des Voies aériennes).

En outre, la station servira si possible de radar terminal pour le trafic aérien entrant et sortant.

La station radar se compose d'une station principale primaire/secondaire combinée et d'un radar secondaire autonome. Les antennes de ces deux centres sont installés sur deux tours de 20 m de hauteur.

Le fonctionnement du radar primaire repose sur le principe de la réflexion par l'avion d'impulsions électromagnétiques émises par la station terrestre.

De secundaire radar (S. S. R.) ondervraagt elk vliegtuig dat uitgerust is met een zgn. boordtransponder. Op elke geldige ondervraging zal de vliegtuigtransponder antwoorden met het uitsturen van een gecodeerde pulstrein waaruit de azimut, de afstand, de identiteit en de hoogte van het vliegtuig kan worden afgeleid.

Secundaire radar is omwille van zijn driedimensionele detectiecapaciteit en zijn positieve identificatiemogelijkheid uitgegroeid tot de belangrijkste radarbron in de controle van het luchtverkeer.

Het voorzien van een autonoom S. S. R.-station om de rol van het hoofdstation over te nemen tijdens defecten of onderhoudsbeurten is dan ook tenvolle gerechtvaardigd.

4. *Radarantennes*

Aangezien de antenne de bron is van alle radarinformatie, ligt het voor de hand dat alles in het werk moet worden gesteld om haar karakteristieken te perfectioneren, zowel in de zend- als in de ontvangstfaze. Het belang en het rendement van een correct ontworpen antenne in het volledig radarsysteem is veel groter dan alle andere systeemcomponenten. De Regie der Luchtwegen heeft voor het radarstation van Bertem geopteerd voor de meest geavanceerde primaire en secondaire radarantennes die thans op de markt zijn.

De belangrijkste werkingsparameter van een antenne is zonder twijfel het stralingspatroon. Het bepaalt rechtstreeks het radarbereik in de hoogte, in de breedte en in de afstand.

Afgezien van het aardkrommingseffect dat het radarbereik uiteraard beperkt, kan de aanwezigheid van het aardoppervlak het stralingspatroon in ernstige mate wijzigen door het vormen van loben met een intermitterende radardekking als gevolg.

Men heeft er bijgevolg alle belang bij zo weinig mogelijk energie in de richting van de grond te sturen, zonder de radardekking op lage hoogte te kompromitteren.

De laatste jaren werd betekenisvolle vooruitgang geboekt in het ontwerpen van antennes met een steile winstafname in de negatieve stralingshoeken. Zowel de primaire als de secundaire antennes stralen een dergelijk patroon uit waardoor minder ongewenste doelen zoals grond, gebouwen, hoogspanningsleidingen, automobielverkeer enz. worden belicht.

Primaire radarantenne

Deze primaire radarantenne met haar indrukwekkende afmetingen van 14,5 m × 9 m is de grootste ter wereld die voor de burgerluchtvaart wordt aangewend.

Door deze buitengewone reflectoroppervlakte worden drie objectieven gerealizeerd :

— een betere detectieprobabiliteit voor kleine vliegtuigen;

— een hoge onderscheidingsgraad in het horizontaal vlak;

— een stralingspatroon in het verticaal vlak dat aanpasbaar is aan het grondreliëf en aan speciale propagatieverschijnselen.

Vóór de reflector staan twee stralingsbronnen opgesteld die een zogenaamde hoge en lage stralingsbundel creëeren.

Tijdens de ontvangstfaze worden deze twee stralingsbundels elektronisch gecombineerd in vier verschillende ontvangstdiagramma's.

Le radar secondaire (S. S. R.) interpelle chaque avion équipé d'un répondeur de bord. Celui-ci répondra à toute sollicitation valable en émettant une série de pulsions, l'identité et l'altitude de l'avion.

En raison de sa capacité de détection tridimensionnelle et son pouvoir d'identification positive, le radar secondaire est devenu la principale source d'information du contrôle de la circulation aérienne.

La réalisation d'une station S. S. R. autonome pour relayer la station principale en cas de panne ou lors de l'entretien se trouve dès lors pleinement justifiée.

4. *Antennes radar*

L'antenne étant la source de toute information radar, il s'indique de mettre tout en œuvre pour la rendre plus performante, tant dans la phase d'émission que dans la phase de réception. L'intérêt et le rendement d'une antenne conçue correctement dans l'ensemble du système radar l'emportent sur toutes les autres composantes du système. Pour la station radar de Bertem, la R. V. A. a opté pour des antennes radar primaire et secondaire des plus perfectionnées sur le marché actuel.

Le paramètre de fonctionnement essentiel d'une antenne est sans aucun doute son diagramme de rayonnement, dont dépend directement la portée du radar en altitude, en largeur et en distance.

Abstraction faite de l'effet resultant de la courbure de la terre, qui limite forcément la portée du radar, la présence de la surface terrestre peut sérieusement altérer le diagramme de rayonnement par la formation de lobes occasionnant des interruptions de la couverture radar.

Aussi faut-il le plus possible éviter de diriger l'énergie vers le sol, sans pour autant compromettre la couverture radar à basse altitude.

Au cours des dernières années, des progrès notables ont été réalisés dans le domaine de la conception d'antennes à dégression rapide du gain dans les angles à rayonnement négatif. L'antenne primaire, tout comme l'antenne secondaire, ont un diagramme de rayonnement évitant mieux les objectifs inopportuns, tel que le sol, les bâtiments, les lignes à haute tension, le trafic automobile, etc.

Antenne radar primaire

Cette antenne radar primaire aux dimensions impressionnantes de 14,5 m × 9 m, est la plus grande au monde utilisée pour la navigation aérienne civile.

Par son énorme surface réfléchissante, elle permet la réalisation de trois objectifs :

— une meilleure probabilité de détection des petits avions;

— un haut degré de sélectivité dans le plan horizontal;

— un diagramme de rayonnement dans le plan vertical adaptable au relief du sol et aux phénomènes particuliers de propagation.

En face du réflecteur sont disposées deux sources de rayonnement créant, l'une, un faisceau de rayonnement vers le haut, l'autre, vers le bas.

Au cours de la phase de réception, ces deux faisceaux de rayonnement sont combinés électroniquement pour former quatre diagrammes de réception distincts.

In functie van de operationele noodwendigheden kan uit deze stralingspatronen een selectie worden gemaakt in afstand en azimut.

Deze zeer ongebruikelijke en unieke elektronische combinatie van stralingspatronen levert tegelijk een uitstekende hoge en lage dekking op.

Teneinde een hoge betrouwbaarheidsgraad te bekomen, zijn de aandrijfmotoren dubbel uitgevoerd, hoewel er onder normale omstandigheden maar één vereist is. De tweede motor wordt alleen in werking gesteld bij uitzonderlijk sterke wind of ingeval van defect of mechanisch onderhoud van de eerste.

De antenne kan op twee verschillende omwentelingssnelheden worden geëxploiteerd : 5 en 7,5 toeren per minuut.

Het totaal gewicht van de antenne, voetstuk inbegrepen, bedraagt 18,2 ton zonder ijsbezetting.

Onder werkingsvoorwaarden is de max. toegelaten windsnelheid 120 km/u. Voor overleving is de max. windsnelheid 180 km/u.

Secundaire radarantenne

De tot nu toe gebruikte secundaire radarantenne heeft een balkvorm met een beperkte hoogte (± 45 cm) waardoor een zeer breed stralingspatroon in het verticaal vlak wordt bekomen.

Een groot gedeelte energie belicht bijgevolg het grondoppervlak onder de antennetoren met een intensiteitsmodulatie van het stralingsdiagramma en reflecties als gevolg.

Teneinde de antennewinst in de negatieve hoeken te beperken moest worden overgegaan tot de ontwikkeling van een antenne met grotere verticale afmetingen.

Maar aangezien de primaire radarreflectoren oorspronkelijk niet werden ontworpen om grotere secundaire radarantennes met hogere windbelasting te dragen, moest de nieuwe S. S. R.-antenne worden geconstrueerd uit verticale dipoolkolommen met brede open tussenruimten. Deze constructietechniek gaf aanleiding tot de Engelse benaming « Open Array Antenna ».

Deze antenne heeft een hoogte van 1,5 m en een spanwijdte van 7,9 m, bestaat uit 36 kolonnen van elk 10 dipolen en weegt niet meer dan 300 kg.

De rasteropbouw van 350 dipolen resulteert in een verbeterd verticaal stralingspatroon, een efficiënte zijlobenonderdrukking en een preciese azimutbepaling.

5. Burgerlijke bouwkunde

De inplanting van het radarcentrum in een landschappelijk waardevol gebied bracht mee dat, naast de hoge technische eisen aan een dergelijke constructie gesteld, ook het architecturaal aspect met de grootste zorg diende te worden benaderd.

Na voorbereidende stedebouwkundige studies kreeg het voorontwerp van de Regie der Luchtwegen de goedkeuring van het Gemeentebestuur van Bertem en van de Koninklijke Commissie van Monumenten en Landschappen.

Op esthetisch vlak werd er naar gestreefd via een vloeiende moderne vormgeving de onderscheiden gebouwen als één architecturaal geheel te laten overkomen, dat door zijn integratie in het landschap geen storend element zou zijn, maar integendeel een verrijking ervan zou betekenen.

De kostprijs van de bouwwerken bedraagt ongeveer 35 miljoen F.

Suivant les besoins opérationnels, ces diagrammes de rayonnement permettent d'opérer une sélection en distance et en azimut.

Cette combinaison électronique des diagrammes de rayonnement qui garantit une parfaite couverture tant à haute qu'à basse altitude, est unique en son genre.

Ce système est rendu d'autant plus fiable, que deux moteurs d'entraînement ont été prévus, bien qu'un seul suffise en des circonstances normales. Le second moteur n'est mis en marche que par vent particulièrement violent, en cas de panne ou lors de l'entretien du premier moteur.

L'antenne peut être actionnée à deux vitesses de rotation différentes : 5 et 7,5 tours/minute.

Le poids total de l'antenne, y compris le socle, est de 18,2 tonnes sans dépôt de glace.

Pour que l'antenne précise fonctionne le vent ne peut dépasser la vitesse maximale autorisée de 120 km/h. L'antenne est conçue pour résister à une vitesse maximale du vent de 180 km/h.

Antenne radar secondaire

L'antenne radar secondaire utilisée jusqu'à présent a la forme d'un parallélépipède à hauteur limitée (± 45 cm), ce qui permet d'obtenir un très large rayonnement dans le plan vertical.

Une partie importante d'énergie heurte donc la surface du sol au pied de la tour d'antenne, modulant l'intensité du diagramme de rayonnement et provoquant ainsi des réflexions.

Pour limiter le gain d'antenne dans les angles négatifs, il a fallu développer une antenne de plus grande hauteur.

Mais comme à l'origine les réflecteurs de radar primaires n'avaient pas été conçus pour supporter des antennes de radar secondaires de plus grandes dimensions, exposées à une plus forte poussée du vent, il a fallu construire la nouvelle antenne S. S. R. en utilisant des colonnes dipôles verticales largement espacées, d'où l'appellation anglaise « Open Array Antenne ».

Cette antenne a une hauteur de 1,5 m et une portée de 7,9 m, se compose de 36 colonnes de 10 dipôles chacune et son poids ne dépasse pas 300 kg.

La trame de 350 dipôles permet une amélioration du diagramme de rayonnement vertical, une suppression efficace des lobes latéraux et une définition azimutale précise.

5. Génie Civil

Le centre radar étant implanté dans un site de toute beauté, il convenait, hormis les hautes exigences techniques inhérentes à pareille construction, de veiller scrupuleusement à son aspect architectural.

Après des études urbanistiques préparatoires, l'avant-projet de la Régie des voies aériennes a reçu l'approbation de l'administration communale de Bertem et de la Commission royale des Monuments et des Sites.

Sur le plan esthétique, on s'est efforcé de réaliser un ensemble architectural moderne, de forme élégante, parfaitement intégré, qui, loin de nuire au paysage, en rehausserait encore davantage la valeur.

Le prix de revient des travaux de construction est de l'ordre de 35 millions de F.

F. *De oprichting van B. A. I.*
(Brussels Airport International)

1. Door de Regie der Luchtwegen werden in het verleden een aantal acties ondernomen om het verkeer van de luchtvracht op de luchthaven Brussel-Nationaal te bevorderen. Het waren echter, ingevolge de beperkte middelen waarover de Regie beschikte, slechts losstaande promoties, waarvan naderhand de follow-up bezwaarlijk kon worden verzorgd.

2. Anderzijds dient vastgesteld te worden dat :

2.1 niet alleen het luchtvrachtverkeer dient bevorderd te worden maar de totale activiteit van de luchthaven en niet in het minst het verkeer van passagiers die de voornaamste bron zijn van de inkomsten van de luchthaven en van de concessiehouders. Er moet getracht worden hun aantal behoorlijk op te voeren en hun bestedingspatroon te beïnvloeden zodat Brussel-Nationaal minstens een zelfde groei zou kennen als de concurrerende luchthavens uit de buurlanden tegenover welke wij een « schaal »-handicap hebben;

2.2 de luchthavens in het algemeen, en meer speciaal de ons omringende luchthavens, in de laatste jaren, een zeer agressieve, dynamische en massaal volgehouden promotie zijn gaan voeren in binnen- en buitenland tot in het verre Oosten toe. Schiphol is hiervan een markant voorbeeld. Men denke b.v. aan de herhaalde acties in Engeland over « Schiphol the third airport of Great Britain » of aan de nog zopas gelanceerde promotie in samenwerking met een 20-tal omringende gemeenten om de mogelijkheden voor buitenlandse industriële vestigingen in die gemeenten kenbaar te maken.

3. In het licht van het voorgaande werd geoordeeld dat Brussel-Nationaal niet ten achter kon blijven en dat het daarbij aangewezen zou zijn de krachten van de voornaamste gebruikers van de luchthaven te bundelen in een gezamenlijke inspanning die ook zou toelaten de werkingsmiddelen aanzienlijk op te drijven.

4. Verscheidene vergaderingen hebben dan geleid tot het uitwerken van een statuut en een conventie voor de oprichting van een coöperatieve vennootschap, samenwerkingsvorm aanbevolen door de juridische dienst van Verkeerswezen. De oprichting is geschied op 12 december 1984. De R. L. W. zal de « basisdienst » van de maatschappij verzekeren. Deze regeling is om velerlei redenen logisch omdat dergelijke basisdienst ook grotendeels door de R. L. W. zou moeten verzorgd worden als zij alleen zou instaan voor de promotie en omdat een eventuele kostenspreiding over de andere partners op zeer moeilijke problemen zou stuiten van verdelingscoëfficiënten.

5. Opdat de Regie haar verbintenissen zou kunnen nakomen vanaf 1985 werden een aantal aanpassingen voorgesteld aan het document van haar « begroting 1985 ».

5.1. Het Maatschappelijk Fonds :

Het R. L. W.-deel ten belope van 2 miljoen F werd ingeschreven onder de rubriek « I. — Financiële vaste Activa —, participaties gedurende het jaar 1985 ».

5.2. De werkingskredieten voor de Basisdienst :

Deze kredieten ten bedrage van 8 miljoen F werden ingeschreven op artikel 533.01 van de exploitatierekening — hoofdstuk 53.

F. *Constitution de la Société Coopérative B. A. I.*
(Brussels Airport International)

1. La Régie des Voies aériennes a entrepris par le passé une série d'actions en vue de promouvoir le trafic du fret aérien à l'aéroport de Bruxelles-National. Toutefois les moyens limités dont disposait la Régie, n'avaient permis que la réalisation d'actions promotionnelles isolées dont il était difficile d'assurer le follow-up.

2. Par ailleurs, il y a lieu de constater :

2.1 que ce n'est pas seulement le trafic du fret aérien qu'il faut promouvoir, mais l'ensemble des activités aéroportuaires, notamment le trafic passagers qui constitue la principale source de recettes de l'aéroport et des concessionnaires. Il faut donc essayer d'augmenter sensiblement ce nombre de concessionnaires et d'influencer leur schéma d'investissement, en vue de permettre à Bruxelles-National de connaître au moins un essor équivalent à celui des aéroports concurrents des pays voisins par rapport auxquels nous avons déjà un handicap à surmonter;

2.2 que les aéroports en général, et plus particulièrement les aéroports voisins, ont soutenu ces dernières années une vaste campagne de promotion très agressive et dynamique tant à l'intérieur du pays qu'à l'étranger, voire même jusqu'en Extrême-Orient. Schiphol en est un exemple frappant. Il suffit de songer, par exemple, aux actions menées à plusieurs reprises en Angleterre au sujet de « Schiphol the third airport of Great Britain » ou encore à la campagne de promotion récemment lancée en collaboration avec une vingtaine de communes avoisinantes en vue de faire connaître les possibilités offertes dans ces communes aux implantations industrielles étrangères.

3. A la lumière de ce qui précède, on a estimé que Bruxelles-National ne pouvait rester à la traîne et qu'il s'indiquerait en l'occurrence d'unir les forces des principaux usagers de l'aéroport dans un effort commun qui permettrait en même temps d'augmenter considérablement les moyens de fonctionnement.

4. Diverses réunions ont ainsi abouti à l'élaboration d'un statut et d'une convention pour la création d'une société coopérative, type de société recommandé par le service juridique des Communications. Sa constitution a eu lieu le 12 décembre 1984. La R. V. A. assurera le « service de base » de la société. Ce règlement est logique pour de nombreuses raisons, notamment parce que ce service de base devrait quand même être assuré en grande partie par la R. V. A. au cas où celle-ci serait seule responsable de la promotion et aussi parce qu'une éventuelle répartition des coûts entre les autres partenaires se heurterait à des problèmes très complexes en rapport avec les coëfficients de répartition.

5. Afin de permettre à la Régie de respecter ses engagements à partir de 1985, un certain nombre d'adaptations ont été proposées d'urgence au document de son « budget 1985 ».

5.1. Le Fond social :

La part de la R. V. A., à concurrence de 2 millions de F, a été inscrite sous la rubrique « I. — Immobilisations corporelles financières — participations durant l'exercice 1985 ».

5.2. Les crédits de fonctionnement pour le Service de base :

Ces crédits, d'un montant de 8 millions de F, ont été inscrits à l'article 533.01 du compte d'exploitation — chapitre 53.

5.3. Kredieten voor de actieprogramma's :

Deze kredieten ten bedrage van 10 miljoen F werden toegevoegd aan de rubriek « Allerhande publiciteitskosten » artikel 523.01. — hoofdstuk 52.

De Minister van Begroting heeft er de voorkeur aan gegeven die voorstellen naar de begrotingscontrole van februari 1985 te verwijzen.

HOOFDSTUK VIII

Sabena

Voor het eerst sinds 1957 heeft de Sabena de balans van het dienstjaar 1983 afgesloten met een winst van 22,5 miljoen F.

Hieronder volgt een opsomming van de voornaamste maatregelen welke de Regering sedert 1 januari 1982 heeft getroffen en die tot bovenvermeld gunstig resultaat hebben geleid.

A. *Toestand van de vennootschap op 31 december 1981*

Aantal personeelsleden : 9 601 (jaarlijks gemiddelde).
Ondernemingsresultaten : verlies 3,695 miljard F.

In 1982 besliste herstelmaatregelen

1. Algemene vermindering op het geheel der bezoldigingen :

— vlakke solidariteitsbijdrage van 2 %;
— vermindering met 15 % van het wettelijk minimum overschrijdend gedeelte der bezoldiging.

2. Versneld ontslag van het personeel (veralgemening van het brugpensioen voor het niet vliegend personeel vanaf 57 jaar — mogelijkheid tot brugpensioen voor het niet vliegend personeel vanaf 55 jaar — 52 jaar voor het vrouwelijk personeel — verplichte oppensioenstelling voor het vliegend personeel op 55 jaar).

Te noteren valt dat deze maatregelen werden goedgekeurd tijdens een in maart 1982 door het personeel gehouden referendum.

3. Ten gevolge van de verschijning van het koninklijk besluit nr 177 van 30 december 1982 is het de Sabena geoorloofd haar statuten te wijzigen, haar kapitaal te verhogen en gespecialiseerde dochtervennootschappen te stichten.

B. *Toestand van de vennootschap op 31 december 1982*

Aantal personeelsleden : 8 798 (jaarlijks gemiddelde).
Ondernemingsresultaten : verlies 2,141 miljard F.

1. *Herstelmaatregelen in 1983*

— Wijziging van het artikel 33 (zie rubriek E hieronder);
— Opheffing van de staatstussenkomst in de aflossing voor het vliegend materieel (wijziging van de statuten in februari 1983 — vertegenwoordigt ongeveer 1 miljard F tot 1,5 miljard F).

2. *Kapitaalvorming*

Het kapitaal wordt van 3 op 9 miljard F gebracht.

5.3. Crédits pour les programmes d'action :

Ces crédits, à concurrence de 10 millions de F, ont été ajoutés à la rubrique « Divers coûts de publicité » article 523.01 — chapitre 52.

Le Ministre du Budget a cependant estimé qu'il était préférable de renvoyer ces propositions au controle budgétaire de février 1985.

CHAPITRE VIII

La Sabena

Pour la première fois depuis 1957, le bilan de l'exercice 1983 de la Sabena révèle un résultat positif; en effet, le bénéfice est de l'ordre de 22,5 millions de F.

Ci-après, on trouvera le résumé des principales mesures que le Gouvernement a pris depuis le 1 janvier 1982 et qui ont conduit au résultat favorable dont question ci-dessus.

A. *Situation de la société au 31 décembre 1981*

Nombre d'agents : 9 601 (moyenne annuelle).
Résultats de l'entreprise : perte : 3,695 milliards de F.

Mesures de redressement décidées en 1982

1. Réduction généralisée de l'ensemble des rémunérations :

— cotisation de solidarité linéaire de 2 %;
— diminution de 15 % de la partie des rémunérations dépassant le minimum légal.

2. Désengagement accéléré du personnel (prépension généralisée pour le personnel non-navigant dès l'âge de 57 ans — possibilité d'une prépensenion pour le personnel non-navigant dès l'âge de 55 ans — 52 ans pour le personnel féminin — pension obligatoire à 55 ans pour le personnel navigant).

A noter que ces mesures ont été approuvées par referendum parmi le personnel en mars 1982.

3. Suite à la parution de l'arrêté royal nº 177 du 30 décembre 1982, la Sabena est autorisée à modifier ses statuts, à augmenter son capital et à créer des filiales spécialisées.

B. *Situation de la société au 31 décembre 1982*

Nombre d'agent : 8 798 (moyenne annuelle).
Résultat de l'entreprise : perte : 2,141 milliards de F.

1. *Mesures de redressement en 1983*

— modification de l'article 33 : suppression de l'intervention de l'Etat dans les amortissements du matériel volant. (changement des statuts en février 1983 — représente environ 1 milliard de F à 1,5 milliard de F).

2. *Capitalisation*

Le capital est porté de 3 à 9 milliards de F.

Twee miljard F werden onderschreven door de Staat, de 4 andere miljard F door private of semi-private sectoren (regio's 450 miljoen F, A. S. L. K. 1,5 miljard F, het saldo werd onderschreven door andere openbare instellingen).

3. *Dochtermaatschappijen reeds opgericht*

— Sabena Catering Services N.V. werd gerechtigd door het koninklijk besluit van 19 maart 1983 en werd gesticht op 29 april 1983. Haar kapitaal van 250 miljoen F werd volledig door de Sabena onderschreven.

— Belgium Fuelling and Services Cy werd gerechtigd door het koninklijk besluit van 15 december 1983 maar werd in werkelijkheid slechts op 6 maart 1984 gesticht. Sabena en Sobelair zijn hoofdaandeelhouders in deze vennootschap.
Kapitaal : 45 miljoen F.

— Aviafin : Leasingvennootschap voor de aankoop van vliegend materieel.
Kapitaal : 2,750 miljard F.

C. *Toestand van de vennootschap op 31 december 1983*

Aantal personeelsleden : 8 260 (jaarlijks gemiddelde).
Ondernemingsresultaten : winst ongeveer 22 miljoen F.

Herstelmaatregelen in 1984

Voortzetting van de studie in verband met dochtervennootschappen in de andere activiteitssectoren van de maatschappij :

— handling;
— technisch onderhoud.

D. *Toestand van de vennootschap op 30 juni 1984*

1. Op 30 juni 1984 vertegenwoordigen de over de eerste 6 maanden van 1984 ondernemingsresultaten een verlies van 730 miljoen F. Nochtans is er een verbetering waar te nemen van meer dan 120 miljoen F in vergelijking met de vooruitzichten en van meer dan 220 miljoen F in vergelijking met de toestand op het overeenstemmende tijdstip in 1983.

2. Op 31 december 1983 :

a) vermindering van het personeelsaantal met 538 eenheden in vergelijking met 31 december 1982;
b) de ondernemingsresultaten van 1983 vertegenwoordigen een batig saldo van 22 miljoen F, maar overtreffen die van 1982 met 2,163 miljard F en die van 1981 met 3,717 miljard F.

E. *Wijziging van de Statuten*

1. In 1983 :

Art. 33 : Staatstussenkomst in de aflossing van het vliegend materieel waartoe in 1982 werd besloten.
Wijziging van de statuten in februari 1983.
Vertegenwoordigt 1 tot 1,5 miljard F.

2. In 1984 :

Art. 10 : Staatstussenkomst in de intrestendelging op leningen voor aankoop van vliegend materieel.
Budgettaire beslissing in 1984 — toepassing vanaf 1985.
Vertegenwoordigt ± 400 miljoen F.

Deux milliards de F ont été souscrits par l'Etat, les 4 autres milliards par le secteur privé ou semi-privé (régions 450 millions de F, C. G. E. R. 1,5 milliards de F, le solde a été souscrit par d'autres organismes institutionnels).

3. *Filialisations déjà réalisées*

— Sabena Catering Services S.A. a été autorisée par l'arrêté royal du 29 mars 1983 et a été créée le 29 avril 1983. Son capital de 250 millions a été souscrit entièrement par la Sabena.

— Belgium Fuelling and Services Cy a été autorisée par l'arrêté royal du 15 décembre 1983 mais ne sera réellement créée que le 6 mars 1984. La Sabena et la Sobelair sont majoritaires dans cette société.
Capital : 45 millions de F.

— Aviafin : Société de leasing destinée à l'achat du matériel volant.
Capital : 2,750 milliards de F.

C. *Situation de la société au 31 décembre 1983*

Nombre d'agents : 8 260 (moyenne annuelle).
Résultats de l'entreprise : gain ± 22 millions de F.

Mesures de redressement en 1984

Poursuite des études pour la filialisation d'autres secteurs d'activités de la société :

— handling;
— maintenance.

D. *Situation de la société au 30 juin 1984*

1. Au 30 juin 1984, les résultats d'entreprise pour les 6 premiers mois de 1984 représentent une perte de 730 millions de F. Toutefois, il est en amélioration de plus de 120 millions de F par rapport aux prévisions et de plus de 220 millions de F par rapport à la situation à la même époque, en 1983.

2. Au 31 décembre 1983 :

a) par rapport au 31 décembre 1982, diminution du nombre d'agents de 538 unités;
b) les résultats d'entreprise de l'année 1983 présentent un boni de 22 millions de F, mais sont supérieurs de 2,163 milliards de F par rapport à ceux de 1982 et de 3,717 milliards de F par rapport à ceux de 1981.

E. *Modification des statuts*

1. En 1983 :

Art. 33 : Intervention de l'Etat dans les amortissements du matériel volant décidée en 1982.
Changement des statuts en février 1983.
Représente 1 à 1,5 milliards de F.

2. En 1984 :

Art. 10 : Intervention de l'Etat dans les intérêts sur les prêts pour achat de matériel volant.
Décision budgétaire en 1984 — application dès 1985.
Représente ± 400 millions de F.

F. Gelet op het door Sabena geboekte herstel was de Regering van oordeel dat de vennootschap bij machte is om voortaan zelf de interestlasten te dragen van de leningen die vanaf 1 januari 1985 zullen worden aangegaan voor de aankoop van vliegtuigen; alleen de lasten van in het verleden aangegane verbintenissen zullen nog door de staatsbegroting worden gedragen.

Die regeringsbeslissing werd geconcretiseerd in de artikelen 168, 169 en 170 van de zopas gestemde sociale herstelwet.

Aan Sabena moet, onder haar eigen verantwoordelijkheid, de mogelijkheid worden geboden haar vloot op moderne wijze te kunnen vernieuwen ten einde haar concurrentiële positie op de wereldmacht te kunnen handhaven.

Hiervoor zullen belangrijke kapitalen nodig zijn en bijgevolg staatshulp onder de vorm van een waarborg te verlenen aan de daartoe aan te gane leningen of andere financieringsverrichtingen.

Aangezien de automatische staatswaarborg is opgeheven door voormelde wetsbeschikkingen zal de Regering iedere aanvraag tot waarborg op haar gegrondheid en omvang moeten onderzoeken.

HOOFDSTUK IX

Een jaar van de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid

In zijn volle omvang loopt dit « Jaar » doorheen de hele legislatuur-periode.

Vier grote fazen kunnen onderscheiden worden :

A. De adviesgroep « verkeer »;
B. Beleidsplan;
C. Het jaar van de Verkeersveiligheid en de Verkeersleefbaarheid — opzet en campagne;
D. Bestendigen van de resultaten.

A. *Adviesgroep « Verkeer » 1981-1982*

In 1982 belastte de Minister van Verkeerswezen, een uitgesproken gevarieerde groep deskundigen, met een diepgaande studie van het traditionele verkeersbeleid.

Hun bevindingen, in termen van kritiek werden ook vertaald in nieuwe beleidsopties, waarbij het verkeersbeleid eindelijk werd aangepast aan de wetenschappelijke en andere conclusies die zich reeds sinds jaar en dag opdrongen, doch voordien nooit of zelden in aanmerking werden genomen.

Drie grote principes werden vooropgesteld :

1. integratie;
2. coördinatie;
3. (in) formatie.

In het autogericht beleid werd plaats geruimd voor de andere (zachte of zwakke) weggebruiker.

B. *Het beleidsplan 1983*

De bevindingen van de Adviesgroep werden aan een zeer groot aantal organismen en deskundigen ter advies voorgelegd.

F. Vu le redressement financier réalisé par la Sabena, le Gouvernement a estimé que dorénavant la société est en mesure de supporter elle-même les charges d'intérêts résultant des emprunts qu'elle va contracter à partir du 1er janvier 1985 en vue du renouvellement de sa flotte; seul les charges du passé, c'est-à-dire des engagements pris avant la date précitée, resteront encore à charge du budget de l'Etat.

Cette décision gouvernementale a été concrétisée par les articles 168, 169 et 170 de la loi sociale de redressement, récemment votée au Parlement.

La Sabena bénéficiera, sous sa propre responsabilité, de la possibilité de moderniser sa flotte dans le but de maintenir sa position concurrentielle sur le marché mondial.

A cet effet, elle aura besoin d'importants capitaux et par conséquent aussi de l'aide de l'Etat sous forme de garantie à accorder aux emprunts ou autres modes de financement.

Etant donné que l'automaticité de la garantie de l'Etat a été supprimée par les dispositions légales précitées, il appartiendra au Gouvernement d'examiner cas par cas si la demande de garantie est bien fondée ou non.

CHAPITRE IX

Une année de la sécurité routière et de la qualité de l'Environnement routier

L'étendue globale de cette « Année » s'étale sur toute une législature.

On peut distinguer quatre grandes phases :

A. Le groupe consultatif « circulation »;
B. Le Plan Directeur;
C. L'année de la Sécurité routière et de l'Environnement routier — approche et campagne;
D. Confirmation des résultats.

A. *Groupe consultatif « Circulation » 1981-1982*

En 1982, le Ministre des Communications et des P. T. T. chargeait une équipe indiscutablement variée d'experts d'une étude en profondeur au sujet de la politique traditionnelle en matière de circulation.

Leurs constatations en termes critiques ont été traduites en de nouvelles options politiques dans lesquelles la politique de la circulation routière fut finalement adaptée aux conclusions scientifiques et autres qui s'imposaient depuis des années mais qui ne furent jamais prises en considération auparavant.

Trois grands principes furent mis en évidence :

1. intégration;
2. coordination;
3. (in) formation.

Dans la politique à l'égard des voitures, place fut laissée aux autres usagers de la route (usagers plus vulnérables).

B. *Le Plan Directeur 1983*

Les constatations du Groupe Consultatif ont été soumises à l'avis d'un grand nombre d'organismes et d'experts.

Met de inspraak die aldus verkregen werd (en de resultaten die deze bewerkstelligde) werd een « Beleidsplan » — basisdocument van het nieuwe verkeersbeleid — uitgewerkt.

C. *Het Jaar van de Verkeersveiligheid en de Verkeersleefbaarheid*

Om aan het nieuwe beleid, de gewijzigde opties en structuur, in concreto aan het Beleidsplan de nodige ruchtbaarheid te geven werd een persconferentie georganiseerd op 14 maart 1984.

Als een der eerste realisaties op grond van het beleidsplan opende de Minister van Verkeerswezen bij die gelegenheid een officieel Jaar van de Verkeersveiligheid en de Verkeersleefbaarheid.

Dit Jaar *(sensu stricto)* kan in 4 periodes verdeeld worden.

C. 1. *1983 - maart 1984 : voorbereiding*

De nodige contacten en afspraken werden gelegd ten einde een interministeriëel comité en interdepartementale stuurgroep in te richten die zou zorgen voor :

1. coördinatie en activatie van het « Jaar »;
2. onderzoek m.b.t. de hervorming van de strukturen van het verkeersbeleid ten einde het objectif te maken.

C. 2. *maart 1984 - november 1984*

1. *Externe contacten*

Periode van externe contacten.

Een zo breed mogelijk publiek wordt betrokken bij het beleid en de realisatie ervan.

Circulaires met een oproep tot actieve deelname worden gestuurd aan bedrijfshoofden, interviews in allerlei algemene en specifieke tijdschriften.

2. *Logo*

Het initiatief een logo te gebruiken voor het « Jaar », zowel in brede als in enge betekenis creëerde een bijzondere vorm van uniformiteit.

Het Regeringsbeleid inzake verkeersveiligheid krijgt hierdoor een extra dimensie — in de eerste plaats wat betreft de diverse activiteiten en initiatieven ten behoeve van het verkeerswezen, maar ook en vooral wat betreft de concertatie van de (voorlopig vier) betrokken ministeries, te weten Binnenlandse Zaken, Openbare Werken, Onderwijs en Verkeerswezen.

3. *« Doe mee » slogan*

De sympathieke « Doe Mee »-slogan lokte een zeer grote respons uit en maakt het Jaar van de Verkeersveiligheid en de Verkeersleefbaarheid haast alomtegenwoordig. De reacties komen niet alleen van verkeersinstellingen, autoindustrie, verzekeringswezen, enz., maar ook uit alle lagen en leeftijden van de bevolking.

« Doe Mee » wordt geassocieerd met openheid van beleid, met particuliere bewogenheid (aangevuld door een permanent secretariaat dat elke individuele telefoon en brief tracht te beantwoorden met eenzelfde aandacht en interesse), met solidariteit en gezamenlijke actie ten aanzien van bevolking en Regering. Een gemeenschappelijke vijand (de verkeersonveiligheid) laat toe een sterk gevoel van eensgezindheid te stimuleren.

A l'aide de la concertation ainsi obtenue (et des résultats qui en furent dégagés), un « Plan Directeur » — document de base pour une nouvelle politique de la circulation — a été élaboré.

C. *L'Année de la Sécurité routière et de la Qualité de l'Environnement routier*

Afin de donner la publicité nécessaire à la nouvelle politique, aux options et structures modifiées, concrètement au Plan Directeur, une conférence de presse fut organisée le 14 mars 1984.

A cette occasion, le Ministre des Communications inaugurait officiellement une Année de la Sécurité routière et de la Qualité de l'Environnement routier, une des premières réalisations sur la base du plan directeur.

Cette Année (*sensu stricto*) se subdivise en 4 périodes.

C. 1. *1983 - mars 1984 : préparatifs*

Les contacts et rendez-vous nécessaires furent fixés afin de former un comité interministériel et un groupe de direction interdépartemental qui s'occuperait de :

1. la coordination et l'activation de l'« Année »;
2. l'enquête sur la réforme des structures de la politique routière afin de la rendre objective.

C. 2. *mars 1984 - novembre 1984*

1. *Contacts externes*

Période de contacts externes.

Un public aussi large que possible est impliqué dans la politique et sa réalisation.

Des circulaires faisant appel à une participation active sont envoyées aux chefs d'entreprise et des interviews sont publiées dans divers périodiques d'information générale ou spécifique.

2. *Logogramme*

L'initiative d'utiliser un logogramme pour l'« Année » dans sa signification générale comme dans sa signification restreinte a créé une forme exceptionnelle d'uniformité.

La politique gouvernementale en matière de sécurité routière acquiert ainsi une dimension supplémentaire en premier lieu en ce qui concerne les diverses activités et initiatives au profit des communications mais également et surtout en matière de concertation des ministères impliqués (provisoirement quatre), à savoir Intérieur, Travaux publics, Education nationale et Communications.

3. *Slogan « Participez »*

Le sympathique slogan « Participez » a provoqué une grande réaction et fait que l'Année de la Sécurité routière et de la Qualité de l'Environnement routier soit pratiquement omniprésente. Les réactions proviennent non seulement des organismes de transport, de l'industrie automobile, du groupe des assureurs, etc., mais également de tous les couches et âges de la population.

« Participez » implique une politique d'ouverture, suscite l'élan de particuliers (soutenu par un secrétariat permanent qui s'efforce de répondre à chaque appel téléphonique individuel et à chaque lettre individuelle avec une attention et un intérêt unique), la solidarité et l'action collective à l'égard de la population et du Gouvernement. Un ennemi commun (l'insécurité routière) permet de stimuler un puissant sentiment d'unanimité.

4. « *Doe Mee* »-*zelfklevers*

Voorgaande bemerkingen gelden eveneens voor deze zelfklever-actie.
De grote zelfklevers op de voertuigen der ministeries en parastatalen, op autobussen, trams, postwagens, politie-overheid. Een herkenningsteken dat vlot overkomt.

De kleine zelfklever die momenteel verdeeld wordt ten behoeve van de particuliere autobestuurder verbreedt opnieuw deze solidariteit tot « overheid-bevolking ».

C.3. *november 1984 — februari 1985*

Voorstellen van concrete realisaties :

1. Persconferentie 2 oktober 1984 : een algemene balans van 7 maanden « Jaar van de Verkeersveiligheid en de Verkeersleefbaarheid » wordt aan de pers medegedeeld.

2. « Doe Mee »-dossier : persconferentie 5 november 1984. Een dossier met tips en raadgevingen i.v.m. de vraag hoe men reëel kan « meedoen aan de verkeersveiligheid » wordt in een voorlopige vorm voorgesteld aan de pers.
Opnieuw wordt een brede inspraak ingebouwd : in de loop van de maand november wordt het dossier aan diverse organismen en groepen toegestuurd met de vraag bemerkingen, suggesties en kritieken kenbaar te maken.
Een definitief dossier zal in februari 1985 in grote oplage ten behoeve van de bevolking gedrukt worden.

3. Internationale conferentie Verkeersveiligheid : de integratie, coördinatie en (in)formatie wordt doorgetrokken over 's lands grenzen heen.

4. Een speciale campagne rond alcohol en verkeer in de eindejaarsperiode, wijst op de bezorgdheid die bij de beleidsverantwoordelijke leeft en vraagt begrip vanwege de bevolking.

5. Eindmanifestatie van het Jaar van de Verkeersveiligheid en de Verkeersleefbaarheid : in februari 1985 zal een grootse informatiebeurs mbt. de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid georganiseerd worden waaraan verschillende ministeries en semi-overheidsinstanties deelnemen.

In deze manifestaties worden opnieuw de formele beleidsprincipes benadrukt : informatie, openheid van beleid, rechtstreeks contact. Deze beurs is een Europese primeur.

Ten slotte kan gewezen worden op het Europees Jaar voor Verkeersveiligheid in 1986 — een initiatief dat op aandringen van de Minister van Verkeerswezen tot stand komt.

D. *Bestendigen van de resultaten*

In deze laatste periode van het Jaar wordt door de Stuurgroep bijzondere aandacht besteed aan de herstructurering verticaal en horizontaal inzake het verkeersveiligheidsbeleid.

Bepaalde themata, o.m. Jeugd, Vorming en Opleiding, Verkeersonderricht in secundair en hoger onderwijs vanaf 1984-1985. Verkeersveiligheidsonderrichtingen naar diverse besturen toe worden met blijvend aandringen door de Minister benadrukt.

Om dit korte en niet exhaustieve betoog te beëindigen zou de Minister nog volgende bedenking willen maken : ook in crisistijd laat de juiste inzet, politieke wil en enthousiasme een veiligheidsbeleid toe, waarin grootse realisaties maar ook belangstelling voor het kleinschalige project de nodige aandacht krijgen.

4. *Autocollants « Participez »*

Les observations précédentes sont également valables pour cette action « autocollants ».
Les grands autocollants sur les véhicules des ministères et parastataux, sur les autobus, les trams, les véhicules postaux, les véhicules de la police, etc., créent l'image de l'unanimité dans les services publics. Un message qui passe bien.
Le petit autocollant, actuellement diffusé à l'intention du conducteur particulier élargit encore cette solidarité à la relation « population-Gouvernement ».

C.3. *Novembre 1984 - février 1985*

Propositions pour des réalisations concrètes :

1. Conférence de presse du 2 octobre 1984 : un bilan général portant sur 7 mois « Année de la Sécurité routière et de la Qualité de l'Environnement routier » est communiqué à la presse.

2. Dossier « Participez » : conférence de presse du 5 novembre 1984. Un dossier contenant des directives et des conseils pour participer efficacement est présenté à la presse sous forme de projet.
Une large concertation y est à nouveau élaborée : dans le courant du mois de novembre, le dossier est transmis aux divers organismes et groupes en leur demandant de faire connaître leurs observations, suggestions et critiques.
Un dossier définitif sera imprimé à grand tirage en février 1985 à l'intention de la population.

3. Conférence internationale sécurité routière : l'intégration, la coordination et (in) formation sont prolongées au-delà des frontières nationales.

4. Une campagne spéciale sur le thème de l'alcool au volant durant la période de fin d'année démontre combien ce problème préoccupe les responsables et sollicite la compréhension de la population.

5. Manifestation de clôture de l'année de la Sécurité routière et de la Qualité de l'Environnement routier : en février 1985, une vaste foire d'information sur la sécurité routière et la qualité de l'environnement routier sera organisée, à laquelle participeront divers ministères et instances semi-publiques.
Ces manifestations mettront une fois de plus l'accent sur les principes formels de la politique tels information, politique d'ouverture, contact direct. Cette foire constitue une première européenne.
Finalement, l'attention est attirée sur l'année européenne de la Sécurité routière en 1986 — une initiative qui sera réalisée sous les auspices du Ministre des Communications.

D. *Confirmation des résultats*

En cette dernière période de l'année, le groupe pilote consacre une attention particulière à la restructuration verticale et horizontale en matière de politique de sécurité routière.
Certains thèmes, entre autres Jeunesse, Formation et Education, Enseignement Routier dans l'enseignement secondaire et supérieur à partir de 1984-1985 ainsi que des instructions sur la sécurité routière, adressées à diverses administrations, sont soulignés par le Ministre avec une insistance permanente.
Pour terminer ce bref exposé non limitatif, le Ministre formule la réflexion suivante : même la période de crise permet un effort approprié, une volonté et un enthousiasme politiques, une politique de sécurité dans laquelle l'attention nécessaire est consacrée non seulement aux réalisations grandioses mais également à l'intérêt pour les projets à plus petite échelle.

III. — ALGEMENE BESPREKING

A. Algemene beschouwingen

Vragen :

Het N.M.B.S.-beleid zou er beter bij varen indien het in een algemeen vervoerbeleid zou kaderen. De Franse en de Zwitserse oriëntatiewetten betrekken de investeringen en de werkgelegenheid hoe langer hoe meer in een meer precieze optiek en verzamelen alle vormen van transport in een algemene visie. Waarom is een dergelijke aanpak in België niet toegepast ?

* * *

Waarom ontbreekt er een algemeen concept van het vervoerbeleid in België, terwijl er juist coördinatie zou moeten zijn tussen het wegvervoer, het spoorwegvervoer, de binnenvaart en het luchtvervoer, met name op het vlak van de investeringen ? Alles vormt immers één geheel en de ontwikkeling van het ene heeft een weerslag op de andere.

Antwoord :

De Franse en de Zwitserse oriëntatiewetten trachten een kader te scheppen, maar geven geen omschrijving van de inhoud van het beleid dat de Regering moet voeren, voor de toewijzing van de overheidsmiddelen inzake investeringen enerzijds, voor het beheer van de verschillende vormen van vervoer om in de ene of de andere richting de keuze van de gebruikers te beïnvloeden, anderzijds.

Het algemeen vervoerbeleid in ons land vloeit voort uit verschillende beslissingen die de overheid en de gezagsdragers van de verschillende betrokken sectoren, elk op zijn niveau, nemen.

Op nationaal vlak :

— de Minister van Verkeerswezen : openbaar vervoer, mededinging tussen de vormen van vervoer (toegang tot de markt, organisatie), de technische voorwaarden van de voertuigen;

— de Minister van Openbare Werken : wegen- en binnenwatereninfrastructuur;

— de Minister van Financiën : belastingen die voor de verschillende vormen van vervoer gelden.

Op plaatselijk vlak :

— beheer van de lokale wegen en infrastructuur (belangrijk punt in de organisatie van het vervoer in de steden).

Hierbij kan tevens de rechtstreekse of onrechtstreekse invloed van de Gewesten worden gevoegd voor de vraagstukken die met het vervoerbeleid verband houden, ruimtelijke ordening (bouwvergunningen), financieel toezicht op de steden en gemeenten, enz.

Voorts komt men tot de bevinding dat andere gezagsorganen onrechtstreeks in het algemene vervoerbeleid een rol spelen (bijvoorbeeld : de Minister van Economische Zaken via de steun die aan bepaalde industriële sectoren of aan sommige projecten in verband met het vervoer wordt verleend).

Bijgevolg volstaat het niet te stellen dat de N. M. B. S. er beter bij zou varen indien een algemeen vervoerbeleid wordt gevoerd — wat waar is, maar niet alleen voor de N. M. B. S. — om het vraagstuk op te lossen.

Vervoer is een fundamenteel vraagstuk van elke economisch ontwikkelde samenleving en is nauw verbonden met

III. — DISCUSSION GENERALE

A. Généralités

Questions :

La politique de la S. N. C. B. aurait à gagner à s'insérer dans une politique globale des transports. Les lois d'orientation française et suisse inscrivent de plus en plus les investissements et l'emploi dans une optique plus précise et rassemblent les différents modes de transport en une vue globale. Pourquoi cette approche n'est-elle pas pratiquée en Belgique ?

* * *

Pourquoi y a-t-il absence d'une conception générale de la politique des transports en Belgique, alors qu'il faudrait une coordination entre le transport routier, ferroviaire, fluvial et aérien, notamment sur le plan des investissements ? En effet, cela forme un tout et le développement de l'un à un impact sur les autres.

Réponse :

Les lois d'orientation française et suisse tendent à instituer un cadre, mais ne définissent pas le contenu de la politique à mener par le Gouvernement, dans l'affectation des ressources publiques en matière d'investissements d'une part, dans la gestion des différents modes de transports en vue d'orienter, dans un sens ou dans l'autre, le choix des usagers d'autre part.

La politique globale des transports dans notre pays résulte des diverses décisions que prennent les autorités et responsables des différents secteurs concernés et chacune à son niveau.

Sur le plan national :

— le Ministre des Communications : transport public, concurrence entre modes de transport (accès au marché, organisation, ...), conditions techniques des véhicules, etc...;

— le Ministre des Travaux publics : infrastructures routières et fluviales;

— le Ministre des Finances : fiscalité applicable aux différents modes de transport.

Sur le plan local :

— gestion des voiries et infrastructures locales (point important dans l'organisation du transport dans les villes).

L'on peut également ajouter l'influence directe ou indirecte des régions pour des problèmes liés à la politique des transports, aménagement du territoire (permis de bâtir), tutelle financière des villes et des communes, etc.

En poussant la réflexion plus loin, l'on se rendrait compte que d'autres responsables institutionnels publics interviennent de manière indirecte dans cette politique globale des transports (par exemple : le Ministre des Affaires économiques par les aides accordées à certains secteurs industriels ou à certains projets liés au transport).

Dès lors, il ne suffit pas d'affirmer que la S. N. C. B. aurait à gagner à s'insérer dans une politique globale des transports — ce qui est vrai, mais pas seulement pour la S. N. C. B. — pour résoudre le problème.

Le transport est un problème fondamental de toute société économiquement développée et est étroitement lié à tous

alle andere aspecten van het leven in gemeenschap : economische activiteiten, bestemming van de bodem, snelheid van de ruilhandel, werkgelegenheid, volksgezondheid, enz.

Hoewel het waar is dat er geen institutioneel orgaan bestaat dat specifiek het « algemeen vervoerbeleid » moet onderzoeken, betekent zulks geenszins dat de verschillende vraagstukken die op dat gebied moeten worden opgelost, niet worden onderzocht en dat geen oplossingen tot stand komen in coördinatie met de andere activiteiten.

Zo wordt op algemeen vlak via het onderzoek van de begroting, de driejaarlijkse programmatie van de overheidsinvesteringen, de beslissingen van de Minsterraad — met al wat zulks impliceert aan studies, contacten en besprekingen — een gecoördineerd beleid inzake vervoer gevoerd.

Overigens trachten de betrokken Ministers op een meer sectorieel vlak zoveel mogelijk met externe aspecten rekening te houden en er bestaan tal van gelegenheden om een coördinatie en een uitwisseling van de standpunten mogelijk te maken.

Vraag :

In België en in Europa is er geen algemeen vervoerbeleid. Waarom worden de tarieven niet eenvormig gemaakt ?

Antwoord :

Zowel in België als in Europa bestaat er een openbaar en privé vervoersysteem dat functioneert en dat de economie zowel als de bevolking voordelen en nadelen biedt.

Het valt op dat in deze materie, naargelang van de standpunten, de beoordeling van de voordelen en nadelen vrij gevoelig kan verschillen. Elke sector neigt in de verdediging van zijn belangen naar een over- of onderschatting van de verschillende aspecten van de totale balans van het bestaande systeem of van het systeem dat die sector voorstaat.

In het bijzonder wat de tarieven betreft kan de voorgestelde uniformisering verschillende betekenissen hebben. Betekent ze :

— dat iedereen hetzelfde zou moeten betalen;

— dat de specifieke kosten voor elke vorm van vervoer door de gebruikers ervan zouden moeten worden gedekt ?

Slaat die vraag overigens alleen op het openbaar vervoer, en zo ja, op het stads- en/of gewestelijk vervoer, of op het spoorwegvervoer ?

Gaat het om het vervoer van goederen of van personen ?

Zolang die punten niet gepreciseerd zijn kan op de gestelde vraag onmogelijk een antwoord worden gegeven.

Vraag :

Welke kredieten worden in 1985 aan het rationeel energieverbruik (R. E. V.) besteed (art. 81.53) ?

Antwoord :

Artikel 81.53 — Toepassing van de technieken van het rationeel energieverbruik — werd gecreëerd voor de Regie der Luchtwegen.

les autres aspects de la vie en société : activités économiques, affectation du sol, rapidité des échanges, emplois, santé publique, etc...

Qu'il est exact qu'il n'existe pas de lien institutionnel chargé d'examiner plus spécifiquement la « politique globale des transports », ne signifie nullement que les différents problèmes qui doivent être résolus dans ce domaine ne sont pas examinés et que des solutions ne sont pas adaptées, en coordination avec les autres activités.

Ainsi, sur un plan global, c'est à travers l'examen du budget, la programmation triennale des investissements publics, les décisions du Conseil des ministres, — avec tout ce que cela implique d'études, de contacts et de discussions — qu'une politique coordonnée en matière de transport est menée.

Par ailleurs, sur un plan plus sectoriel, les ministres responsables tentent de tenir compte autant que possible des aspects extérieurs, et de nombreuses occasions existent ou sont créées pour qu'une coordination et une confrontation des points de vue puissent avoir lieu.

Question :

Une politique globale des transports manque en Belgique et en Europe. Pourquoi les tarifs ne sont-ils pas uniformisés ?

Réponse :

Il existe un système de transport, public et privé, tant en Belgique qu'en Europe, qui fonctionne, et qui offre aux économies et aux populations des avantages et des inconvénients.

Il est remarquable qu'en cette matière, suivant les points de vue, l'évaluation des avantages et inconvénients varie très sensiblement. Chaque secteur a tendance, dans la défense de ses intérêts, à sur- ou sous-estimer les différents aspects du bilan global du système existant ou de celui qu'il préconise.

En ce qui concerne plus particulièrement les tarifs, l'uniformisation recommandée peut prendre différents sens. Cela signifie-t-il :

— que chacun devrait payer la même chose;

— que les coûts spécifiques à chaque mode de transport devraient être couverts par les usagers ?

Cette question a-t-elle trait par ailleurs au transport public uniquement, et si oui, au transport urbain et/ou régional, ou au transport ferroviaire ?

S'agit-il enfin de transport de marchandises ou de personnes ?

En l'absence de précisions sur ces points, il n'est pas possible d'apporter une réponse à la question soulevée.

Question :

Quels sont les crédits consacrés à l'utilisation rationnelle de l'énergie (U. R. E.) en 1985 (article 81.53) ?

Réponse :

L'article 81.53 — Application des techniques d'utilisation rationnelle de l'énergie — a été créé par la Régie des Voies aériennes.

B. N. M. B. S.

1. *Algemeen beleid — Tarieven*

Vraag :

Er worden cijfers gevraagd betreffende het vervoer van en het aantal reizigers in Vlaanderen en in Wallonië.

Antwoord :

Voor 1984 is het gemiddeld aantal opstappende reizigers op een werkdag het volgende :

Vlaanderen : 342 560;
Wallonië : 219 245;
Brussel : 180 815.

Vraag :

Wat denkt de Minister over de besluiten die uit de Sobemap-studie moeten worden getrokken en hoe zullen die besluiten in de praktijk worden omgezet ? De studie bevat drie krachtlijnen :

a) ze onderstreept dat de directiestructuur van de N. M. B. S. ten gronde moet worden gereorganiseerd;

b) ze beveelt aan dat een directiecomité wordt ingesteld;

c) ze beveelt een preciezer omschrijving van de oogmerken aan en vindt dat men de mogelijkheid moet scheppen om een industrieel beleid te voeren.

Antwoord :

1° De herstructurering van de directies lijkt fundamenteel noodzakelijk. De huidige structuur is slechts het resultaat van een evolutie en van een relatief recente samenloop van omstandigheden. Op het stuk van de doeltreffendheid is zij onverdedigbaar.

In plaats van de huidige tien naast elkaar bestaande directies moet een eenvoudiger, doeltreffender en dynamischer kader komen. De overlevingskansen van die grote maatschappij die de N. M. B. S. is, hangen ook daarvan af.

Een keuze zal worden gemaakt nadat het door de Minister opgerichte Actiecomité zijn verslag heeft ingediend. Dat Actiecomité is samengesteld uit leden van de Raad van Bestuur, de Directie van de N. M. B. S., de erkende vakbonden van de N. M. B. S., het Bestuur van Verkeerswezen, de consulent Sobemap en het kabinet.

2° Het voorstel van het verslag van de audit betreffende de oprichting van een directiecomité is essentieel. Het legt de vinger op een van de grootste kwalen die de N. M. B. S. treffen.

De beslissingen zullen echter door de bevoegde organen worden genomen na het verslag van het Actiecomité.

3° Ook hier wacht de Minister op het advies van het Actiecomité, op het advies van de Raad van Bestuur van de N. M. B. S. en op de raadgevingen van het Bestuur van Verkeerswezen alvorens eventueel bepaalde wetgevende maatregelen te nemen. Sinds 1926, het jaar waarin de N. M. B. S. werd opgericht, is de economische en institutionele context gevoelig veranderd : er bestaat geen transportmonopolie meer en inmiddels is het Verdrag van Rome er gekomen.

B. S. N. C. B.

1. *Gestion en général — Tarifs*

Question :

Des données sont demandées en ce qui concerne le trafic et le nombre de voyageurs en Flandre et en Wallonie.

Réponse :

Le nombre moyen des passagers à l'enbarquement par jour ouvrable en 1984 a été le suivant :

Flandre : 342 560;
Wallonie : 219 245;
Bruxelles : 180 815.

Question :

Quel est l'avis du Ministre sur les conclusions à tirer de l'étude de la Sobemap et comment les conclusions seront-elles transposées dans les faits ?

L'étude répond à une triple préoccupation :

a) elle souligne la nécessité d'une réorganisation en profondeur de la structure de direction de la S. N. C. B.;

b) elle recommande la mise en place d'un comité de direction;

c) elle recommande une définition plus précise des objectifs et estime qu'il faut réunir les conditions d'une gestion industrielle.

Réponse :

1° La restructuration des directions paraît fondamentalement nécessaire. La structure actuelle n'est que le résultat d'une évolution et d'une histoire ou de concours de circonstances relativement récents. Elle ne peut se justifier sous l'angle de l'efficacité.

A la juxtaposition de dix directions actuelles devra se substituer un schéma plus simple, plus efficient et plus dynamique. De cela aussi dépend la survie de cette grande société.

Des options seront prises après que le Comité d'Action constitué par le Ministre et auquel participent, par ses membres, le Conseil d'Administration, la direction de la S. N. C. B., les syndicats reconnus de cette société, l'Administration des Transports, le consultant Sobemap et le cabinet, aura déposé son rapport.

2° La proposition du rapport de l'audit concernant la constitution d'un Comité de direction est essentielle. Elle met le doigt sur l'un des grands maux qui accable la S. N. C. B.

Les décisions ne seront cependant prises par les organes compétents que sur rapport du Comité d'Action.

3° Ici encore, le Ministre attend l'avis du Comité d'Action, l'opinion du Conseil d'administration de la S. N. C. B. et les conseils de l'administration avant de lever éventuellement quelques options en matière législative. Depuis 1926, date de la constitution de la S. N. C. B., le contexte économique et institutionnel s'est considérablement modifié : il n'y a plus de monopole de transport et le traité de Rome est intervenu.

Vragen :

Het was een uitstekend initiatief een studie van de spoorwegen aan Sobemap toe te vertrouwen, maar het is onaanvaardbaar dat de auteur van die studie het imago van onze overheidsdiensten via kritische verklaringen aan de pers afbreekt.

Voorts laat de Sobemap-studie de gevolgen van belangrijke factoren zoals de arbeidsduurverkorting buiten beschouwing.

De studie heeft evenmin rekening gehouden met het feit dat de Nederlandse Spoorwegen, waarmee de N. M. B. S. wordt vergeleken, tal van werken door onderaannemers laten uitvoeren, terwijl de N. M. B. S. zulke werken zelf ten uitvoer brengt.

Het begrip treinkilometer is niet homogeen. Men dient rekening te houden met het aantal reizigers-kilometer en goederen-kilometer.

Kortom, de Sobemap-studie is aan de karakteristieken van ons net voorbijgegaan.

Er werd gevraagd dat de leiding van Sobemap in de commissie zou worden geconfronteerd met ambtenaren van de N. M. B. S.

Volgens de beleidsnota is de daling van het aantal treinreizigers te wijten aan de koopkrachtvermindering. Dit is onjuist, want die vermindering zou het publiek er integendeel moeten toe aanzetten vaker gebruik te maken van het openbaar vervoer, dat goedkoper is dan het individueel vervoer.

Antwoord :

1) De automobilisten hebben geïnvesteerd in een personenwagen en wensen er derhalve gedurende verscheidene jaren gebruik van te maken.

Hieruit volgt dat, wanneer hun koopkracht vermindert, zij eerst en vooral het aantal verplaatsingen met de auto verminderen wat echter niet noodzakelijk insluit dat zij meer gebruik maken van het openbaar vervoer.

2) Voor diegenen die geen autobezitten heeft de vermindering van hun verbruiksmogelijkheden o.a. voor vervoer een onmiddellijke weerslag op het openbaar vervoer voor niet noodzakelijke en/of niet verplichte verplaatsingen.

Dit is o.m. het geval voor het internationaal vervoer.

Vraag :

Het I. C.-I. R. plan heeft geen verbetering gebracht in de financiële toestand van de N. M. B. S., evenmin als in de cijfers met betrekking tot het reizigersvervoer.

Het plan is een verbetering op het stuk van de rechtstreekse verbindingen, maar het doet onderbrekingen ontstaan voor reizigers die van vervoermiddel moeten veranderen.

Hoe is het reizigersverkeer geëvolueerd sedert de herstructurering ?

Antwoord :

De herstructurering heeft toegelaten de daling van het reizigersverkeer die in de maanden voor de herstructurering

Questions :

Confier à la Sobemap le soin de faire une étude sur les chemins de fer constitue une heureuse initiative, mais il est inacceptable que l'auteur de cette étude, par des déclarations critiques à la presse, détruise l'image de nos services publics.

D'autre part, l'étude de la Sobemap laisse de côté des facteurs importants tels que la réduction du temps de travail, qui a été introduite mais dont la Sobemap ne tient pas compte des conséquences.

Elle n'a pas tenu compte non plus du fait que les chemins de fer néerlandais, auxquels la S. N. C. B. est comparée, font exécuter de nombreux travaux par des sous-traitants alors que la S. N. C. B. réalise elle-même de tels travaux.

La notion de train-kilomètre n'est pas homogène. Il faut tenir compte du nombre de voyageurs-kilomètre et de marchandises-kilomètre.

En bref, les caractéristiques de notre réseau n'ont pas été prises en compte par l'étude de la Sobemap.

Il est demandé que, devant la Commission, les responsables de la Sobemap soient confrontés avec des fonctionnaires de la S. N. C. B.

Selon la note de gestion, la baisse du nombre de voyageurs dans les chemins de fer est due à la réduction du pouvoir d'achat. Cela n'est pas exact car, au contraire, cette réduction devrait inciter le public à utiliser davantage les transports publics, moins onéreux que les transports individuels.

Réponse :

1) Les automobilistes ont investi dans un véhicule et désirent dès lors en faire usage durant plusieurs années.

Il s'ensuit qu'en cas de diminution de leur pouvoir d'achat, ils réduiront en tout premier lieu le nombre de déplacements en automobile, ce qui n'implique pas pour autant qu'ils utiliseront davantage les transports en commun.

2) Pour ceux qui ne possèdent pas de voiture, la diminution de leurs possibilités de consommation par exemple en matière de transports, se répercute immédiatement sur les transports en commun pour ce qui concerne les déplacements non nécessaires et/ou obligatoires.

C'est entre autres le cas pour les déplacements internationaux.

Question :

Le plan I. C.-I. R. n'a pas amélioré la situation financière de la S. N. C. B. ni les chiffres relatifs au trafic voyageurs.

Le plan constitue une amélioration pour les relations directes, mais il crée des hiatus pour les voyageurs qui doivent changer de moyen de transport.

Quelle est l'évolution du trafic voyageurs depuis la restructuration ?

Réponse :

La restructuration a permis de freiner la diminution du trafic de voyageurs constatée au cours des mois qui ont

werd vastgesteld af te remmen en zulks niettegenstaande de sluiting van 238 kleine stations waarvan men aanvaardt dat een vervoersvermindering van 3,5 % zal kunnen ontstaan voor de N. M. B. S. Deze vermindering zal evenwel worden gerecupereerd door de N. M. V. B.

Vraag :

Is er ook een daling van het aantal reizigers op de lijnen waar, door IC-IR, weinig of geen verandering in de dienstregeling werd gebracht ?

Antwoord :

Het is momenteel nog niet mogelijk per lijn een beeld van de evolutie van het verkeer te geven.

De verbetering van het vervoer situeert zich hoofdzakelijk in de relaties tussen I. C. en/of I. R.-stations, terwijl de afbrokkeling in de andere relaties doorgaat.

Deze andere relaties omvatten dan ook het verkeer naar en van de kleine stations die gesloten werden.

Anderdeels stelt men een grotere terugloop vast in het aantal reizigers dan in het aantal reizigers/km.

Deze tendens die reeds bestond vóór de herstructurering, aangezien de kortste afstanden het meest zijn blootgesteld aan de concurrentie van het wegvervoer, werd door de herstructurering geaccentueerd, omdat het verkeer over langere afstanden het meeste voordeel ondervindt van de nieuwe regelingen.

Men stelt dan ook een toeneming van de gemiddelde afgelegde afstand vast.

Vraag :

Werd de daling van de reizigerstrafiek gecompenseerd door een verhoging van de tarieven ?

Antwoord :

Inderdaad stelt men vast dat tegenover een daling van het aantal reizigers/km met ± 3,2 % in 1984 tegenover 1983 de opbrengsten voor gans het reizigersverkeer met ± 3 % zouden kunnen gestegen zijn (voorlopige raming).

Vraag :

Het blijkt dat tariefverminderingen zouden leiden tot een groter gebruik van het spoorverkeer en dat het gelijkvormig maken van tarieven de aantrekkingskracht zelf zou kunnen verhogen.

Welke is daaromtrent de mening van de Minister ?

Antwoord :

Hoogstwaarschijnlijk zouden tariefverminderingen een trafiekverhoging medebrengen. Het is echter niet bewezen dat de verhoging zodanig zou zijn dat die tegemoetkoming zou worden gecompenseerd.

De N. M. B. S. legt de nadruk op specifieke commerciële initiatieven waarbij de tariefreducties nieuwe trafiek bijbrengen.

précédé la restructuration, et ce en dépit de la fermeture de 238 gares de moindre importance. Cette dernière mesure pourrait, estime-t-on provoquer à la S. N. C. B. une diminution de trafic de 3,5 % au profit de la S. N. C. V.

Question :

Le nombre de voyageurs a-t-il également diminué ou non sur les lignes où l'instauration de la formule IC-IR n'a pas entraîné ou n'a entraîné que peu de changements importants ?

Réponse :

Il n'est pas encore possible de donner un aperçu de l'évolution du trafic par ligne.

L'amélioration du transport se situe principalement au niveau des liaisons entre gares I. C. et/ou I. R., la situation continuant à se détériorer sur les autres lignes.

Ces dernières incluent dès lors le trafic de et vers les petites gares qui ont été fermées.

Nous constatons par ailleurs une régression plus forte du nombre de voyageurs que du nombre de voyageurs-kilomètre.

Cette tendance, qui existait déjà avant la restructuration puisque ce sont les courtes distances qui sont le plus exposées à la concurrence du transport par route, s'est accentuée par la suite, le nouveau régime étant surtout favorable aux longues distances.

On constate d'ailleurs un accroissement de la distance moyenne parcourue.

Question :

La diminution du trafic a-t-elle été compensée par une augmentation des tarifs ?

Réponse :

Nous constatons en effet que la diminution d'environ 3,2 % du nombre de voyageurs/km enregistrée en 1985 par rapport à 1983 aurait pu être compensée par une augmentation d'environ 3 % des recettes pour l'ensemble du trafic de voyageurs (estimation provisoire).

Question :

Il semble que l'application de réductions tarifaires pourrait relancer le trafic ferroviaire et que l'uniformisation des tarifs pourrait également accroître l'attrait des chemins de fer.

Quel est le point de vue du Ministre à ce sujet ?

Réponse :

Une diminution des tarifs entraînerait certes une augmentation du trafic. Il n'est toutefois pas prouvé que cette augmentation compenserait la réduction des tarifs.

La S. N. C. B. met l'accent sur des initiatives commerciales spécifiques grâce auxquelles les réductions de tarif attirent de nouveaux voyageurs.

Een eenheidstarief (zelfde prijs voor heel het net onafhankelijk van de afstand) kan er enkel worden toegepast ter gelegenheid van promotiedagen zoals de trein-tram-busdagen.

Vraag :

De tariefverhogingen hebben niet tot grotere ontvangsten geleid, want het aantal reizigers en het aantal sociale abonnementen zijn sterk teruggelopen.

Bijgevolg kan men zich afvragen of men wel een goed beleid heeft gevoerd. Een tariefvermindering zou immers meer reizigers aantrekken, zoals in Zweden kon worden vastgesteld.

Antwoord :

Een tariefafdeling zou misschien het aantal reizigers doen stijgen, waar het valt te vrezen dat die stijging niet zal volstaan om de bijhorende inkomstenderving te compenseren.

Een vergelijking tussen de zweedse en de Belgische spoorwegen is nauwelijks opportuun. Daarvoor zijn de verschillen tussen respectievelijk de trafiek- en tariefstructuur van de twee netten te groot.

De tariefvermindering in Zweden heeft een gevoelige stijging van het verkeer en van de kosten voor gevolg gehad. Dat de Zweedse spoorwegen aanvankelijk een blanco-operatie konden verwezenlijken was te danken aan een aanzienlijke subsidie van de Regering.

Er zij aan toegevoegd dat de aldus verminderde Zweedse tarieven sinds 1979 periodiek werden aangepast aan de evolutie van de levensduurte.

Een eerste tabel, die de opbrengsten van het reizigersverkeer in België en in Zweden van 1974 tot 1981 met elkaar vergelijkt en een tweede tabel die de Belgische tarieven met enkele andere, en met name met de Zweedse vergelijkt, kunnen worden ingezien bij het Secretariaat van de Commissies.

Vraag :

De tariefverhogingen hebben geleid tot een daling van het aantal reizigers.

In Nederland daarentegen is het aantal reizigers toegenomen dank zij een tariefverlaging.

Waarom wordt in België niet aan een dergelijke maatregel gedacht ?

Antwoord :

In dit verband wordt verwezen naar de uitgebreide studie die de Directie van de N. M. B. S. aan dit probleem heeft gewijd en die in oktober 1984 aan de Raad van Beheer van deze maatschappij werd voorgelegd.

Op de vergadering van 9 december 1983 van het Bestendig Comité werd er aan de Directie gevraagd een studie aan te vatten over de mogelijkheden om een bepaald cliënteel terug te winnen met tariefmaatregelen, mits daarbij een grotere doorzichtigheid en een betere leesbaarheid van de tarieven tot stand te brengen.

Un tarif unique (un seul prix pour l'ensemble du réseau indépendamment de la distance) ne peut être appliqué qu'à l'occasion d'actions promotionnelles telles que les actions train-tram-bus.

Question :

Les hausses de tarif n'ont pas entraîné une augmentation des recettes, car le nombre de voyageurs a chuté ainsi que le nombre d'abonnements sociaux.

Dès lors, on peut se demander si la politique suivie a été bonne. Une baisse de tarif au contraire serait de nature à attirer plus de voyageurs, ainsi que cela s'est passé en Suède.

Réponse :

Une baisse des tarifs entraînerait peut-être un accroissement du nombre de voyageurs mais il est à craindre que cet accroissement soit insuffisant pour compenser le sacrifice consenti.

Quant à la comparaison entre les chemins de fer suédois et belges, elle n'est guère opportune étant donné les différences profondes dans les structures respectives du trafic et des tarifs voyageurs des deux réseaux.

La réduction du tarif en Suède a eu pour résultat d'accroitre sensiblement le trafic et les coûts. Si, au départ, les chemins de fer suédois ont pu réaliser une opération blanche, c'est grâce à une importante subvention accordée par le Gouvernement.

Il faut ajouter que depuis 1979, les tarifs suédois ainsi restructurés ont été adaptés périodiquement à l'évolution du coût de la vie.

Un premier tableau comparant les produits du trafic voyageurs en Belgique et Suède de 1974 à 1981 et un second tableau comparant les tarifs belges à quelques autres et notamment les suédois, peuvent être consultés au Secrétariat des Commissions.

Question :

La hausse des tarifs a suscité une baisse du nombre de voyageurs.

Aux Pays-Bas, la baisse des tarifs a entraîné une augmentation du nombre de voyageurs.

Pourquoi n'envisage-t-on pas une telle mesure en Belgique ?

Réponse :

On renvoie à ce sujet à l'étude approfondie que la direction de la S. N. C. B. a consacrée à ce problème et qui a été soumise en octobre 1984 au Conseil d'administration de cette société.

En séance du 9 décembre 1983 du Comité permanent, il a été demandé à la direction d'entreprendre une étude sur les possibilités de reconquérir une certaine clientèle au moyen de mesures tarifaires tout en réalisant une plus grande transparence et une meilleure lisibilité des tarifs.

Het onderhavig document beantwoordt aan die bekommernis. Het bevat de volgende punten :

— de juridische en sociaal-economische context van het tariefbeleid;

— de evolutie van het verkeer van de N. M. B. S. en van de andere netten;

— de evolutie van het indexcijfer van de kleinhandelsprijzen en van de vervoerprijzen;

— de vergelijkende evolutie van de vervoerprijzen van de N. M. B. S. en van de buurnetten alsook van hun ontvangst per reizigers-km;

— de aangroei van het park van de autovoertuigen;

— de evolutie van de prijs per km door een autovoertuig en van de N. M. B. S.-tarieven;

— de evolutie van de gemiddelde prijs van de benzine;

— de beschrijving van het huidige Belgische tariefsysteem;

— de algemene besluiten en voorstellen.

1. *Juridische en sociaal-economische context van het tariefbeleid*

1.1. Juridische context (zie bijlagen II-A) :

Bij de oprichting van de N. M. B. S. bij de wet van 23 juli 1926, werd de Raad van Beheer aangesteld als het bevoegd orgaan om de tarieven vast te stellen.

Die bevoegdheid, die het voorwerp is van artikel 16 van die wet, is evenwel niet onbegrensd, vermits de Regering steeds de macht heeft gehad zich tegen een verhoging te verzetten of een verlaging van de tarieven te eisen.

Die bevoegdheidsbeperking getuigt ervan dat de wetgever van bij het begin heeft willen onderstrepen dat het vervoer van personen per spoorweg onder de notie van openbare dienst viel.

Die toestand werd zopas bevestigd door het koninklijk besluit nr 174 van 30 december 1982 houdende invoering van de jaarlijkse aanpassing van de door de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer toegepaste tarieven voor het reizigersvervoer en dat aan de Minister van Verkeerswezen de bevoegdheid geeft om het globaal percentage voor de aanpassing van de tarieven vast te stellen en op voorstel van de Raad van beheer, het percentage voor de aanpassing van de prijzen van de verschillende vervoerbewijzen.

Anderzijds bepaalt het koninklijk besluit nr 238 van 31 december 1983 dat de Raad van beheer bevoegd blijft voor de vaststelling van de internationale en commerciële tarieven, zonder enige tussenkomst van de voogdij-overheid, evenwel zonder afbreuk te doen aan de gehandhaafde bepalingen van het koninklijk besluit nr 174 van 30 december 1982.

Samengevat organiseren de bovenvermelde wetteksten de machten en bevoegdheden inzake tarieven voor het reizigersvervoer als volgt :

— de Minister tot wiens bevoegdheid de spoorwegen behoren stelt in januari van ieder jaar het algemeen peil van de tarieven vast;

— in die algemene context stelt de Raad van beheer de uitvoeringsmaatregelen voor de algemene tarieven voor, die dan bekendgemaakt worden door middel van een ministerieel besluit;

Le présent document répond à ces préoccupations. Il comporte les points suivants :

— le contexte juridique et socio-économique de la politique tarifaire;

— l'évolution du trafic de la S. N. C. B. et des autres réseaux;

— l'évolution de l'indice des prix de détail et des prix de transport;

— l'évolution comparative des prix de transport de la S. N. C. B. et des réseaux voisins ainsi que de leur recette au voyageur-km;

— la croissance du parc des voitures automobiles;

— l'évolution du prix du km parcouru par la voiture automobile et des tarifs S. N. C. B.;

— l'évolution du prix moyen de l'essence;

— la description du système tarifaire belge actuel;

— les conclusions générales et propositions.

1. *Contexte juridique et socio-économique de la politique tarifaire*

1.1. Contexte juridique (voir annexe II-A) :

A la création de la S. N. C. B. par la loi du 23 juillet 1926, le conseil d'administration a été désigné comme l'organe compétent pour fixer les tarifs.

Cette compétence qui fait l'objet de l'article 16 de cette loi n'est cependant pas illimitée puisque le Gouvernement a toujours eu le pouvoir de s'opposer à une majoration ou d'exiger un abaissement des tarifs.

Cette restriction de compétence témoigne que dès le début, le législateur a voulu souligner que le transport de personnes par chemin de fer relevait de la notion de service public.

Cette situation vient d'être confirmée par l'arrêté royal n° 174 du 30 décembre 1982 instaurant l'adaptation annuelle des tarifs pour le transport des voyageurs appliqués par les sociétés de transport en commun et qui attribue au Ministre des Communications le pouvoir de fixer le taux global d'adaptation des tarifs et sur proposition du conseil d'administration le taux d'adaptation des prix des différents titres de transport.

D'autre part, l'arrêté royal n° 238 du 31 décembre 1983 dispose que le Conseil d'administration reste compétent pour l'établissement des tarifs internationaux et commerciaux sans intervention aucune du pouvoir de tutelle mais sans préjudice cependant des dispositions maintenues de l'arrêté royal n° 174 du 30 décembre 1982.

En résumé, les textes légaux dont question ci-dessus, organisent les pouvoirs et les compétences en matière de tarif pour le transport de voyageurs comme suit :

— le Ministre ayant le chemin de fer dans ses attributions fixe en janvier de chaque année le niveau général des tarifs;

— dans ce contexte général, le conseil d'administration propose les mesures d'exécution pour les tarifs généraux qui sont alors publiés à la faveur d'un arrêté ministériel;

— de Raad van beheer alleen blijft bevoegd voor iedere maatregel van tarifaire aard in internationaal verkeer en voor iedere maatregel van commercieel belang, verantwoord door de concurrentie in het buitenlands verkeer.

Men kan dus besluiten dat de huidige wetgevende basis eensdeels het aspect openbare dienst van ons reizigersvervoer benadrukt heeft maar anderdeels ook meer bevoegdheden gegeven heeft aan de onderneming voor maatregelen van commerciële aard.

1.2. Sociaal-economische context :

De sociaal-economische context van het tariefapparaat van de N. M. B. S. wordt gekenmerkt door twee zeer belangrijke factoren. Het gaat eensdeels om een ruim geheel van maatregelen welke gedurende nagenoeg zestig jaar door de opeenvolgende regeringen genomen werden inzake opgelegde verminderingen, sociale abonnementen en schoolabonnementen en anderdeels om de weerslag op de dekking van de kosten van dat beleid.

De diverse regeringsmaatregelen in het verleden geven aanleiding tot een toestand waar zes miljoen Belgen individueel een recht op een vermindering met minstens 50 % op de normale prijs van de biljetten genieten en tot de praktijk van verminderde prijzen voor de personen die aanspraak kunnen maken op een sociaal abonnement of een schoolabonnement. In 1983 vertegenwoordigde dat zogenaamd sociaal vervoer 49 % van het globale verkeer, uitgedrukt in reizigers-km. Wat de dekking van de kosten betreft dient er aangestipt dat de ontvangsten uit het reizigersverkeer sedert lange tijd nog maar een derde van de daarmede samenhangende uitgaven dekken. Voor het dienstjaar 1983 beloopt dat dekkingspercentage 35 %.

In dat opzicht dient eraan herinnerd dat het aan de Regering behoort de dekking van de kosten vast te stellen in het kader van haar prijzenbeleid.

Men kan uit wat voorafgaat besluiten dat die sociaal-economische eisen het actieveld van het handelsbeleid van de spoorwegonderneming in aanzienlijke mate inkrimpen en dat ze haar karakter van openbare dienst versterken, des te meer daar ze reeds in een op juridisch vlak dwingende context gesitueerd zijn.

2. *Evolutie van het verkeer van de N. M. B. S. en van de buurnetten*

2.1. Reizigersverkeer van de N. M. B. S.

De evolutie van het verkeer van de N. M. B. S. tussen 1974 en 1983 is opgenomen in bijlage II-B.

a) Dit document vergelijkt deze evolutie met die van de totale Belgische bevolking. Om die evolutie te beoordelen dient er in de eerste plaats opgemerkt dat het verkeer van 1983 t.o.v. dat van 1974 negatief beïnvloed wordt door de volgende verschijnselen van verkeersverlies :

— op 1 januari 1977, aanpassing van de coëfficient gebruikt om het aantal reizigers-km vast te stellen tegen de voorwaarden van gebruik van de abonnementen, ten gevolge van de invoering vanaf 1960 van de 5-dagen-week (weerslag = 235 miljoen reizigers-km);

— de afstand van de autobussen aan de N. M. V. B. op 1 juli 1977 (616 miljoen reizigers-km);

— de toekenning van vrijkaarten aan alle personeelsleden van de N. M. B. S. op 1 januari 1979 (verlies van 253 miljoen reizigers-km);

— le conseil d'administration reste seul compétent pour toute mesure d'ordre tarifaire en trafic international et pour toute mesure d'intérêt commercial justifiée par la concurrence en trafic intérieur.

On peut donc conclure que l'armature législative actuelle a accentué d'une part, l'aspect service public de notre transport de voyageurs, mais a, d'autre part, aussi donné plus de compétences à l'entreprise pour des mesures d'ordre commercial.

1.2. Contexte socio-économique :

Le contexte socio-économique de l'appareil tarifaire de la S. N. C. B. est caractérisé par deux facteurs très importants. Il s'agit, d'une part, d'un vaste ensemble de mesures prises par les Gouvernements successifs pendant près de soixante ans en matière de réductions imposées, d'abonnements sociaux et d'abonnements scolaires; d'autre part, des répercussions sur la couverture du coût de cette politique.

Les diverses mesures gouvernementales dans le passé conduisent à une situation où six millions de Belges bénéficient à titre individuel d'un droit à une réduction d'au moins 50 % sur le prix normal des billets et à la pratique de prix réduits pour les personnes pouvant revendiquer un abonnement social ou un abonnement scolaire. En 1983, ces transports dits sociaux représentaient 49 % du trafic total exprimé en voyageurs-km. En ce qui concerne la couverture des coûts, il faut relever que les recettes du trafic voyageurs ne couvrent plus depuis longtemps que le tiers des dépenses correspondantes. Pour l'exercice 1983, cette couverture est de 35 %.

Rappelons à cet égard, que la fixation de la couverture des coûts est affaire de Gouvernement dans le cadre de sa politique des prix.

On peut conclure de ce qui précède que ces contraintes socio-économiques réduisent considérablement le champ d'action de la politique commerciale de l'entreprise de chemin de fer et qu'elles renforcent son caractère de service public, d'autant plus qu'elles se situent déjà dans un contexte contraignant sur le plan juridique.

2. *Evolution du trafic de la S. N. C. B. et des réseaux voisins*

2.1. Trafic voyageurs de la S. N. C. B.

L'évolution du trafic de la S. N. C. B. entre 1974 et 1983 fait l'objet de l'annexe II-B.

a) Ce document compare cette évolution à celle de la population totale belge. Pour apprécier cette évolution, il faut remarquer en premier lieu que le trafic de 1983 par rapport à celui de 1974 est influencé négativement par les phénomènes de perte de trafic suivants :

— au 1er janvier 1977, adaptation du coefficient utilisé pour déterminer le nombre de voyageurs-kilomètre aux conditions d'utilisation des abonnements suite à l'introduction à partir de 1960 de la semaine de 5 jours (incidence : 235 millions de voyageurs-kilomètre);

— la cession des bus à la S. N. C. V. le 1er janvier 1977 (616 millions de voyageurs-kilomètre);

— l'octroi de libre-parcours à tout le personnel de la S. N. C. B. au 1er janvier 1979 (perte de 253 millions de voyageurs-kilomètre);

— de stakingen van september 1983 (verkeersverlies van 143 miljoen reizigers-km).

Die vier elementen, die de vergelijking van de cijfers tussen 1974 en 1983 storen, hebben een cumulatieve weerslag en vertegenwoordigen globaal genomen 1 247 miljoen reizigers-km. Dat bedrag, gevoegd bij het werkelijk resultaat van 1983 beperkt de inkrimping van het totaal verkeer t.o.v. 1974 tot 4,84 % in plaats van 19,91 % zoals blijkt bij de lezing van bijlage II-B.

Wanneer men die weerslag, extern aan het handelsbeheer van het reizigersverkeer verwaarloost, stelt men dus vast dat het jaarlijks verkeersverlies lager blijft dan 0,5 % en dat bijgevolg, de in de loop van de beschouwde 10 jaar toegepaste tariefverhogingen vrijwel geen negatieve weerslag hebben gehad op het verkeer.

b) Uit de in bijlage gepubliceerde tabel blijkt dat het verkeer met biljetten er beter voorstaat dan het verkeer met abonnementen.

Gelet overigens op het verkeersverlies te wijten aan de stakingen van september 1983, kan er bevestigd worden dat het verkeer met biljetten in 1983 op hetzelfde peil ligt als dat van 1974 en dat bijgevolg, de tariefverhogingen geen negatieve invloed hebben gehad op het peil van dat verkeer.

Er dient nog opgemerkt dat die stabiliteit van het verkeer gepaard gaat met de quasi-stabiliteit van de bevolking.

c) Die tendens tot stabiliteit wordt evenwel opnieuw in het gedrang gebracht door de resultaten van de eerste zeven maanden van 1984.

In de in bijlage opgenomen tabel stelt men inderdaad vast dat het verkeer van de eerste zeven maanden van 1984, vergeleken met de overeenkomstige periode van 1983, een daling vertoont van 8,1 % voor de biljetten en van 3 % voor de abonnementen.

De daling van het verkeer met biljetten komt hoofdzakelijk tot uiting voor de biljetten tegen verminderd tarief, zowel in binnenlands verkeer als in internationaal verkeer (— 11,8 %), terwijl voor de biljetten tegen normaal tarief de achteruitgang in binnenlands verkeer onbeduidend is (— 0,7 %) en de achteruitgang vrijwel uitsluitend in het internationaal verkeer tot uiting komt met — 10,6 %.

Die uiteenlopende vaststelling laat toe te veronderstellen dat de verhoging van de tarieven op 16 januari 1984 op zich geen negatieve invloed heeft gehad op het reizigersverkeer, maar dat de achteruitgang eerder te wijten is aan het algemene verschijnsel van de inkrimping van de koopkracht van de bevolking, die een daling van het aantal verplaatsingen met privé-karakter met zich heeft gebracht.

2.2. Reizigersverkeer van de buurnetten :

Het reizigersverkeer van de N. M. B. S. en van de buurnetten voor de periode 1974 tot 1983 met betrekking tot het vervoer per spoorweg is opgenomen in bijlage II-C. Bij die bijlage dienen de volgende beschouwingen gemaakt :

— het cijfer 1983 van de N. M. B. S. moet verbeterd worden rekening houdend met de factoren die de vergelijking verstoren, d.i. 631 miljoen reizigers-km, om aldus te komen tot een totaal van 7 262 miljoen reizigers-km;

— herleid per inwoner vertegenwoordigt het aldus verbeterde verkeer van de N. M. B S. in 1983 een verplaatsing van 737 km jaarlijkse verplaatsing, terwijl het maar 632 km bedraagt in Nederland;

— les grèves de septembre en 1983 (perte de trafic de 143 millions de voyageurs-kilomètre).

Ces quatre éléments qui perturbent la comparaison des chiffres entre 1974 et 1983 ont des effets cumulatifs et représentent ensemble 1 247 millions de voyageurs-kilomètre. Ce montant, ajouté au résultat réel de 1983, limite la réduction du trafic total par rapport à 1974 à 4,84 % au lieu de 19,91 %, tel que cela apparaît à la lecture de l'annexe II-B.

En éliminant ces effets extérieurs à la gestion commerciale du trafic voyageurs, on constate donc que la perte de trafic annuelle reste inférieure à 0,5 % et que, par conséquent, les majorations des tarifs opérées au fil de ces 10 ans en revue n'ont pratiquement pas eu de répercussion négative sur le trafic.

b) Il apparaît du tableau publié en annexe que le trafic des billets se comporte mieux que le trafic des abonnements.

Considérant d'ailleurs la perte de trafic due aux grèves de septembre 1983, il peut être affirmé que le trafic avec billets se situe en 1983 au même niveau que celui de 1974 et que, par conséquent, les augmentations tarifaires n'ont pas eu d'influence négative sur le niveau de ce trafic.

Remarquons encore que cette stabilité de trafic va de pair avec la quasi-stabilité de la population.

c) Cette tendance à la stabilité est cependant remise en cause par les résultats des 7 premiers mois de 1984.

Du tableau figurant en annexe, on constate en effet que le trafic des 7 premiers mois de 1984 comparé à la période correspondante de 1983 accuse pour les billets une chute de 8,1 % et pour les abonnements une diminution de 3 %.

La chute du trafic billets se remarque principalement pour les billets à tarif réduit aussi bien en trafic intérieur qu'en trafic international (— 11,8 %) tandis que pour les billets à tarif normal, le recul en trafic intérieur est insignifiant (— 0,7 %), la chute se remarquant presque exclusivement en trafic international avec — 10,6 %.

Cette constatation divergente permet de penser que l'augmentation des tarifs du 16 janvier 1984 n'a en soi pas eu une influence négative sur le trafic des voyageurs, mais que le recul est plutôt dû au phénomène général de réduction du pouvoir d'achat de la population ayant amené une moindre consommation en matière de déplacements d'ordre privé.

2.2. Trafic voyageurs des réseaux voisins :

Le trafic voyageurs de la S. N. C. B. et des réseaux voisins pour la période 1974 à 1983 se rapportant au transport par rail fait l'objet de l'annexe II-C. Cette annexe appelle les considérations suivantes :

— le chiffre 1983 de la S. N. C. B. doit être rectifié compte tenu des facteurs perturbant la comparaison soit 631 millions de voyageurs-km pour arriver ainsi à un total 7 262 millions de voyageurs-km;

— ramené par tête d'habitant, le trafic ainsi rectifié de la S. N. C. B. représente un déplacement de 737 km de déplacement annuel alors qu'il n'est que de 632 km aux Pays-Bas;

— het verkeer in de Bondsrepubliek Duitsland gaat sedert 1981 achteruit;

— daarentegen neemt het verkeer van de S. N. C. F. in Frankrijk toe, dank zij, naar iedere waarschijnlijkheid, de merkelijke verbetering van de kwaliteit van het vervoer per spoorweg, inzonderheid dank zij de indienststelling van de T. G. V.

Samengevat kan men dus zeggen dat de evolutie van het reizigersverkeer van de N. M. B. S. gedurende de beschouwde periode tamelijk gunstig uitvalt in vergelijking met de evolutie van hetzelfde verkeer in de buurlanden.

3. *Evolutie van het indexcijfer der kleinhandelsprijzen en van de prijzen voor het vervoer per spoorweg*

3.1. De tabel in bijlage II-C geeft voor de periode 1974-1983 de evolutie van de consumptieprijzen, uitgedrukt in jaarlijkse gemiddelden en van de prijzen van het enkel biljet 2e klas over de afstand van 30 km, alsook van het gewoon abonnement 2e klas over dezelfde afstand.

Daaruit volgt dat, niettegenstaande een bepaalde inhaalbeweging tijdens de jongste jaren, de evolutie van de consumptieprijzen sneller was dan die van de vervoerprijzen van de N. M. B. S.

3.2. Bedoelde tabel toont eveneens aan dat de tariefverhoging tijdens die periode niet eenvormig is geweest. De tariefverhogingen waren inderdaad de volgende :

1-09-1974 :	+ 6,0 %	
16-05-1976 :	+ 9,0 %	
1-08-1977 :	+ 10,0 %	
16-07-1978 :	+ 5,6 %	(biljetten)
1-08-1978 :	+ 7,4 %	(abonnementen)
16-01-1980 :	+ 12,0 %	
1-04-1982 :	+ 15,0 %	
1-10-1982 :	+ 15,0 %	
1-05-1983 :	+ 6,0 %	
16-01-1984 :	+ 6,6 %	

Die diverse verhogingen worden als volgt vergeleken met de stijging van het indexcijfer der consumptieprijzen, waarbij de datum van 1 november 1974 gelijkgesteld is aan 100.

	Indexcijfer der consumptieprijzen	Indexcijfer der tariefverhogingen
1-11-1974	100,0	100,0
1-09-1984	196,2	185,0

Die vergelijking bevestigt dat de verhoging van de reizigerstarieven minder belangrijk was dan die van de consumptieprijzen.

4. *Vergelijkende evolutie van de vervoerprijzen van de N. M. B. S. en van de buurnetten alsook hun ontvangst per reiziger-kilometer*

a) De tabel in bijlage II-D vergelijkt de huidige prijzen van het enkel biljet 2e klas der N. M. B. S. voor diverse afstanden met die van de buurnetten.

Afgezien van het tarief van de Luxemburgse spoorwegen stelt men vast dat het prijsniveau bij de N. M. B. S. merkelijk lager is dan dat van de buurnetten.

— le trafic en Allemagne Fédérale est en régression depuis 1981;

— par contre, le trafic de la S. N. C. F. en France est en augmentation grâce, selon toute vraisemblance, à l'amélioration sensible de la qualité du transport par chemin de fer, notamment grâce à la mise en service du TGV.

En résumé, on peut donc dire que l'évolution du trafic voyageurs de la S. N. C. B. pendant la période considérée se compare assez favorablement à l'évolution du même trafic dans les pays voisins.

3. *Evolution de l'indice des prix de détail et des prix de transport par chemin de fer*

3.1. Le tableau de l'annexe II-C fait apparaître pour la période 1974-1983 l'évolution des prix à la consommation exprimés en moyennes annuelles et des prix du billet simple de 2e classe sur la distance de 30 km, ainsi que de l'abonnement ordinaire de 2e classe sur la même distance.

Il en résulte que malgré un certain rattrapage au cours des dernières années, l'évolution des prix à la consommation a été plus rapide que celle des prix de transport de la S. N. C. B.

3.2. Le tableau en question montre également que l'augmentation des tarifs au cours de cette période n'a pas été uniforme. Les majorations tarifaires ont en effet été les suivantes :

1-09-1974 :	+ 6,0 %	
16-05-1976 :	+ 9,0 %	
1-08-1977 :	+ 10,0 %	
16-07-1978 :	+ 5,6 %	(billets)
1-08-1978 :	+ 7,4 %	(abonnements)
16-01-1980 :	+ 12,0 %	
1-04-1982 :	+ 15,0 %	
1-10-1982 :	+ 15,0 %	
1-05-1983 :	+ 6,0 %	
16-01-1984 :	+ 6,6 %	

Ces diverses majorations se comparent aux majorations de l'indice des prix à la consommation comme il suit, la date du 1er novembre 1974 étant égale à 100.

	Indices des prix à la consommation	Indices des majorations tarifaires
1-11-1974	100,0	100,0
1-09-1984	196,2	185,0

Cette comparaison confirme que la majoration des tarifs voyageurs a été moins importante que celle des prix à la consommation.

4. *Evolution comparative des prix de transport de la S. N. C. B. et des réseaux voisins ainsi que de leur recette au voyageur-kilomètre*

a) Le tableau de l'annexe II-D compare les prix actuels du billet simple de 2e classe de la S. N. C. B. pour diverses distances à ceux des réseaux voisins.

Abstraction faite du tarif des chemins de fer luxembourgeois, on constate que le niveau de prix de la S. N. C. B. est nettement inférieur à celui des réseaux voisins.

b) De tabel in bijlage II-E vergelijkt de ontvangsten per reiziger-kilometer voor het geheel van het verkeer van de N. M. B. S. met die geboekt door de buurnetten, voor de periode van 1974 tot 1982.

Ook hieruit blijkt dat, afgezien van de Luxemburgse spoorwegen, de ontvangsten per reizigers-kilometer van de N. M. B. S. merkelijk lager zijn dan die van de buurnetten. De evolutie in de tijd was gematigder in België dan in de buurlanden.

Die feiten bevestigen dat de tarieven van de N. M. B. S. volstrekt niet overdreven zijn, integendeel.

5. De groei van het autovoertuigenpark

Bijlage II-F toont de groei aan het autovoertuigenpark in België sedert 1960.

Het aantal wagens blijft verder stijgen niettegenstaande de economische recessie en de algemene vermindering van de koopkracht van de bevolking maar die niettemin een groter aantal Belgen in staat stelt gebruik te maken van de auto ten nadele van de vormen van gemeenschappelijk vervoer.

6. Vergelijkende evolutie van de prijs per kilometer van een autovoertuig, de N. M. B. S.-tarieven en het indexcijfer der consumptieprijzen

De grafiek die voorkomt in bijlage II-G geeft voor de periode 1974-1983 de evolutie weer van de kostprijs van de kilometer afgelegd met een klein autovoertuig en maakt het mogelijk die evolutie te vergelijken met deze van de N. M. B. S.-tarieven en deze van het indexcijfer der consumptieprijzen.

Volgens de berekeningen van Agefi was de totale kostprijs van de kilometer afgelegd met een rijtuig met kleine cylinderinhoud in 1983 9,81 F en de variabele kosten bedroegen 5,26 F.

Ter vergelijking, de prijs van de kilometer in 2e klasse voor een enkel parcours van 30 km bedroeg op hetzelfde tijdstip :

— voor de biljetten tegen vol tarief ... ... 2,83 F
— voor de gewone abonnementen ... ... 1,64 F
— voor de sociale abonnementen ... ... 1,17 F

(0,59 F rekening houdend met de patroonsbijdrage).

7. De evolutie van de kostprijs van de benzine

Gedurende de beschouwde periode bedroeg de verhoging van de totale kosten 120 %, terwijl die van de kosten voor benzine 144 % beliep.

Bijlage II-H geeft de evolutie weer van de prijzen aan de pomp van de verschillende vloeibare brandstoffen van 1974 tot 1983.

Die evolutie verdient gevolgd te worden want ze beïnvloedt het gedrag van sommige automobilisten die maar rekening houden met dat aspect van de totale kosten.

Dat verschil blijft te gering om het gedrag van de voorstanders van de gedeeltelijke kosten te wijzigen.

8. Beschrijving van het huidig Belgisch tariefstelsel

Voor de studie van de tariefproblemen beschikt de Directie over een zeer uitvoerige documentatie over de markt, aangelegd ter gelegenheid van enquêtes uitgevoerd :

— in 1979, op de Vlaamse dwarslijn (Kortrijk - Gent - Antwerpen - Hasselt);

b) Le tableau de l'annexe II-E compare la recette au voyageur-kilomètre pour l'ensemble du trafic de la S. N. C. B. à celle enregistrée par les réseaux voisins, pour la période de 1974 à 1982.

Ici encore, la comparaison montre que, abstraction faite des chemins de fer luxembourgeois, la recette au voyageur-kilomètre de la S. N. C. B. est sensiblement inférieure à celle des réseaux voisins. L'évolution dans le temps a été plus modérée en Belgique que dans les pays voisins.

Ces faits confirment que les tarifs de la S. N. C. B. ne sont pas du tout exagérés, au contraire.

5. La croissance du parc des voitures automobiles

L'annexe II-F fait apparaître la croissance du parc de voitures automobiles en Belgique depuis 1960.

Le parc continue de croître malgré la récession économique et la diminution généralisée du pouvoir d'achat de la population, celui-ci permettant cependant encore à un plus grand nombre de Belges d'utiliser l'automobile plutôt que les transports en commun.

6. Evolution comparée du prix du kilomètre parcouru par la voiture automobile, des tarifs S. N. C. B. et de l'indice des prix à la consommation

Le graphique figurant en annexe II-G donne, pour la période 1974-1983, l'évolution du coût du kilomètre parcouru par une petite voiture et permet de comparer cette évolution à celle des tarifs de la S. N. C. B. et à celle de l'indice des prix à la consommation.

En 1983, suivant les calculs de l'Agefi, le coût total du kilomètre parcouru en voiture de petite cylindrée était de 9,81 et le coût variable de 5,26 F.

En comparaison, le prix du kilomètre en 2e classe pour un parcours simple de 30 km était à la même époque :

— pour les billets à plein tarif ... ... 2,83 F
— pour les abonnements ordinaires ... ... 1,64 F
— pour les abonnements sociaux ... ... 1,17 F

(0,59 F en tenant compte de l'intervention patronale).

7. L'évolution du coût de l'essence

Pendant la période considérée, la progression du coût total se situe à 130 %, tandis que celle du coût de l'essence s'établit à 144 %.

L'annexe II-H fait apparaître l'évolution des prix des différents carburants à la pompe de 1974 à 1983.

Cette évolution mérite d'être suivie car elle influence le comportement de certains automobilistes qui ne tiennent compte que de cet aspect du coût total.

Cette différence reste trop faible pour modifier le comportement des adeptes du coût partiel.

8. Description du système tarifaire belge actuel

Pour l'étude des problèmes tarifaires, la Direction dispose d'une documentation très détaillée sur le marché, réunie à l'occasion des enquêtes effectuées :

— en 1970, sur la dorsale flamande (Courtrai - Gand - Anvers - Hasselt);

— in 1980, op de Waalse dwarslijn (Moeskroen - Doornik - Bergen - Charleroi - Luik - Verviers - Welkenraedt);
— in 1982, op de aslijnen met bestemming Brussel.
Ze beschikt over een representatief monster van de reisgewoonten in België, vermits ongeveer 40 000 gezinnen, die meer dan 120 000 personen bevatten, bij het afsluiten van die enquêtes waren bezocht. De ingewonnen inlichtingen hebben betrekking op de gewoontes, de dagen en uren van de verplaatsing, het gebruikt vervoermiddel en de sociaal-economische karakteristieken van de bezochte gezinnen.
Ze kan bovendien steunen op een theoretische studie met betrekking tot de bepaling van de prijselasticiteit van de vraag naar spoorwegvervoer, die op 12 september 1984 aan de leden van de Raad van Beheer werd gezonden.
Die studie bepaalt een mathematische formule die het verband uitdrukt tussen het marktaandeel van de spoorweg en van het autovoertuig enkel op grond van de verklarende factoren die in aanmerking werden genomen, te weten de prijs en de duur van de verplaatsing (model prijs-tijd).
De theoretische marktaandelen werden berekend volgens de verplaatsingsredenen (woonplaats, werk en andere redenen).
De aldus vastgestelde inlichtingen maken het mogelijk het marktaandeel van de N. M. B. S. met de vooruitzichten van het model te vergelijken.

Het is van belang vast te stellen dat de laatste tariefmaatregelen in harmonie zijn met de conclusies van die studie, nl. wat betreft :

— het inkrimpen van de werkelijke tariefvermindering toegestaan in het stelsel opgelegd voor de biljetten tegen verminderde prijs (vaststelling van een niet reduceerbare minimumprijs);
— de verbetering van de schaaldegressiviteit voor de abonnementen.
De recente tariefevolutie heeft dus voor gevolg gehad dat het van kracht zijnde stelsel een theoretisch ideale oplossing beter benaderde.

8.1. Beschrijving van het tariefstelsel.

8.1.1. Algemene structuur.

De algemene structuur van de reizigerstarieven is de volgende op 16 januari 1984 (zie bijlage II-I) :

Biljetten :

— eindtaks 22 F, met toepassing van een minimum voor 4 km;
— kilometertaks in lijn van 2,3108 F in 2e klas en van 3,4662 F in 1e klas.

Abonnementen : De structuur werd zojuist grondig omgewerkt ten einde de schalen van de N. M. B. S. en van de N. M. V. B. te harmoniseren. De prijzen van de abonnementen bestaan uit een vast deel en een prijs per kilometer die degressief is per afstandsschijf (zie bijlage II-I).
De basis wordt gevormd door het gewoon abonnement met beperkt parcours dat boven de 142 km een « net »-abonnement wordt.
De prijzen van de sociale abonnementen (voor arbeiders) en van de schoolabonnementen zijn afgeleid van de prijs van de gewone abonnementen door middel van reductiecoëfficiënten.
Er dient genoteerd dat het plafond der jaarlijkse bezoldigingen die de bedienden toelaten een sociaal abonnement te bekomen vastgesteld wordt door de Minister (thans 600 000 F).

— en 1980, sur la dorsale wallonne (Mouscron - Tournai - Mons - Charleroi - Liège - Verviers - Welkenraedt);
— en 1982, sur les axes à destination de Bruxelles.
Elle dispose d'un échantillon représentatif des habitudes de voyage en Belgique, puisque quelque 40 000 ménages, totalisant plus de 120 000 personnes, ont été visités à l'issue de ces enquêtes. Les renseignements recueillis se rapportent aux habitudes, jours et heures de déplacement, au moyen de transport utilisé et aux caractéristiques socio-économiques des ménages visités.

Elle peut, en outre, s'appuyer sur une étude théorique portant sur la détermination de l'élasticité-prix de la demande de transport ferroviaire, qui a été envoyée le 12 septembre 1984 aux membres du conseil d'administration.

Cette étude définit une formule mathématique exprimant la liaison entre la part de marché du chemin de fer et de la voiture automobile en fonction des seuls facteurs explicatifs retenus que sont le prix et la durée de déplacement (modèle prix-temps).

Des parts de marché théoriques ont été calculées selon les motifs de déplacement (domicile, travail et autres motifs).
Les renseignements ainsi déterminés permettent de confronter la part de marché de la S. N. C. B. avec les prévisions du modèle.

Il est important de constater que les dernières mesures tarifaires sont en harmonie avec les conclusions de cette étude, notamment pour ce qui concerne :

— la diminution de la réduction tarifaire effective consentie dans le régime imposé des billets à prix réduits (fixation d'un prix minimum non réductible);

— le redressement de la dégressivité barémique pour les abonnements.
L'évolution tarifaire récente a donc eu pour conséquence de rendre le dispositif en vigueur plus proche d'une solution théoriquement idéale.

8.1. Description du système tarifaire :

8.1.1. Structure générale :

La structure générale des tarifs voyageurs est la suivante au 16 janvier 1984 (voir annexe II-I) :

Billets :

— taxe terminale de 22 F, avec application d'un minimum de 4 km;
— taxe kilométrique linéaire de 2,3108 F en 2e classe et de 3,4662 F en 1e classe.

Abonnements : La structure vient d'être profondément remaniée afin d'harmoniser les barèmes de la S. N. C. B. et de la S. N. C. V. Les prix des abonnements sont constitués d'une partie fixe et d'un prix au kilomètre dégressif par palier de distance (voir annexe II-I).
La base est constituée par l'abonnement ordinaire à parcours limité, qui au-delà de 142 km, devient un abonnement « réseau ».
Les prix des abonnements sociaux (pour travailleurs) et scolaires sont dérivés du prix des abonnements ordinaires au moyen de coefficients de réduction.

Il y a lieu de noter que le plafond des rémunérations annuelles permettant aux employés d'obtenir un abonnement social est fixé par le Ministre (actuellement 600 000 F).

8.1.2. De « opgelegde » individuele verminderingen :

Deze zijn vastgesteld, wat het percentage en de voorwaarden om ze te bekomen betreft, door de overheid.

Ze hebben voornamelijk betrekking op :

— de kinderen van 6 tot 12 jaar (vermindering met 50 %; kosteloosheid onder de 6 jaar);
— de leden van kroostrijke gezinnen (50 % vermindering; 75 % vermindering voor de kinderen van 6 tot 12 jaar);
— de W. I. G. W. (50 % vermindering maar alleen in 2e klas);
— de oorlogsslachtoffers (50 en 75 % vermindering volgens de categorieën);
— de militairen, met inbegrip van de leden van de rijkswacht en de lagere bedienden van de toldienst (50 % vermindering);
— de reserve-officieren (25 % vermindering);
— de werklozen die werkzoekende zijn (75 % vermindering);
— de blinden (kosteloosheid).

Globaal gezien mag men onthouden dat in België zowat zes miljoen inwoners (60 % van de bevolking) voor de ene of andere reden recht hebben op een vermindering van minstens 50 %.

Het is interessant aan te stippen dat die categorieën van rechthebbenden op diverse reducties steeds uitgebreider werden tot in 1981. Vanaf 1982 tracht de overheid die evolutie te remmen en de weerslag van vroegere maatregelen in te dijken. Nadat overwogen werd het recht op vermindering te onderwerpen aan de verplichting tot aankoop van een te betalen kaart werd er uiteindelijk besloten de verminderingen te beperken door ze voortaan maar toe te kennen op het deel van de prijs van de biljetten dat de minimumprijs overtreft (op 16 januari 1984, 32 F in 2e klas, 48 F in 1ste klas).

Door die maatregel wordt het theoretisch percentage van 50 % verminderd tot een effectief percentage van 40 % op de gemiddelde afstand van 60 km.

De veralgemeende toepassing van een redelijk recht voor het vervaardigen van de kaart schijnt nochtans verantwoord, ten einde de administratieve kosten te dekken en de vragen van rechthebbenden te ontmoedigen die voor spoorwegreizen weinig belangstelling hebben.

8.1.3. De handelsreducties :

Die reducties zijn verdeeld volgens de vereisten van de markt. De beslissingen daarover worden door de N. M. B. S. getroffen in het kader van haar beleid inzake verwerving van verkeer en verbetering van de ontvangsten.

a) *Maatregelen in binnenverkeer*

De hierna opgesomde vervoerbewijzen werden ingevoerd ten gerieve van de individuele reizigers :

— netabonnementen voor 16 dagen;
— toeristische abonnementen « B-Tourrail » geldig 5 of 8 dagen gedurende een periode van 16 dagen, uitgegeven gedurende de toeristische periodes;
— verminderingskaarten voor 50 % tegen vaste prijs, een maand geldig;
— kaarten voor 10 enkele reizen in de 5 grote agglomeraties;
— weekendbiljetten met bestemming de zee of de Ardennen uitgegeven gedurende het ganse jaar;

8.1.2. Les réductions individuelles « imposées » :

Celles-ci sont fixées, en pourcentage et conditions d'obtention, par les autorités publiques.

Elles concernent principalement :

— les enfants de 6 à 12 ans (réduction de 50 %; gratuité au-dessous de 6 ans);
— les membres des familles nombreuses (50 % de réduction; 75 % pour les enfants de 6 à 12 ans);
— les V. I. P. O. (50 % de réduction mais en 2e classe uniquement);
— les victimes de la guerre (50 et 75 % de réduction selon les catégories);
— les militaires, y compris les gendarmes et les agents subalternes de la douane (50 % de réduction);
— les officiers de réserve (25 % de réduction);
— les chômeurs cherchant du travail (75 % de réduction);
— les aveugles (gratuité).

Dans l'ensemble, on peut retenir qu'en Belgique quelque six millions d'habitants (60 % de la population) bénéficient à un titre quelconque d'un droit à une réduction de 50 % au moins.

Il est intéressant de signaler que ces catégories d'ayants droit aux diverses réductions se sont multipliées jusqu'en 1981. A partir de 1982, les pouvoirs publics cherchent à freiner cette évolution et à réduire l'impact des mesures antérieures. Après avoir envisagé l'obligation de soumettre le droit à la réduction à l'achat d'une carte payante, il a été décidé finalement de restreindre les réductions en ne les accordant désormais que sur la partie du prix des billets dépassant le prix minimum (au 16 janvier 1984, 32 F en 2e classe, 48 F en 1re classe). Cette mesure ramène le taux théorique de 50 % à un taux effectif de 40 % à la distance moyenne de 60 km.

L'application généralisée d'une taxe raisonnable de confection de la carte paraît toutefois justifiée afin de couvrir les frais administratifs et de décourager les demandes des ayants droit peu intéressés par les voyages ferroviaires.

8.1.3. Les réductions commerciales :

Ces réductions sont segmentées en fonction des exigences du marché. Elles sont décidées par la S. N. C. B. dans le cadre de sa politique d'acquisition du trafic et d'amélioration des recettes.

a) *Mesures en trafic intérieur*

Les titres de transports désignés ci-après ont été créés à l'usage des voyageurs individuels.

— abonnements réseau de 16 jours;
— abonnements touristiques « B-Tourrail » valables 5 ou 8 jours pendant une période de 16 jours émis pendant les périodes touristiques;
— cartes de réduction de 50 % à prix fixe, valables un mois;
— cartes de 10 voyages simples dans les 5 grandes agglomérations;
— billets de week-end à destination de la mer ou des Ardennes émis toute l'année;

— biljet « Een dag aan zee/een dag in de Ardennen » alle dagen van de week uitgegeven gedurende de toeristische perioden;

— biljetten « Een mooie dag te ... » die buiten de reis recht geven op toeristische activiteiten (uitstappen, bezoeken van musea enz...), uitgegeven volgens een aangepaste kalender;

— biljetten uitgegeven om zich naar sport-, culturele en andere manifestaties te begeven, in samenwerking met de organisatoren;

— biljetten uitgegeven in het kader van de « Minitrips N. M. B. S. » of in verband met vacantieverblijven onder de leiding van de Commissariaten voor Toerisme (Belsud en Vakantie in eigen land).

Globaal gezien bedragen de reducties toegekend voor de hierbovenvermelde biljetten 50 % voor de volwassenen en 75 % voor kinderen van 6 tot 12 jaar, onder voorwaarde van een minimumafstand van 40 km en uitsluitend op het deel van de prijs dat de minimumprijs overtreft. Voor die biljetten is een maximumprijs vastgesteld.

Voor de groepsreizen worden er reducties toegekend volgens de numerieke belangrijkheid van de groep. Bovendien worden sociale tariefmaatregelen toegestaan bij contract wanneer de concurrentie zulks verantwoordt.

b) *Maatregelen voor het internationaal verkeer*

Het tariefaanbod in internationaal verkeer is verdeeld op grond van de behoeften van de verschillende markten.

— *Voor de jongeren* laat de kaart Interrail Junior toe te reizen naar keuze gedurende 1 maand in 21 andere landen en een vermindering van 50 % te genieten op de prijs van de biljetten in België. Anderzijds kunnen de jongeren over biljetten BIGE (1) beschikken, waarvan de commercialisering verzekerd wordt door de reisagentschappen.

Het huidig systeem werd zopas gewijzigd met het doel de toegang van de agentschappen voor de jongerenmarkt te vergemakkelijken.

— *Voor de senioren* laat de kaart Interrail-Senior oudere personen toe naar keuze te reizen in 17 landen gedurende een maand.

Anderzijds genieten oudere personen, sedert 1 mei 1983, belangrijke verminderingen (30 à 50 %) op de prijzen van de biljetten op 21 netten, mits een kaart Rail Europ Senior wordt aangekocht.

— *Voor de personen die niet in Europa gevestigd zijn*, biedt het systeem Eurail verscheidene abonnementsformules geldig in 16 Europese landen.

— *In het kader van de Benelux* maakt de kaart Benelux-Tourrail het mogelijk gedurende de toeristische periodes vrij te reizen op de drie betrokken netten gedurende 5 dagen gekozen in een periode van 17 dagen.

— *De buitenlandse werknemers* die zich naar hun land van herkomst begeven genieten biljetten (B.I.G.T.) (2) afgeleverd door de reisagentschappen die de commercialisering van die formule verzekeren.

— *Voor de eendagsreizen* kan het cliënteel dat zich naar het buitenland begeeft om toeristische redenen, beschikken over de formules « Een mooie dag te ... » van de N. M. B. S.

(1) BIGE : Individueel groepsbiljet voor studenten.
(2) BIGT : Individueel groepsbiljet voor werknemers.

— billet « un jour à la mer/un jour en Ardennes » émis tous les jours de la semaine pendant les périodes touristiques;

— billets « Un beau jour à ... » comportant, en plus du voyage, des prestations touristiques (excursions, visites de musées, etc.) émis suivant un calendrier approprié;

— billets émis pour se rendre à des manifestations sportives, culturelles, etc., en collaboration avec les organisateurs;

— billets émis dans le cadre des « Minitrips S. N. C. B. » ou en relation avec des séjours de vacances sous l'égide des Commissariats au Tourisme (Belsud et Vakantie in eigen land).

Dans l'ensemble, les réductions accordées pour les billets mentionnés ci-avant sont de 50 % pour les adultes et 75 % pour les enfants de 6 à 12 ans, sous condition d'une distance minimale de 40 km et uniquement sur la partie du prix dépassant le prix minimum. Un prix maximum est fixé pour ces billets.

Pour les voyageurs en groupe des réductions sont accordées en fonction de l'importance numérique du groupe. En outre, des mesures tarifaires spéciales sont accordées par voie de contrat lorsque la concurrence le justifie.

b) *Mesures pour le trafic international*

L'offre tarifaire en trafic international est segmentée en fonction des besoins des différents marchés.

— *Pour les jeunes*, la carte Interrail Junior permet de voyager pendant 1 mois à volonté dans 21 pays étrangers et de bénéficier d'une réduction de 50 % sur le prix des billets en Belgique. D'autre part, les jeunes peuvent disposer de billets B. I. G. E. (1) dont la commercialisation est assurée par des agences de voyages.

Le système actuel vient d'être modifié dans le but de rendre plus facile l'accès des agences au marché des jeunes.

— *Pour les seniors*, la carte Interrail-Senior permet aux personnes âgées de voyager à volonté dans 17 pays pendant un mois.

D'autre part, depuis le 1er mai 1983, les personnes âgées bénéficient de réductions importantes (30 à 50 %) sur les prix des billets dans 21 réseaux, moyennant l'achat de la carte Rail Europ Senior.

— *Pour les personnes qui ne résident pas en Europe*, le système Eurail présente différentes formules d'abonnement valables dans 16 pays européens.

— *Dans le cadre du Benelux*, la carte Benelux — Tourrail permet, pendant la période touristique, de voyager librement sur les trois réseaux concernés pendant 5 jours choisis dans une période de 17 jours.

— *Les travailleurs étrangers*, qui se rendent dans leur pays d'origine bénéficient des billets B. I. G. T. (2) délivrés par les agences de voyages qui assurent la commercialisation de cette formule.

— *Pour des voyages d'un jour*, la clientèle se rendant à l'étranger pour des raisons touristiques peut disposer des formules « Un beau jour à ... » de la S. N. C. B.

(1) BIGE : Billet individuel de groupe étudiants.
(2) BIGT : Billet individuel de groupe travailleurs.

— *Voor de reizen van korte duur naar het buitenland* biedt de N. M. B. S. Minitrips voor een veertigtal bestemmingen.

— Op het gebied van de *reizen tegen vaste prijs* laat de formule R. I. T. (1) de touroperators toe aan hun cliënteel een verblijf tegen vaste prijs met inbegrip van het spoorvervoer aan te bieden.

In dat verband dienen de activiteiten vermeld van de spoorwegtouroperators, Railtour en F. T. S./Frantour, waarvan de offertes voor verblijf de meeste van de toeristische bestemmingen in de Alpen en Zuid-Europa dekken. De bezorgdheid om te beantwoorden aan een steeds heviger wordende concurrentie van het vliegtuig en de autocar heeft de netten ertoe genoopt de laatste jaren specifieke formules uit te werken voor verscheidene markten (speciale prijzen naar het Zuiden van Frankrijk, uitstapbiljetten in de relaties Amsterdam-Brussel-Parijs en Keulen-Brussel-Londen, Benelux-weekendbiljetten). Dezelfde bezorgdheid inzake concurrentie heeft de S. N. C. F., de N. M. B. S. en de N. S. ertoe aangezet het Franse systeem van « tarief 50 » voor de koppels en de gezinnen uit te breiden tot de internationale relaties tussen de drie betrokken landen.

— *Het vervoer van de aangeslotenen bij ziekenfondsen en bedevaarten* geven aanleiding tot het inleggen van speciale treinen, waarvan de prijzen opgemaakt zijn per contract en ieder jaar worden herzien.

— Aan de top van de gamma van de door de spoorwegen aangeboden diensten vertoont het verkeer met autoslaaptreinen sedert verscheidene jaren een achteruitgang wegens de economische crisis.

De tariefvoorwaarden en het vervoersaanbod worden ieder jaar herzien. Stimulansen, zoals de toekenning van belangrijke verminderingen op de dagen van gering verkeer, worden toegepast.

— Het belangrijkste deel van het verkeer met ligplaatsen in slaapwagens wordt op internationaal vlak beheerd door de Pool TEN (2), die thans een ruime studie maakt in het perspectief van een herstructurering van het tariefaanbod.

De kwaliteit van die dienst is een zeer belangrijke factor voor de zakenreizen. Het gaat om een verkeer dat zich voegt naar de prijzen van eerste klas en de diverse supplementen (T. E. E., T. A. A., slaaptreinen). Het blijft niettemin gevoelig voor de evolutie van de conjunctuur.

c) *Europees reizigerstarief*

Het gemeenschappelijk internationaal tarief voor het vervoer van reizigers en bagage (T. C. V.) vormt de referentie voor de uitwerking van de verscheidene hierboven opgesomde maatregelen ter verdediging van het verkeer. De T. C. V. verwezenlijkt de aansluiting met de prijzen die voortvloeien uit de nationale tarieven; de toepassingsvoorwaarden ervan maakten het voorwerp uit van een beperkte harmonisering.

De invoering van een werkelijk Europees reizigerstarief (T. E. V.), met van eind tot eind toepasselijke prijsschalen ligt ter studie bij de U. I. C. voor de netten die afhangen van de E. E. G. De invoering van een tarief type T. E. V. zou een belangrijke vooruitgang betekenen door een verband van grotere solidariteit tussen de netten te leggen. De schaalstructuur zou beter kunnen worden aangepast aan de markt van de internationale reizen en de harmonisering van de toepassingsvoorwaarden voor de prijzen zou aanleiding geven tot interessante vereenvoudigingen. Een wellicht gedeeltelijke oplossing wordt verwacht in 1986.

(1) R. I. T. : Rail inclusive tours.
(2) TEN : Trans Euro Nacht.

— *Pour les voyages de courte durée à l'étranger*, la S. N. C. B. offre des Minitrips pour une quarantaine de destinations.

— Dans le domaine des *voyages à forfait*, la formule R. I. T. (1) permet aux touropérateurs d'offrir à leur clientèle des séjours à forfait avec transport ferroviaire.

A cet égard, il convient de mentionner les activités des touropérateurs ferroviaires, Railtour et F. T. S./Frantour, dont les offres de séjours couvrent la plupart des destinations touristiques dans les Alpes et le Sud de l'Europe. Le souci de répondre à une concurrence de plus en plus vive de la part de l'aviation et de l'autocar a contraint les réseaux à instaurer ces dernières années des formules spécifiques à différents marchés (prix spéciaux vers le Sud de la France, billets d'excursions dans les relations Amsterdam - Bruxelles - Paris et Cologne - Bruxelles - Londres, billets Benelux - week-end). Ce même souci de concurrence à incité la S. N. C. F., la S. N. C. B. et les N. S. à étendre le système français des « tarifs 50 » en faveur des couples et des familles aux relations internationales entre les trois pays concernés.

— *Le transport des affiliés aux mutuelles et les pèlerinages* donnent lieu à la mise en ligne de trains spéciaux, dont les prix sont établis par contrat et revisés chaque année.

— Au sommet de la gamme des services offerts par les chemins de fer, le trafic des trains autos-couchettes manifeste une certaine faiblesse depuis plusieurs années du fait de la crise économique.

Les conditions tarifaires et l'offre de transport sont revues chaque année. Des stimulants, tels l'octroi de réductions importantes sont pratiqués les jours de faible trafic.

— L'essentiel du trafic des places couchées, en voitures-lits, est géré au plan international par le Pool TEN (2), qui effectue pour le moment une vaste étude dans la perspective de restructurer l'offre tarifaire.

La qualité du service est un facteur très important pour les voyages d'affaires. Il s'agit d'un trafic qui s'accommode des prix de la 1re classe et des suppléments divers (TEE, TAA, voitures-lits), mais qui reste néanmoins sensible à l'évolution de la conjoncture.

c) *Tarif européen voyageurs*

Le tarif commun international pour le transport des voyageurs et des bagages (TCV) constitue la référence pour l'élaboration des diverses mesures de défense du trafic énumérées ci-avant. Le TCV réalise la soudure des prix découlant des tarifs nationaux; ses conditions d'application ont fait l'objet d'une harmonisation restreinte.

La création d'un véritable tarif européen voyageurs (TEV), comportant des barèmes de prix applicables de bout en bout est à l'étude à l'UIC au sein des réseaux ressortissants à la C. E. E. La mise en vigueur d'un tarif du type TEV représenterait un progrès important, en établissant des liens de plus grande solidarité entre les réseaux. La structure barémique pourrait être mieux adaptée au marché des voyages internationaux et d'harmonisation des conditions d'application des prix entraînerait des simplifications intéressantes. Une solution, peut-être partielle, est escomptée en 1986.

(1) R. I. T. : Rail inclusive tours.
(2) TEN : Trans Euro Nuit.

8.2. Vooruitzichten voor de verbetering van het huidig tariefstelsel :

Men zou op het eerste gezicht kunnen denken dat het huidig tariefstelsel zou kunnen aangevuld worden met specifieke bepalingen toepasselijk voor de verplaatsingen tijdens de daluren alsook de familiale verplaatsingen. Die mogelijkheden worden hierna onderzocht.

Daluren (individuele verplaatsingen)

De kwestie heeft niet alleen het voorwerp uitgemaakt van theoretische bedenkingen. In 1966 werd inderdaad op twee goed bediende relaties (Brussel -Ottignies / Waver en Brussel - Denderleeuw) een praktische proef gedaan. Ze had betrekking op de individuele reizen.

De reactie van het cliënteel was niet bemoedigend en heeft geleid tot de stopzetting van de proefneming. Verscheidene theoretische bedenkingen die naderhand werden gedaan hebben uitgewezen dat het toe te staan verlies op het verworven verkeer op verre na niet gecompenseerd werd door een nieuw voldoend verkeer. Een vergelijking met het N. S.-systeem is in onderhavig geval niet verantwoord, rekening houdend met de omvang en de variëteit van de opgelegde verminderingen toegekend in het Belgisch systeem.

Tarief voor gezinnen

De prijs voor verplaatsing per spoor van die personen — wanneer ze samenreizen — ligt merkelijk hoger dan de kosten van het gebruik van het privé-autovoertuig. Anderzijds leent die markt zich voor een tamelijk preciese segmentatie, wat toelaat de financiële weerslag met de vereiste precisie te ramen.

Onlangs werd een studie van de kwestie op internationaal vlak gedaan; een tariefmaatregel is in uitzicht gesteld vanaf 1 mei 1985.

9. *Algemene conclusies en voorstellen*

9.1. Algemene conclusies :

a) Niettegenstaande de moeilijkheden verwekt door de economische crisis en de intensivering van de concurrentie heeft het verkeer van de N. M. B. S. betrekkelijk goed stand gehouden in de loop van de laatste tien jaar ofschoon de tarieven min of meer de consumptieprijzen hebben gevolgd. In dit geval hebben de inspanningen op tariefvlak gedaan om de prijzen aan de voorwaarden van de markt aan te passen ongetwijfeld vruchten gedragen.

b) Het systeem van de verminderingen opgelegd voor sommige categorieën van reizigers behoort tot de bevoegdheid van de Regering.

De andere tarieven, die van het initiatief van de Raad afhangen, zijn geenszins verouderd. Ze zijn van recente conceptie of werden onlangs opnieuw aangepast aan de karakteristieken van het verkeer. De modernisering ervan wordt voortgezet.

c) Het stelsel van de opgelegde reducties dat 60 % van de bevolking dekt en de commerciële reducties beantwoorden uiteindelijk aan circa 85 % van de mogelijkheden inzake verplaatsingen van de Belgische bevolking. In die omstandigheden zijn er nog weinig sectoren die zich nog lenen tot acties die een financiële winst kunnen opleveren.

9.2. Voorstellen :

Onder die sectoren komen ongetwijfeld die van de individuele verplaatsingen tijdens de daluren en die van de familiale verplaatsingen voor :

8.2. Perspectives de perfectionnement du dispositif tarifaire actuel :

On pourrait penser à première vue, que le dispositif tarifaire actuel pourrait être complété par des dispositions spécifiques applicables aux déplacements pendant les heures creuses ainsi qu'aux déplacements familiaux. Ces possibilités sont examinées ci-après.

Heures creuses (déplacements individuels)

La question n'a pas seulement fait l'objet d'une réflexion théorique. En effet, en 1966, une expérience pratique a été effectuée sur deux relations bien desservies (Bruxelles - Ottignies/Wavre et Bruxelles-Denderleeuw). Elle concernait les voyages individuels.

La réponse de la clientèle n'a pas été encourageante et a conduit à la cessation de l'expérience. Plusieurs réflexions théoriques entreprises ultérieurement ont montré que la perte à concéder sur le trafic acquis était loin d'être compensée par un trafic nouveau suffisant. Une comparaison avec le système N.S. ne se justifie pas en la circonstance, compte tenu de l'ampleur et de la variété des réductions imposées accordées dans le système belge.

Tarification des familles

Le prix du déplacement par chemin de fer de ces personnes — lorsqu'elles voyagent ensemble — excède sensiblement le coût d'utilisation de la voiture privée. D'autre part, ce marché se prête à une segmentation assez précise, ce qui permet d'estimer les répercussions financières avec la précision requise.

Une étude de la question a été menée récemment au plan international; une mesure tarifaire est prévue à partir du 1er mai 1985.

9. *Conclusions générales et propositions*

9.1. Conclusions générales :

a) En dépit des difficultés provoquées par la crise économique et malgré l'intensification de la concurrence, le trafic de la S. N. C. B. a relativement bien tenu au cours des dix dernières années, bien que les tarifs aient plus ou moins suivi les prix à la consommation. En la circonstance, les efforts consentis au plan tarifaire pour adapter les prix aux conditions du marché ont manifestement porté leurs fruits.

b) Le système des réductions imposées en faveur de certaines catégories de voyageurs est de la compétence du Gouvernement.

Les autres tarifs, qui relèvent de l'initiative du Conseil, ne sont nullement désuets. Ils sont de conception récente ou ont été récemment réadaptés aux caractéristiques du trafic. Leur modernisation de poursuit.

c) Le régime des réductions imposées, qui couvre 60 % de la population, et les réductions commerciales répondent finalement à quelque 85 % des possibilités de déplacements de la population belge. Dans ces conditions, peu de créneaux se prêtent encore à des actions dégageant un profit financier.

9.2. Propositions :

Au nombre de ces créneaux figurent incontestablement celui des déplacements individuels aux heures creuses et celui des déplacements familiaux.

a) Wat de reizen op de daluren betreft, vormen de nieuwe faciliteiten toegestaan op 16 januari 1984 aan de sociale abonnementen en aan de schoolabonnementen reeds een aansporing voor een intensiever gebruik van de trein buiten de piekuren.

Het invoeren van een specifiek tariefstelsel op de daluren zou het niet mogelijk maken een nieuw verkeer te doen ontstaan dat toereikend zou zijn om het verlies te compenseren dat zou moeten toegestaan worden op het verworven verkeer zoals de in 1966 op twee relaties uitgevoerde praktische proefneming zulks heeft bewezen en zoals de theoretische bedenkingen die naderhand werden gedaan, het steeds bevestigen.

b) Wat de gezinnen betreft — andere dan die welke het stelsel « kroostrijke gezinnen » genieten — hebben de op internationaal vlak uitgevoerde studies het belang aangetoond van specifieke maatregelen aangepast aan die sector. Een algemene maatregel is tussen de Europese netten vanaf 1 mei 1985 in uitzicht gesteld. Die maatregel kan toepasselijk gemaakt worden op de verplaatsingen in Belgisch binnenverkeer.

Een voorstel zal daarvoor te gepaster tijd aan de Raad worden voorgelegd.

c) De scherpe concurrentie die op de markt heerst dwingt de vervoerders ertoe voor het verkeer promotie- en verdedigingsmaatregelen te treffen die leiden tot diversificatie van de tarieven.

Daar die strekking moet voortgezet worden, moet men geen grote vereenvoudiging van het tariefstelsel verwachten. Men moet weliswaar voorkomen dat die evolutie naar diversificatie een hinder zou vormen voor de doorzichtigheid van de tarieven. Het publiciteitsbudget moet dienvolgens toelaten documenten te publiceren die op klare wijze de bestaande formules voor de cliënteel uiteenzetten.

d) Om te eindigen dient eveneens de nadruk gelegd op het feit dat het personeel over middelen moet beschikken waarmede het het hoofd kan bieden aan de stijgende diversiteit van de tarieven. In 1986 zal het in een vijftigtal stations over nieuwe elektronische middelen beschikken, opgevat om de inlichting aan de klant te behandelen, alsook de reservatie van plaatsen en de uitgifte van biljetten. De indienststelling van die nieuwe toepassing zal op materieel vlak een zeer belangrijke versterking zijn van de actiemiddelen van de maatschappij. Het is trouwens, over het algemeen gezien, niet uitgesloten dat het verbruik van andere middelen van hoge technologie het mogelijk zal maken het verkoopapparaat van de N. M. B. S. aanzienlijk te versterken. Daarbij komt evenwel dat de mankracht dienovereenkomstig moet worden gevormd.

Buiten de technische vorming voor het gebruik van de terminals dient bijzonder de nadruk gelegd op de geschiktheid vereist voor het contact met de cliënteel en de vorming van de verkopers. Inzonderheid dient de commerciële aanwezigheid in de betrokken stations versterkt om de efficiëntie van het verkoopnet te verhogen.

Vraag :

Hoe staat het met de verbetering van de financiële toestand van de N. M. B. S. ?

Antwoord :

Aan de verbetering van de financiële toestand van de N. M. B. S. werd door een gespecialiseerde firma onlangs een volledige studie gewijd.

Er werd een gedetailleerd verslag ingediend dat betrekking heeft op alle activiteiten van de Maatschappij.

a) En ce qui concerne les voyages aux heures creuses, les facilités nouvelles consenties le 16 janvier 1984 aux abonnés sociaux et aux abonnés scolaires constituent déjà des incitations pour une utilisation plus intensive du train en dehors des heures de pointe.

L'introduction d'une tarification spécifique aux heures creuses ne permettrait pas de dégager un trafic nouveau suffisant à compenser la perte à concéder sur le trafic acquis, comme l'a démontré l'expérience pratique effectuée en 1966 sur deux relations et comme le confirment toujours les réflexions théoriques entreprises ultérieurement.

b) En ce qui concerne les familles — autres que celles bénéficiant du régime « familles nombreuses » — les études effectuées au plan international ont montré l'intérêt de mesures spécifiques adaptées à ce créneau. Une mesure générale est prévue entre réseaux européens à partir du 1er mai 1985. Cette mesure est susceptible d'être rendue applicable aux déplacements intérieurs belges.

Une proposition à cet effet sera introduite en temps opportun au Conseil.

c) La concurrence aiguë régnant sur le marché force les transporteurs à prendre des mesures de promotion et de défense du trafic conduisant à la diversification des tarifs.

Cette tendance devant se poursuivre, il ne faut pas escompter une simplification substantielle du dispositif tarifaire. Il convient assurément d'éviter que cette évolution vers la diversification ne devienne un obstacle à la compréhension des tarifs. Le budget publicitaire doit par conséquent permettre l'édition de documents présentant de façon claire les formules existantes à la clientèle.

d) Pour terminer, il faut également insister sur le fait que le personnel doit disposer des moyens permettant de faire face à la diversité croissante des tarifs. Il disposera, en 1986, dans une cinquantaine de gares, de nouveaux moyens électroniques conçus pour traiter le renseignement à la clientèle, la réservation des places et l'émission des billets. La mise en service de cette nouvelle application va constituer — au plan matériel — un renforcement très important des moyens d'action de la Société. D'une manière générale, il n'est d'ailleurs pas exclu que l'utilisation d'autres moyens de haute technologie permettra de renforcer considérablement l'appareil de vente de la S. N. C. B. Encore faut-il que les hommes soient formés en conséquence.

En plus de la formation technique pour l'utilisation des terminaux, il faut spécialement insister sur les aptitudes requises pour le contact avec la clientèle et sur la formation des vendeurs. Il convient en particulier de renforcer la présence commerciale dans les gares concernées, pour accroître l'efficacité du réseau de ventes.

Question :

Où en est l'amélioration de la situation financière de la S. N. C. B. ?

Réponse :

L'amélioration de la situation financière de la S. N. C. B. a récemment fait l'objet d'une étude complète par une firme spécialisée.

Un rapport approfondi relatif à l'ensemble des activités de la Société a été déposé.

De daarin vervatte talrijke aanbevelingen worden ijverig onderzocht om de beheersorganen van de N. M. B. S. in staat te stellen een uitvoeringsschema op te maken. Er zij tevens opgemerkt dat bij de N. M. B. S. reeds een aantal herstructureringsmaatregelen aan de gang zijn; het zal echter nog enige tijd duren voor de reële financiële implicaties ervan geëvalueerd kunnen worden.

Vraag :

In de nota wordt gewezen op de negatieve gevolgen van de septemberstakingen. Kunnen die gevolgen becijferd worden ?

Antwoord :

De cijfers die het mogelijk maken de negatieve invloed van de stakingen van 1983 te ramen, zijn de volgende :

1. *Verlies aan ontvangsten*

1.1. Reizigers	255 000 000 F
1.2. Goederen	
— volledige lasten	325 000 000 F
— onvolledige lasten	80 000 000 F
Totaal	660 000 000 F

2. *Vermindering der uitgaven*

2.1. Afhoudingen op bezoldingen	329 624 631 F
2.2. Energie-rollend materieel-grondstoffen	257 000 000 F
2.3. Andere uitgaven van de exploitatierekening	29 417 256 F
Totaal	616 041 887 F

3. *Extra-uitgaven*

3.1. Terugbetaling van de werkloosheidskosten die door buitenlandse netten van onze klanten gevorderd werden	1 060 164 F
3.2. Terugbetaling aan de buitenlandse netten voor de immobilisering op hun lijnen van goederenwagons R. I. V. en Europ. Voorts bestaat er met de S. N. C. F. nog een geschil over een bedrag van 1 582 901 F, welk bedrag wellicht geheel of ten dele aan het bovenstaande totaal moet worden toegevoegd	14 453 540 F
3.3. Financiële verliezen geleden door de N. M. B. S. wegens de immobilisering op ons net van buitenlandse R. I. V.- en Europwagons	21 483 000 F
Totaal	36 966 704 F

Vraag :

Hoever staat het met het elektrificatieprogramma van de N. M. B. S. ?

Antwoord :

Tenzij de N. M. B. S. ten gevolge van de thans lopende doorlichting van de financiële situatie wordt gedwongen de uitvoering van sommige werkzaamheden te vertragen, verloopt de elektrificatie van het net volgens de goedgekeurde programma's.

Les nombreuses recommandations qu'il contient sont activement examinées pour que les organes de gestion de la S. N. C. B. puissent en déterminer un calendrier d'application. Il faut noter aussi que différentes mesures de restructuration sont déjà en cours à la S. N. C. B.; toutefois, le recul n'est pas encore suffisant pour en dégager l'incidence réelle sur sa situation financière.

Question :

Dans la note de gestion est signalée l'influence négative des grèves de septembre.
Quels sont les chiffres ?

Réponse :

Les données chiffrées permettant d'évaluer l'influence négative des grèves de l'année 1983 sont les suivantes :

1. *Perte de recettes*

1.1. Voyageurs	255 000 000 F
1.2. Marchandises	
— charges complètes	325 000 000 F
— charges incomplètes	80 000 000 F
Total	660 000 000 F

2. *Diminution des dépenses*

2.1. Retenues sur rémunérations	329 624 631 F
2.2. Energie-matériel roulant-matières premières	257 000 000 F
2.3. Autres dépenses du compte exploitation	29 417 256 F
Total	616 041 887 F

3. *Dépenses supplémentaires*

3.1. Remboursement des frais de chômage réclamés à notre clientèle par les réseaux étrangers	1 060 164 F
3.2. Remboursement aux réseaux étrangers pour l'immobilisation sur leurs lignes de wagons à marchandises R.I.V. et Europ. A noter que vis-à-vis de la S. N. C. F. une somme de 1 582 901 F est encore en litige et pourrait, en tout ou en partie, venir s'ajouter au total ci-dessus	14 453 540 F
3.3. Pertes financières supportées par la S. N. C. B. pour l'immobilisation de wagons R. I. V. étrangers et Europ sur notre réseau	21 483 000 F
Total	36 996 704 F

Question :

Quel est l'état d'avancement du programme d'électrification de la S. N. C. B. ?

Réponse :

A moins que la S. N. C. B. ne soit obligée de ralentir l'exécution de certains travaux suite à l'analyse de la situation financière actuellement en cours, l'électrification du réseau se poursuivra suivant des programmes approuvés.

Hieronder volgen een aantal bedragen die daartoe zijn of zullen worden vastgesteld (in miljoenen F) :

in 1983 : 4 703;
in 1984 : 5 622;
in 1985 : 5 658;
in 1986 : 5 878;
in 1987 : 5 008.
(Zie ook bijlage III).

Vraag :

In de pers zijn artikelen verschenen over de ongelijkheid tussen het aantal Franstaligen (48 %) en Nederlandstaligen (52 %) bij de N. M. B. S. Wat denkt de Minister daarvan ?

Is het waar dat er zes Franstaligen wegcentra zullen gesloten worden tegenover twee in Vlaanderen, dat de sluiting wordt voorgesteld van 4 werkplaatsen in het Zuiden tegen 2 in het Noorden en van 5 vormingsstations in het Zuiden tegenover 2 in het Noorden ?

Antwoord :

1° De verhouding Nederlandstaligen-Franstaligen ligt bij de N. M. B. S. al jaren in de buurt van de 50/50.

2° Een eenparige beslissing van de Raad van Beheer van de N. M. B. S. de dato 10 juli 1970, die eenparig werd hernieuwd op 18 februari 1983, keurde de beslissing goed welke bij koninklijk besluit van 16 december 1981 tot vaststelling van de taalkaders van de N. M. B. S. (*Belgisch Staatsblad* van 14 april 1983) werd genomen om de taalkaders volgens een 50/50 verhouding vast te stellen.

3° Via een informatienota die door de directie was ingediend, heeft de Raad van beheer van de N. M. B. S. vernomen dat de beide bij de N. M. B. S. erkende vakbonden, met name de vakbond A. B. V. V./A. C. O. D. van de spoorwegarbeiders en de vakbond A. C. V./C. C. O. D., het tijdens vergaderingen, die buiten de N. M. B. S. zijn verlopen, eens waren geworden om het personeel van de maatschappij op een basis van 52 N/48 F te verdelen.

4° De Raad heeft afstand genomen van een overeenkomst, die gesloten was door instanties welke voor een dergelijk belangrijk vraagstuk niet bevoegd zijn en die ter beoordeling of beslissing aan de Raad van beheer had moeten voorgelegd worden.

5° Zonder hoe dan ook te willen vooruitlopen op de beslissingen die de Raad van beheer zal nemen, moet toch worden onderstreept dat de transportbewegingen, waarvan het economische belang niemand kan ontgaan, niet zonder meer willekeurig gespreid mogen worden zonder enig verband met de economische en technische criteria.

6° Thans is de spreiding volgens de gewesten de volgende :

	Vlaanderen	Wallonië	Brussel
Wegcentra	12	11	1
Rijtuigwerkplaatsen	1	1	1
Wagonwerkplaatsen ...	3	5	1
Tractiewerkplaatsen ...	5	7	2
Vormingsstations	4	8	1

Voici quelques chiffres des montants qui ont été et seront engagés à cet effet (en millions de F) :

en 1983 : 4 703;
en 1984 : 5 622;
en 1985 : 5 658;
en 1986 : 5 878;
en 1987 : 5 008.
(Voir également annexe III).

Question ,

En référence à des articles parus dans la presse, quelle est l'opinion du Ministre sur la disparité entre le nombre de francophones (48 %) et de néerlandophones (52 %) à la S. N. C. B. ?

Est-il exact que six centres routiers francophones ont été fermés contre deux en Flandre, que l'on propose la fermeture de 4 ateliers au Sud contre 2 au Nord et de 5 gares de formation au Sud contre 2 au Nord ?

Réponse :

1° La proportion de francophones et néerlandophones à la S. N. C. B. tend depuis de longues années vers 50/50.

2° Une décision unanime du Conseil d'administration de la S. N. C. B. du 10 juillet 1970, décision unanime renouvelée le 18 février 1983, a approuvé la décision prise par arrêté royal du 16 décembre 1981 fixant les cadres linguistiques de la S. N. C. B. (*Moniteur belge* du 14 avril 1983) suivant une proportion de 50/50.

3° A l'occasion d'un document d'information introduit par la direction, le Conseil d'administration de la S. N. C. B. a appris que les deux syndicats reconnus de la S. N. C. B., le syndicat F. G. T. B./C. G. S. P. des cheminots et le syndicat C. S. C./C. C. S. P. s'étaient accordés lors de réunions se déroulant hors de la S. N. C. B. pour répartir le personnel de cette Société sur base de 52 N/48 F.

4° Le Conseil a pris ses distances vis-à-vis d'un accord pris par des instances non compétentes à propos d'un problème important qui eût dû être soumis pour appréciation ou/et décision par le Conseil d'administration.

5° Sans vouloir préjuger d'aucune manière des décisions qui seront prises par le Conseil d'administration, il convient cependant de souligner que les courants de transports, dont l'importance économique, n'échappera à personne, ne peuvent être soumis sans plus à des répartitions arbitraires sans relation avec les critères économiques et techniques.

6° La répartition, suivant les régions, est actuellement la suivante :

	Flandre	Wallonie	Bruxelles
Centres routiers	12	11	1
Ateliers de voitures	1	1	1
Ateliers de wagons	3	5	1
Ateliers de traction	5	7	2
Gares de formation	4	8	1

Vraag :

Hoe worden de investeringskredieten, van 1982 tot 1985, verdeeld tussen de Rijksbegroting en de eigen fondsen van de N. M. B. S. ?

Antwoord :

Deze verdeling wordt in bijgaande tabel weergegeven.

Investeringen van de N. M. B. S. sedert 1981
(in miljoenen F)

Question :

Quelle est la répartition des crédits d'investissements de 1982 à 1985 entre le budget de l'Etat et les fonds propres de la S. N. C. B. ?

Réponse :

Cette répartition est reprise dans le tableau ci-dessous.

Investissements de la S. N. C. B. depuis 1981
(en millions de F)

Jaar — Année	Rollend materieel — Matériel roulant				Infrastructuur — Infrastructure			
	Eigen fondsen — Fonds propres	Min. van Verkeerswezen — Minist. des Communications	Totaal — Total	In % van de investeringen — En % des investissements	Eigen fondsen — Fonds propres	Min. van Verkeerswezen — Minist. des Communications	Totaal — Total	In % van de investeringen — En % des investissements
		(1)				(1)		
1981	7 844	4 549	12 393	43,9	7 186	8 644	15 830	56,1
1982	6 208	4 720	10 928	47,6	7 646	4 380	12 026	52,4
1983	5 292	6 020	11 312	48,9	4 887	6 952	11 839	51,1
1984	1 500	7 430	8 930	41,9	4 887	7 496	12 383	58,1
1985	1 500	7 550	9 050	38,6	5 116	9 279	14 395	61,4
1986	1 500	6 000	7 500	31,9	5 354	10 676	16 030	68,1

(1) Vastleggingskredieten.

(1) Crédits d'engagements.

Vraag :

Wat is de localisatie van de investeringen uit de eigen fondsen van de N. M. B. S. voor de jaren 1982 en 1983 ?

Antwoord :

Hierna volgt de localisatie van de investeringen eigen fondsen 1982-1983 uitgedrukt in miljoenen F.

Question :

Quelle est la localisation des investissements sur fonds propres à la S. N. C. B. pour les années 1982 et 1983 ?

Réponse :

Ci-après la localisation des investissements sur fonds propres de la S. N. C. B. exprimés en millions de F.

Jaar — Année	Totaal — Total	Niet localiseerbaar — Non localisable	Wallonië — Wallonie	Vlaanderen — Flandre	Brussel — Bruxelles	Waals Brabant — Brabant wallon	Vlaams Brabant — Brabant flamand
1982	13 843,3	7 311,4	2 931,0	2 236,0	1 152,7	22,3	185,1
1983	10 178,5	5 575,1	2 280,1	1 595,8	603,5	1,1	122,3

Voor de jaren 1984 en 1985 kan nog geen verdeling worden opgegeven.

Er worden echter geen grote verschuivingen verwacht.

Il n'est pas encore possible de donner une répartition pour les années 1984 et 1985.

Toutefois, on ne s'attend pas à d'importants glissements.

Vraag :

Zijn de exploitatiekosten door het IC/IR-plan gedaald ?

Question :

Les frais d'exploitation ont-ils diminué du fait du plan IC/IR ?

Antwoord :

De N. M. B. S. berekent de vervoerkosten per verkeerssector (reizigers, wagenladingen) op basis van de jaarlijkse lasten. Zij beschikt dienvolgens niet over maandelijkse kostencijfers.

Voor het reizigersverkeer over het dienstjaar 1984 zal wat kostprijzen betreft onderscheid worden gemaakt naargelang het verkeer zich vóór of na de invoering van het nieuwe IC/IR-systeem situeert.

Nochtans wordt dit slechts mogelijk na de afsluiting van de exploitatierekening over het dienstjaar 1984 en na de toepassing van de complexe voorschriften inzake verdeling en valorisering, die op hun beurt afhankelijk zijn van de beschikbaarstelling van de statistische gegevens aangaande de produktie van de tractievoertuigen en het verkeer alsook van de overige exploitatiegegevens.

Vraag :

Bij het nazien van een toeristische folder stelt men vast dat de Belgische Spoorwegen 50 % vermindering geven voor kinderen tot aan de jeugdige leeftijd van 12 jaar.

In Groot-Brittannië wordt deze vermindering toegekend tot aan de leeftijd van 14 jaar en in Oostenrijk zelfs tot en met 15 jaar.

Kan, in het kader van de grote inspanningen welke de N. M. B. S. zich getroost om haar imago ten opzichte van het publiek te verbeteren, niet overwogen worden dat ook deze maatschappij een vermindering toestaat aan kinderen tot en met 15 jaar ?

Antwoord :

Momenteel bestaan er prijsaanbiedingen voor kinderen boven 12 jaar waarvan de toepassingsmodaliteiten de leeftijdgrens van 15 jaar overschrijden, namelijk :

a) het toeristisch abonnement (B) Tourail-Junioren : voor kinderen van 12 tot 25 jaar inbegrepen; de reductie bedraagt 25 % op de normale prijs voor volwassenen;

b) het collectief biljet voor groepsreizen bij verplaatsingen binnen België : reductie van 50 % voor groepen van jongeren beneden 21 jaar met minstens 10 deelnemers.

Vraag :

De gezinsorganisaties vragen dat de door de N. M. B. S. toegestane reducties opnieuw worden besproken.

Kan geen selectiever systeem worden ingevoerd ?

Antwoord :

De grote gezinnen genieten op het spoorwegnet tegenwoordig voor alle gezinsleden verminderingen van 50 % op de volledige prijs van het biljet. Deze reductie wordt enigszins gemilderd doordat de prijs van een spoorwegkaartje een vast recht omvat waarop geen vermindering wordt gegeven.

Het is waar dat onregelmatigheden kunnen worden geconstateerd in de voorwaarden om een verminderingskaart te krijgen. Zo wordt bijvoorbeeld geen rekening gehouden met de financiële of sociale situatie van de gerechtigde en wordt de vermindering voor het leven toegekend aan de ouders, ook al zijn hun kinderen niet meer ten laste.

De Minister wil de zaak opnieuw bespreken met de grote gezinnen om eventueel het systeem te wijzigen op voorwaarde dat de inkomsten van de N. M. B. S. er niet door verminderen.

Réponse :

La S. N. C. B. procède au calcul des coûts par secteur de transport (voyageurs, marchandises), sur la base des charges annuelles. Celle-ci ne dispose donc pas de données mensuelles dans ce domaine.

Le calcul des coûts pour le trafic voyageurs au cours de l'exercice 1984 sera scindé selon que le parcours aura été effectué avant ou après l'introduction du nouveau système I. C.-I. R.

Ceci ne sera toutefois possible qu'après la clôture du compte d'exploitation de l'exercice 1984 d'une part et l'application des prescriptions complexes en matière de répartition et de valorisation d'autre part; cette dernière opération implique à son tour que l'on dispose des statistiques relatives à la production des véhicules de traction et au trafic ainsi que des autres données d'exploitation.

Question :

En consultant un dépliant touristique, on constate que les chemins de fer belges accordent une réduction de 50 % pour les enfants âgés de moins de 12 ans.

En Grande-Bretagne, cette réduction est accordée jusqu'à l'âge de 14 ans et en Autriche elle l'est même jusqu'à l'âge de 15 ans y compris.

La S. N. C. B. ne peut-elle envisager, dans le cadre des efforts considérables qu'elle fournit pour améliorer son image auprès du public, d'accorder également une réduction aux jeunes âgés de 15 ans et moins ?

Réponse :

Il existe actuellement des prix spéciaux pour les enfants de plus de 12 ans et qui sont même d'application pour les jeunes de plus de 15 ans, à savoir :

a) l'abonnement touristique (B) Tourail Juniors : pour les jeunes de 12 à 25 ans; la réduction s'élève à 25 % du prix normal pour les adultes;

b) le billet collectif pour les groupes se déplaçant en Belgique : réduction de 50 % pour les jeunes de moins de 21 ans voyageant en groupes d'au moins 10 participants.

Question :

Les organisations familiales demandent une nouvelle discussion au sujet des réductions accordées par la S. N. C. B.

Ne peut-on instaurer un système plus sélectif ?

Réponse :

Les familles nombreuses bénéficient actuellement, sur le réseau ferroviaire, de réductions de 50 % pour tous les membres de la famille, et ce sur le prix plein du tarif normal. Cette réduction est quelque peu modérée par le fait que le prix d'un billet comprend une partie fixe (« prise en charge ») sur laquelle elle ne joue pas.

Il est exact que, dans les conditions fixées pour obtenir la carte de réduction, l'on peut relever des « anomalies », ne serait-ce par exemple que le fait que la situation financière ou sociale du bénéficiaire n'est pas prise en compte ou que la réduction est accordée « à vie » aux parents, même quand leurs enfants ne sont plus à charge.

Le Ministre est personnellement ouvert à toute nouvelle discussion avec les familles nombreuses pour modifier éventuellement le système, pour autant que les recettes de la S. N. C. B. n'en soient pas réduites.

Vraag :

Op welke wijze werd de grootschalige enquête I. C.-I. R. georganiseerd ?
Zullen de resultaten medegedeeld worden ?

Antwoord :

De enquête I. C.-I. R. wordt georganiseerd ten huize van 10 000 individuele personen zijnde een representatief staal voor de in België wonende bevolking.
Met de I. C.-I. R. enquête worden derhalve zowel treingebruikers als niet-trein-gebruikers bereikt.
De enquête startte rond 15 november 1984. Het veldwerk zelf is beëindigd. De verwerking van de gegevens is bezig. De resultaten worden verwacht rond 15 maart 1985 en zullen ter kennis van de Minister gebracht worden.

Vraag :

Bij de herstructurering van de N. M. B. S. werd als cijfer vooropgesteld : 205 000 treinkilometer. Is dit cijfer gehaald ?

Antwoord :

In een recente door de N. M. B. S. gemaakte raming van de cijfers treinkilometer per reiziger, wordt gewag gemaakt van een totaal van 207 700 km.
Thans is een onderzoek aan de gang om dit cijfer tot de voorziene quota terug te brengen.

Vraag :

De studie van Sobemap heeft een reactie uitgelokt van de twee belangrijkste vakbondsorganisaties : volgens hen zou de oplossing bestaan in de taalkundige opsplitsing van de N. M. B. S. zoals wordt voorgesteld in het wetsvoorstel van de heer Gabriels (Stuk Kamer nr 911/1 van 1983-1984) of in de regionalisering van de beheerraad met coördinatie te Brussel.
Zal de Minister met deze suggesties rekening houden ?

Antwoord :

Het Sobemap-verslag stelt een indeling voor in vijf regionale groepen georganiseerd op een geografische basis.
Het document van de A. C. O. D.-C. V. C. C. pleit voor een uitbreiding van de autonomie van de Gewesten inzake vervoer.
Men mag in geen geval uit het oog verliezen dat vervoer op de behoeften en op de techniek afgestemd is.
In het door de Minister opgerichte Aktie-Comité zullen de structuren van de N. M. B. S. in de nabije toekomst worden onderzocht en mag men voorstellen verwachten.

Vraag :

Bij het invoeren van het reorganisatieplan van de N. M. B. S. in juni vorig jaar werden ook handige I.C.-I.R. foldertjes gedrukt.
Wat is de oplage waarin deze werden gedrukt ?
Kan geen ruimere verspreiding overwogen worden ?

Antwoord :

Aan alle stations werden door de N. M. B. S. en de N. M. V. B. en groot aantal folders bezorgd en de diensten van de Maatschappij hebben voor alle I. C.- en I. R.-lijnen speciale folders verdeeld voor de uurregelingen.

Question :

Comment l'enquête I. C.-I. R. a-t-elle été organisée ?

Les résultats seront-ils communiqués ?

Réponse :

L'enquête I. C.-I. R. a été effectuée, à domicile, auprès de 10 000 personnes constituant un échantillon représentatif de la population résidant en Belgique.
L'enquête I. C.-I. R. a donc touché aussi bien les usagers du train que les autres.
L'enquête a débuté aux environs du 15 novembre 1984. Le travail sur le terrain proprement dit est terminé. Le traitement des données est en cours. Les résultats, attendus pour le 15 mars environ, seront communiqués au Ministre.

Question :

La restructuration de la S. N. C. B. avait laissé entrevoir 205 000 trains-kilomètre. Est-ce la réalité ?

Réponse :

Une évaluation récente de trains-kilomètre voyageurs donné par la S. N. C. B. a fait état d'un total de 207 700 km.

Des études sont actuellement en cours afin de ramener ce chiffre au quota prévu.

Question :

L'étude de la Sobemap a donné lieu à une réplique des deux principales organisations syndicales, selon lesquelles la solution résiderait dans la scission linguistique de la S. N. C. B., comme le prévoit une proposition de loi de M. Gabriels (Doc. Chambre nº 911/1 de 1983-1984), ou dans la régionalisation du Conseil d'administration avec coordination à Bruxelles.
Le Ministre va-t-il tenir compte de ces suggestions ?

Réponse :

Le plan de la Sobemap propose une répartition en cinq groupes régionaux organisés sur une base géographique.
Le document C. G. S. P.-C. G. C. C. plaide en faveur d'une extension de l'autonomie des régions en matière de transport.
Il ne faut en aucun cas perdre de vue que le transport est organisé en fonction des besoins et de la technique.
Les structures de la S. N. C. B. seront examinées dans un proche avenir au sein du Comité d'Action que le Ministre a mis en place, et l'on peut s'attendre à ce qu'ils formulent des propositions.

Question :

Lors de l'application du plan de réorganisation de la S. N. C. B. au mois de juin de l'année dernière, des dépliants I. C.-I. R. ont également été imprimés.
A combien d'exemplaires ces dépliants ont-ils été tirés ?
Ne peut-on envisager une plus grande diffusion ?

Réponse :

La S. N. C. B. et la S. N. C. V. ont fourni un grand nombre de dépliants à toutes les gares et les services de la Société ont distribué des dépliants spéciaux mentionnant les horaires pour toutes les lignes I. C. et I. R.

Daar de informaties door verschillende instellingen werden verstrekt, is het niet mogelijk de oplage te bepalen.
De informatiecampagne was zo opgesteld dat alle klanten en niet-klanten van de openbare diensten de nodige informaties konden bekomen.

Vraag :

Wat zijn de resultaten van de reorganisatie van het goederenvervoer met volle wagonladingen ?

Antwoord :

Toestand per eind december 1984 :

Totaal aantal lossporen vóór de herstructureringsstudie : 402.
Aantal lossporen waarvan de afschaffing is gepland : 160.
Aantal effectief afgeschafte lossporen : 154.
Voor zes lossporen zijn er aanvullende studies.
Totale tonnemaat die bij de sluitingen is betrokken : 170 000 T. Ontvangsten : 46,1 miljard F.
Op 386 gekende klanten die bij de sluitingen (154) zijn betrokken, hebben er 182 hun activiteit naar een ander station overgebracht (91 600 T of 25,5 miljoen F).
Verloren klanten : 141 voor een tonnemaat van 44 800 T en een ontvangst van 12,8 miljoen F.
Hangende gevallen : 63 voor een tonnemaat van 32 000 T of 7,8 miljoen F aan ontvangsten.
Ingevolge de actie die tijdens de periode september 1983 - december 1984 is gevoerd, werden 34 nieuwe klanten of een tonnemaat van 79 000 T geboekt.
Bij de bestaande klanten zijn er 58 nieuwe transporten of 253 000 T bijgekomen.
In totaal : 92 nieuwe transporten of 332 000 T.
De aangehaalde tonnematen stemmen overeen met het vervoer van 1981, behalve wat de nieuwe transporten betreft.
Daaruit volgt dat de werkelijke resultaten gunstiger uitvallen dan de werkhypothese van de studie, die steunde op een verlies van 50 % van het vervoer samenhangend met de afgeschafte goederenkoeren.

Vraag :

Het rollend materieel wordt voor een groot gedeelte door de Staat gefinancierd omdat de door de nationale industrie gevraagde kostprijs iets hoger ligt dan de gemiddelde kostprijs van de internationale concurrentie. Het materieel blijkt bovendien minder produktief te zijn dan dat bij andere netten.

Antwoord :

De veroudering van het materieel kan niet worden tegengehouden. Bovendien wordt het net gemoderniseerd. Vele lijnen worden geëlektrificeerd, zodat ook ander materieel moet worden aangekocht.
De aankoop van materieel zou door de N. M. B. S. moeten worden gefinancierd. Er is evenwel geconstateerd dat de financiële lasten van de Maatschappij, die de exploitatiebegroting met een tekort heeft afgesloten, geen ruimte meer lieten voor zelffinanciering, met name voor de financiering van rollend materieel.
Zowel voor de N. M. B. S. als voor de gespecialiseerde ondernemingen diende een hulpplan te worden uitgewerkt. Dit plan voorziet in een aanzienlijke tegemoetkoming van het departement in de aankoop van nieuw materieel. Voor 1984 en 1985 belopen de geplande uitgaven 6 miljard F.

Les informations ayant été fournies par diverses institutions, il est impossible de déterminer le tirage.
La campagne d'information avait été conçue de telle sorte que tous les usagers des transports en commun et le public en général pouvaient obtenir les renseignements nécessaires.

Question :

Quels sont les résultats de la réorganisation du transport de marchandises par charges complètes ?

Réponse :

Situation fin décembre 1984 :

Nombre total de cours avant l'étude de restructuration : 402.
Nombre de cours prévus à la suppression : 160.

Nombre de cours effectivement fermés : 154.
Pour 6 cours, il y aura des études complémentaires.
Total du tonnage concerné par les fermetures : 170 000 T. Recettes : 46,1 millions de F.
Sur 386 clients connus concernés par ces fermetures (154), 182 ont transféré leurs activités dans une autre gare (91 600 T ou 25,5 millions de F).
Clients perdus : 141 pour un tonnage de 44 800 T et une recette de 12,8 millions de F.
Cas en suspens : 63 pour un tonnage de 32 800 T ou 7,8 millions de F de recettes.
Suite à l'action menée pour la période septembre 1983 - décembre 1984, il y a 34 nouveaux clients ou un tonnage de 79 000 T.
Auprès des clients existants, on a acquis 58 transports nouveaux ou 253 000 T.
Au total : 92 transports nouveaux ou 332 000 T.
Les tonnages cités correspondent au trafic de 1981, sauf en ce qui concerne les transports nouveaux.

Il en ressort que les résultats sur le terrain sont plus favorables que l'hypothèse de travail de l'étude qui se fondait sur une perte de 50 % du trafic des cours qui seraient fermés.

Question :

L'Etat finance une partie importante du prix du matériel roulant du fait que le coût de l'industrie nationale est un peu supérieur au coût moyen de la concurrence internationale. En outre, la productivité du matériel semble inférieure à celle constatée dans d'autres réseaux.

Réponse :

On ne peut pas arrêter le vieillissement du matériel. En outre, on modernise le réseau. On électrifie beaucoup de lignes ce qui implique aussi l'acquisition d'un autre matériel.

La S. N. C. B. devrait financer l'achat du matériel. Cependant, on a constaté que les charges financières de la Société, clôturant le budget d'exploitation par des mali, ne laissait plus de possibilité d'autofinancement et notamment pour le matériel roulant.

Un plan de secours aussi bien pour la S. N. C. B. que pour les entreprises spécialisées a dû être élaboré. Ce plan prévoit que le département interviendra sérieusement dans l'achat de nouveau matériel. Pour 1984 et 1985 les propositions se chiffrent à 6 milliards de F.

Uit een recente studie is gebleken dat het rollend materieel weinig produktief is vergeleken met de andere netten, zulks zowel wat het aantal trein-km per locomotief als wat de jaarlijks door de rijtuigen afgelegde afstand betreft.

Dit resultaat is te wijten aan een veel te uitgebreid materieelpark. Wij hebben dan ook beslist dat nieuwe bestellingen gepaard moeten gaan met het versneld buiten dienst stellen van het verouderd materieel, zodat de N. M. B. S. met een nieuw en hoge prestaties leverend park kan worden uitgerust.

Vraag :

De audit van de N. M. B. S. voorziet een vermindering van de investeringen in 1985. Wat zijn de vooruitzichten in dit verband ?

De bedragen zouden bestemd zijn om de financiële situatie van de N. M. B. S. te verbeteren. Hoever staat het daarmee ?

Antwoord :

Een van de korte termijn-aanbevelingen van het eindverslag van de audit betreft inderdaad een vermindering van het investeringsbudget voor 1985 en de daarop volgende jaren.

Het aldus vrijgekomen overheidsgeld zou worden besteed aan de verbetering van de financiële situatie van de N. M. B. S. in de vorm van renteloze leningen terug te betalen bij de ontbinding van de N. M. B. S.

Ze zouden volledig worden besteed aan de geleidelijke terugbetaling van de lange termijn-schuld en aan de vermindering van de korte termijn-schuld.

In het Actiecomité dat werd opgezet om de aanbevelingen van de consulent te onderzoeken, werden twee beperkte werkgroepen gecreeërd.

De groep « Begroting » heeft de begrotingsprocedure en -techniek onderzocht en heeft zich eveneens gebogen over de wettelijke aspecten, o.a. het tot stand brengen van een akkoord of een overeenkomst tussen de Staat en de maatschappij om de maatschappij in staat te stellen haar financiële situatie te verbeteren.

De groep « Investeringen » heeft onderzocht welke investeringsverminderingen technisch en economisch haalbaar zijn teneinde een lijst voor te stellen van projecten die kunnen worden afgeschaft of uitgesteld.

In de veronderstelling dat het investeringsbudget in 1985 met ± 3 miljard F wordt verminderd, zal het financieel effect van die aanpassing voor 1985 er als volgt uitzien :

a) leningen : de N. M. B. S. zou kunnen afzien van de nieuwe Eurofima-leningen van 1,5 miljard F in 1985 en haar huidige schuld met 2,7 miljard F verminderen (3 miljard F voor de reductie van programma's en 1,2 miljard F voor het inhalen van de ordonnanceringen);

b) financiële lasten : dank zij die vermindering van de voorziene schuldenlast met 4,2 miljard F zouden de financiële lasten van de exploitatierekening voor 1985 met ongeveer 190 miljoen F dalen (berekend tegen 12 %) ten opzichte van wat voorzien was. Vanaf 1986 zou de vermindering 500 miljoen F per jaar bedragen.

Vraag :

Overzicht wordt gevraagd van het aantal reductiekaarten in omloop in 1984.

Une étude récente a mis en lumière une faible productivité du matériel roulant en comparaison avec les autres réseaux aussi bien au point de vue nombre de trains-km des locomotives que du parcours annuel des voitures.

Ce résultat est dû à un parc de matériel surabondant. Nous avons ainsi décidé que des nouvelles commandes doivent être associées à la mise hors service accélérée de matériel vieilli de manière à rééquiper la S. N. C. B. d'un parc neuf et performant.

Question :

L'audit de la S. N. C. B. prévoit une réduction des investissements pour 1985. Quelles sont les prévisions à cet égard ?

Les sommes seraient destinées à améliorer la situation financière de la S. N. C. B. Où en est-on ?

Réponse :

Une des recommandations à court terme du rapport final de l'audit concerne effectivement une réduction du budget d'investissements des années 1985 et suivantes.

Les fonds de l'Etat ainsi dégagés seraient affectés à l'amélioration de la situation financière de la S. N. C. B., sous forme de prêts sans intérêts remboursables à la dissolution de la S. N. C. B.

Ils seraient affectés entièrement au remboursement progressif de la dette à long terme et à la diminution de la dette à court terme.

Au sein du Comité d'Action, mis sur pied dans le but d'examiner les recommandations du consultant, deux groupes de travail restreints ont été créés.

Le groupe « Budget » a examiné la technique et la procédure budgétaire et s'est également intéressé aux aspects légaux, y compris la question de la mise au point d'un accord ou d'une convention à passer entre l'Etat et la société, permettant à la société d'améliorer sa situation financière.

Le deuxième groupe, « Investissements », a examiné les réductions possibles d'investissements sur les plans technique et économique, en vue de présenter une liste de projets qui pourraient être supprimés ou postposés.

Dans l'hypothèse d'une réduction de ± 3 milliards en 1985 du budget d'investissement, l'effet financier en 1985 de cet aménagement serait le suivant :

a) emprunts : la S. N. C. B. pourrait renoncer aux nouveaux emprunts Eurofima pour 1,5 milliards de F en 1985 et réduire l'endettement actuel de 2,7 milliards de F (3 milliards de F pour la réduction de programmes et 1,2 milliard de F pour le rattrapage des ordonnancements);

b) charges financières : grâce à cette réduction de 4,2 milliards de F de l'endettement prévu, les charges financières du compte d'exploitation de 1985 diminueraient de 190 millions de F environ (calculées à 12 %) par rapport à ce qui est prévu; à partir de 1986, la réduction atteindrait 500 millions de F par an.

Question :

Un membre demande combien de cartes de réduction étaient en circulation en 1984.

Antwoord :

Op 31 december 1984 :

Ministerie van Landsverdediging	259 553
Ministerie van Financiën	101 868
Volksgezondheid	30 637
Totaal	392 058
Douane-ambtenaren	3 428
Zeelieden	453
Blinden	8 582

Voor volgende categorieën zijn er enkele cijfers beschikbaar op 31 december 1983 :

Grote Gezinnen	1 202 638
W. I. G. W.	619 228
	2 799

Dit zonder te spreken van de 56 109 vrijkaarten.

Vraag :

Wat geschiedt in andere landen om het treinverkeer bij abnormale weersomstandigheden te verzekeren ?

Antwoord :

Landen zoals Denemarken, Noorwegen en Zweden beschikken voor zover ons bekend is niet over middelen die grondig verschillen van degene die door de andere netten worden aangewend.
Ze kenden ook, zoals trouwens Zwitserland, deze winter aanzienlijke vertragingen.

De Scandinavische netten beschikken over het algemeen over :

— min of meer geperfectioneerde sneeuwruimers om de volle baan vrij te maken indien er zich zeer zware sneeuwval of sneeuwophoging voordoet;
— wisselverwarming met gas of elektriciteit; in Denemarken, Noorwegen en Zweden plaatst men in meteorologisch gunstig gelegen zones elektrische wisselverwarmingssystemen van 350 W per trekkende meter;

— in minder gunstige zones wordt deze wisselverwarming verstrekt met bijvoorbeeld glijstoelverwarming en/of verwarmingselementen in de ballast onder de aanslagrail;

— min of meer uitgebreide sneeuwruimingsploegen.

Vraag :

Hoe wordt het slecht verloop van het treinverkeer op de lijn Antwerpen-Charleroi n.a.v. de recente slechte weersomstandigheden verklaard ?

Antwoord :

Zodra ons net in de greep kwam van het strenge winterweer, sinds 4 januari 1985, raakte het treinverkeer volledig ontredderd.
Inderdaad wissels vroren vast, of raakten verstopt in de sneeuw.
Deuren van rijtuigen vroren vast. Sleeplocomotieven en motorstellen raakten eveneens onklaar.

Diensten werden uitgedund en HPS 1 en 2 toegepast. IC en IR werden ook in sommige gevallen stoptreinen. Gedurende de toepassing van het HPS 1 en 2 werden op de

Réponse :

Au 31 décembre 1984 :

Pour le Ministère de la Défense nationale ...	259 553
Pour le Ministère des Finances	101 868
Pour la Santé publique	30 637
Total	392 058
Pour les fonctions des douanes	3 428
Pour les marins	453
Pour les aveugles	8 582

Pour les autres catégories quelques chiffres sont disponibles au 31 décembre 1983 :

Familles nombreuses	1 202 638
V. I. P. O.	619 228
	2 799

Et cela abstraction faite des 56 109 cartes de libre-parcours.

Question :

Quelles mesures prend-on à l'étranger pour assurer la circulation ferroviaire en cas d'intempéries ?

Réponse :

Des pays tels que le Danemark, la Norvège et la Suède ne disposent pas, à notre connaissance, de moyens fondamentalement différents de ceux utilisés par les autres réseaux.
Cet hiver, ils ont d'ailleurs connu des retards considérables, tout comme en Suisse.

De façon générale, les réseaux scandinaves disposent :

— de chasse-neige plus ou moins perfectionnés pour déblayer la totalité de la voie en cas de fortes chutes de neige ou de formation de congères;
— de systèmes de chauffage des aiguillages au gaz ou à l'électricité; au Danemark, en Norvège et en Suède, les aiguillages des zones climatiques favorables sont équipés de systèmes de chauffage électrique de 350 W par mètre courant;
— dans les zones moins favorables, le chauffage des aiguillages est renforcé par exemple par un système de chauffage du coussinet de glissement et/ou par des éléments de chauffage dans le ballast sous la contre-aiguille;
— d'équipes de déblaiement plus ou moins importantes.

Question :

Comment s'expliquent les difficultés de circulation que l'on a constatées sur la ligne Anvers-Charleroi au cours des récentes intempéries ?

Réponse :

Depuis que notre réseau ferroviaire a été touché par les rigueurs de l'hiver, à partir du 4 janvier 1985, le trafic a été complètement désorganisé.
En effet, les aiguillages ont été bloqués par le gel ou recouvert par la neige.
Les portes des wagons ont été saisies par le gel, tandis que les locomotives et les automotrices ont également subi des avaries.
Les services ont été réduits et les plans d'urgence 1 et 2 ont été appliqués. Les trains IC et IR ont aussi dans certains cas été transformés en omnibus. Pendant l'application des

lijn Antwerpen-Brussel de Beneluxtreinen afgeschaft teneinde de rangeersverrichtingen te Brussel Zuid te verlichten.

Vraag :

Er worden inlichtingen gevraagd over de afschaffing van overwegen.
Zullen deze worden afgeschaft op de nieuwe geelektrificeerde lijnen ?

Antwoord :

1) Aantal afgeschafte overwegen sedert 1975 :

Sind de laatste 10 jaar (van 1975 tot 1984) werden er ongeveer 940 overwegen over het ganse net afgeschaft.

Zijn inbegrepen :

— privé-overwegen;
— overwegen gelegen op afgeschafte lijnen of lijnstukken.

2) Afschaffing van overwegen naar aanleiding van de elektrificatie van nieuwe lijnen.

De elektrificatie brengt een verhoging van de snelheid en een meer intens verkeer met zich. Binnen de budgettaire mogelijkheden stelt de N. M. B. S. een dubbel doel bij de afschaffing van overwegen :

1° overwegen met druk wegverkeer worden afgeschaft voor zover enerzijds het nut van de afschaffing verenigbaar is met de daaraan verbonden kostprijs en anderzijds de realisatie stedebouwkundig aanvaardbaar is;
2° overwegen met geringe belangrijkheid worden afgeschaft voor zover deze afschaffing minder kostelijk is dan het aanbrengen van een automatische signalisatie ter beveiliging van het verkeer.

Vraag :

Wat het afschaffen betreft van de overweg 8 te Boortmeerbeek (Hever) zijn sommige onteigeningen reeds uitgevoerd, maar de procedure schijnt stopgezet te zijn.
Wat zijn de vooruitzichten ?

Antwoord :

Een koninklijk besluit van 20 juli 1981 heeft inderdaad de werken van openbaar nut verklaard. Het bouwen van een onderbrugging onder de sporen was voorzien.
In uitvoering van dit koninklijk besluit werden reeds enkele onteigeningen verwezenlijkt.
Wegens de beperking van investeringskredieten wordt nochtans voor het ogenblik niet verder gegaan met de onteigeningen.

Vraag :

Welke plannen zijn er voor de aanleg van autoparkeerplaatsen rond stations in 1985 ?

Antwoord :

Is voorzien voor 1985 de aanleg van autoparkeerplaatsen rond de stations van : Zichem, Mol, Eppegem, Weerde, Vilvoorde, Aalst, Waregem, Marchienne-au-Pont, Luttre, Jemelle, Arlon, Statte, Oudenaarde.

plans d'urgence 1 et 2, les trains Benelux ont également été supprimés sur la liaison Anvers-Bruxelles, afin de faciliter les opérations de triage à Bruxelles-Midi.

Question :

Des données sont demandées sur la suppression des passages à niveau.
Ceux-ci seront-ils supprimés sur les nouvelles lignes électrifiées ?

Réponse :

1) Nombre de passages à niveau supprimés depuis 1975 :

Au cours des dix dernières années (de 1975 à 1984) quelque 940 passages à niveau ont été supprimés sur l'ensemble du réseau.

Ce chiffre comprend :

— les passages à niveau privés;
— les passages à niveau situés sur des lignes ou des tronçons de lignes désaffectés.

2) Suppression de passages à niveau à la suite de l'électrification de nouvelles lignes.

L'électrification a pour effet d'augmenter la vitesse et l'intensité du trafic. Dans la limite des possibilités budgétaires, la S. N. C. B. poursuit un double objectif en supprimant les passages à niveau :

1° les passages à niveau à trafic routier sont supprimés où l'utilité de cette suppression est compatible avec son coût d'une part et où elle peut être acceptée du point de vue urbanistique d'autre part.
2° les passages à niveau où le trafic est peu important sont supprimés dans la mesure où cette suppression se révèle moins onéreuse que la mise en place de la signalisation automatique destinée à assurer la sécurité de la circulation.

Question :

Certaines expropriations ont été effectuées en vue de la suppression du passage à niveau n° 8 à Boortmeerbeek (Hever), mais la procédure semble être interrompue.
Quelles sont les perspectives ?

Réponse :

Les travaux ont en effet été déclarés d'utilité publique par un arrêté royal du 20 juillet 1981. L'aménagement d'un passage sous la voie ferrée était prévue.
Certaines expropriations ont déjà été réalisées en exécution de cet arrêté royal.
Toutefois, les expropriations ont été interrompues pour l'instant par suite de la réduction des crédits d'investissement.

Question :

Envisage-t-on d'aménager des parcs de stationnement pour automobiles aux alentours des gares en 1985 ?

Réponse :

En 1985, l'aménagement de parcs de stationnement pour automobiles est prévu aux alentours des gares de Zichem, Mol, Eppegem, Weerde, Vilvorde, Alost, Waregem, Marchienne-au-Pont, Luttre, Jemelle, Arlon, Statte, Audenaerde.

Vraag :

Waar werd in 1984 een fietsenstalling ingericht aan Belgische stations ?

Waar worden in 1985 fietsenstallingen voorzien ?

Antwoord :

Volgende fietsenstallingen werden in 1984 opgericht of zijn in uitvoering : Denderleeuw, Hove, Zolder, Nijvel, Zele, Dendermonde, Aalter, Aalst, Beveren Waas, Ronse, Viaene Moerbeke, Wervik, Lede, Erembodegem, Wetteren, Gent Dampoort.

Er worden fietsenstallingen in 1985 voorzien in Kapellen, Blaton, Eppegem, Lommel, Ath, Weerde, Aalst, s'-Gravenbrakel, Komen, Lichtervelde, Ottignies, Gent, Kortrijk, Brugge, Heist en Knokke.

Vraag :

Betreffende het transport van stortstenen voor de bouw van de haven van Zeebrugge werd beroep gedaan op schepen, vrachtwagens en treinen.

1. Kon het aandeel van de spoorwegen terzake niet opgedreven worden ? Het schijnt dat er niet meer konden aangevoerd worden omdat de bezetting van de twee sporen tussen Brussel en Brugge zodanig is dat slechts een trein naar Zeebrugge kon gestuurd worden per dag.

2. Is het niet aangewezen, met het groeiend vervoer van en naar Zeebrugge de spoorlijn Brussel - Brugge op drie sporen te brengen ?

Antwoord :

1. Voor het vervoer van stortstenen zijn volgende dienstregelingen voorzien :

— Zinnik	trein	38991	of 38992
— Havinnes	trein	38995	of 38996
— Quenast-Lessen	trein	38997	of 38998
— Hermalle	trein	38994	of 38995
— Rivage of Jemelle	trein	34993	of 34996
(1)		(2)	(3)

2. Neen, het is voor het ogenblik nog niet gerechtvaardigd.

Vraag :

Wat zijn de getroffen maatregelen tegen trillingshinder ?

Antwoord :

De diensten van de N. M. B. S. hebben eind 1984 bepaalde metingen uitgevoerd langsheen de spoorweglijnen 36-50A en 161.

De oorzaak van de trillingshinder schijnt wel in de ophanging van de motorstellen Breaks te liggen.

De primaire ophanging is overkritisch d.w.z. dat de eigen frequentie van deze ophanging hoger is dan de frequentie van de rijtuigkast.

(1) Oorsprong trein.
(2) Indien de bestemming Zeebrugge lokaal (Westdam) is.
(3) Indien de bestemming Zeebrugge zeebouw (Oostdam) is.

Question :

Dans quelles gares belges a-t-on aménagé des garages à vélos en 1984 ?

Où prévoit-on d'en construire en 1985 ?

Réponse :

Les garages à vélos suivants ont été construits en 1984 ou sont en cours d'exécution : Denderleeuw, Hove, Zolder, Nivelles, Zele, Termonde, Aalter, Alost, Beveren Waas, Ronse, Viaene Moerbeke, Wervik, Lede, Erembodegem, Wetteren, Gand Dampoort.

En 1985, l'aménagement de garages à vélos est prévu à : Kapellen, Louvain, Blaton, Eppegem, Lommel, Ath, Weerde, Alost, Braine-le-Comte, Comines, Lichtervelde, Ottignies, Gand, Courtrai, Bruges, Heist et Knokke.

Question :

Les pierres d'enrochement destinées à la construction du port de Zeebrugge ont été transportées par bateau, par camion et par train.

1. Les chemins de fer ne pouvaient-ils assurer plus de navettes ? Il paraît que l'on n'a pas pu transporter plus de pierres d'enrochement par train du fait que les deux voies entre Bruxelles et Bruges étaient tellement saturées. Un seul train pouvait dès lors rejoindre Zeebrugge par jour.

2. N'est-il pas souhaitable, compte tenu du trafic croissant entre Bruxelles et Zeebrugge, de prévoir trois voies pour la ligne Bruxelles-Bruges.

Réponse :

1. L'organisation suivante est prévue pour le transport des pierres d'enrochement :

— Soignies	train	38991	ou 38992
— Havinnes	train	38995	ou 38996
— Quenast-Lessines	train	38997	ou 38998
— Hermalle	train	38994	ou 38995
— Rivage ou Jemelle	train	34993	ou 34996
(1)		(2)	(3)

2. Cette modification ne se justifie pas encore.

Question :

Quelles mesures ont été prises contre les nuisances des vibrations ?

Réponse :

A la fin de 1984, les services de la S. N. C. B. ont procédé à certaines mesures sur les lignes de chemin de fer 36, 50A et 161.

Il semble que la cause des vibrations réside dans le système de suspension des autovoitures du type Break.

La suspension primaire est sous-dimensionnée par rapport aux efforts demandés, c'est-à-dire que la fréquence propre de cette suspension est plus élevée que la fréquence de la caisse.

(1) Train d'origine.
(2) Si la destination est Zeebrugge lokaal (Môle ouest).
(3) Si la destination est Zeebrugge zeebouw (Môle est).

De trillingen worden gemeten met de DIN-Norm 450, waarvan een coëfficiënt, KB (Wahrnehmungsstärke) geheten, de grens bepaalt waarboven ongemakken normaal ondervonden worden.

Alle metingen die de N. M. B. S. tot op heden uitgevoerd heeft, wijzen erop dat die grens niet bereikt is.

Bij enkele Breaks werd de primaire ophanging aangepast en na het uitvoeren van proefritten waarbij een werkelijke verbetering werd vastgesteld, werd beslist een lichte wijziging aan de ophanging van de motorstellen van het Breaktype uit te voeren.

Daartoe zijn de eerste bestellingen reeds geplaatst en de fabrikatie van de nodige onderdelen is aan gang.

De N. M. B. S. hoopt zo spoedig mogelijk met het aanpassen van de motorstellen te kunnen starten om in de loop van het jaar 1985 een afdoend resultaat te bekomen.

Voorstellen om een tijdelijke snelheidsbeperking langsheen de betrokken wijken in te voeren, kunnen moeilijk in aanmerking genomen worden, want door het feit dat de Breaks rijden op de grote assen met een referentiesnelheid van 140 km/u en tussen de andere treinen die evencens tegen die snelheid rijden, zou het reizigersverkeer op die lijnen volledig ontregeld worden.

2. *Materieel*

Vraag :

Bestelt de N. M. B. S. voor 6 miljard F rollend materieel per jaar ?

Antwoord :

Het is niet te vermijden dat rekening moet gehouden worden met de vernieuwing van een wagenpark, zelfs indien een vermindering in het verkeer wordt vastgesteld. Ook de elektrificatie van het net vergt een omschakeling van het materieel.

Aldus werd bepaald dat het departement voor bedragen van omtrent 6 miljard F zou tegemoetkomen in de aanschaf van rollend materieel.

Deze handelwijze werd in 1984 voorzien en wordt ook voor 1985 voorgesteld. Zij kadert eveneens in een beschouwing om onze gespecialiseerde bedrijven actief te laten blijven in deze constructies, wat noodzakelijk is voor buitenlandse bestellingen.

Vraag :

Kunnen de bestellingen van materieel N. M. B. S. voor 1985 nauwkeurig aangegeven worden ?

Antwoord :

De vastleggingen voor rollend materieel ten laste van de Staat voorzien in 1985 zijn volgende (in miljoen F) :

— 70 motorrijtuigen type 83 : 775;
— 65 dubbeldekrijtuigen M 5 2e reeks : 1 714;
— 45 Ric rijtuigen I 10 : 1 266;
— 40 ligrijtuigen I 7 en I 8 : 1 240;
— 250 Hbiswagens : 40;
— 100 Sammps-wagens : 348;

Les vibrations sont mesurées sur la base des normes DIN-450, auxquelles on applique un coefficient, dit coefficient KB (Wahrnemungsstärke), qui permet de déterminer le seuil à partir duquel les vibrations sont ressenties comme une nuisance.

Toutes les mesures effectuées par le S. N. C. B. à ce jour indiquent que ce seuil n'est pas atteint.

On a adapté la suspension primaire de certains breaks et, les essais réalisés ayant démontré une amélioration effective, on a décidé de modifier légèrement le système de suspension des voitures automotrices du type Break.

A cet effet, les premières commandes ont déjà été passées et la fabrication des pièces nécessaires est en cours.

La S. N. C. B. espère pouvoir commencer dès que possible à adapter les automotrices concernées afin de parvenir à un résultat concluant dans le courant de 1985.

Il n'est guère possible de retenir les propositions visant à instaurer une limitation de vitesse temporaire sur les lignes longeant les quartiers concernés. En effet, les trains Break circulent sur les grands axes à une vitesse de référence de 140 km/h, qui est aussi la vitesse des autres trains qui empruntent ces lignes. En réduisant la vitesse des trains Break, on perturberait complètement le trafic voyageurs sur ces lignes.

2. *Matériel*

Question :

Est-il exact que la S. N. C. B. commande pour 6 milliards de F de matériel roulant par an ?

Réponse :

Il est inévitable de devoir tenir compte du renouvellement du matériel roulant, même en cas de diminution du trafic. L'électrification du réseau requiert également une reconversion du matériel.

Il a dès lors été décidé que le département interviendrait pour un montant de 6 milliards de F dans l'achat de matériel roulant.

Cette intervention a été prévue en 1984 et est également proposée pour 1985. Elle contribue entre autres à maintenir l'activité de nos entreprises spécialisées dans ce type de constructions, ce qui est une condition nécessaire pour obtenir des commandes à l'étranger.

Question :

Quelles sont exactement les commandes de matériel auxquelles la S. N. C. B. procédera en 1985 ?

Réponse :

Les engagements prévus en 1985 pour l'acquisition de matériel roulant à charge de l'Etat se présentent comme suit (en millions de F) :

— 70 voitures automotrices type 83 : 775;
— 65 voitures à étage M5 2e série : 1 714;
— 45 voitures R.I.C. I 10 : 1 266;
— 40 voitures -couchettes I 7 et I 8 : 1 240;
— 250 wagons Hbis : 40;
— 100 wagons Sammps : 348;

— 100 Fals-wagens : 321;
— 100 Rils-wagens : 274;
— 100 Sgss-wagens : 258;
— 100 Hhbis : 206.
Totaal : 6 542.

Dit programma is onderworpen aan een economische studie, die aanleiding zal geven tot de beslissing dit materieel al dan niet te bestellen.

Vraag :

Wat is de verdeling van de bestellingen van rollend materieel per regio ?

Antwoord :

Voor 1985 is het momenteel nog onmogelijk een verdeling per regio te verstrekken omdat de aanbestedingen terzake nog niet hebben plaatsgehad.

Ter informatie in 1982 en 1983 zag de regionale verdeling der bestellingen er als volgt uit :

— Vlaanderen : 49 %;
— Wallonië : 51 %.

Vraag :

Waar en wanneer zullen de dubbeldekrijtuigen worden ingezet ?

Antwoord :

De dubbeldekrijtuigen worden progressief in dienst genomen vanaf de nieuwe dienstregeling 1986.

De eerste levering van 65 rijtuigen zal in mei 1987 volledig in dienst zijn.

De uit dubbeldekrijtuigen bestaande treinen zullen ingezet worden op de invalslijnen naar en van Brussel in functie van de op dat tijdstip geregistreerde reizigersbeweging.

De rationele exploitatie met dubbeldektreinen kan echter slechts gerealiseerd worden na de levering van de 2e reeks van 65 dubbeldekrijtuigen.

Vraag :

Volgens welke criteria geschiedt de installatie van videoschermen in de stations ?

Antwoord :

De N. M. B. S. is zinnens treinaankondigingssystemen te installeren in stations die qua aantal treinverbindingen middelgroot kunnen genoemd worden.

In sommige van dit type stations kan er een tekort aan personeel bestaan om de oude aankondigingspanelen in orde te houden; daarom wordt gezocht naar een eenvoudig weinig kostelijk systeem dat van op afstand kan bediend worden vanuit het bureau van de onderstationschef die de treinbewegingen leidt.

— 100 wagons Fals : 321;
— 100 wagons Rils : 274;
— 100 wagons Sgss : 258;
— 100 Hhbis : 206.
Total : 6 542.

Ce programme fera l'objet d'une étude économique dont dépendra la décision de commander ou non.

Question :

Quelle est la répartition des commandes de matériel roulant par région ?

Réponse :

Pour 1985, il est encore actuellement impossible de fournir une répartition des commandes par région, parce que les adjudications en la matière n'ont pas encore eu lieu.

Pour information, la répartition régionale des commandes en 1982 et en 1983 se présentait comme suit :

— Flandre : 49 %;
— Wallonie : 51 %.

Question :

Où et quand les voitures à étage seront-elles mises en service ?

Réponse :

Les voitures à étage seront progressivement mises en service à partir de l'entrée en vigueur de la nouvelle grille-horaire de 1986.

Les 65 premières voitures seront toutes en service en mai 1987.

Les trains formés de voitures à étage seront mis en exploitation sur les lignes en direction et en partance de Bruxelles, en fonction du trafic voyageurs enregistré à cette date.

L'exploitation rationnelle de ces trains à étage ne pourra cependant être réalisée qu'après la livraison de la deuxième série de 65 voitures à étage.

Question :

Selon quels critères est-il procédé à l'installation d'écrans vidéo dans certaines gares ?

Réponse :

La S. N. C. B. a l'intention d'installer des systèmes d'affichage des trains dans les gares pouvant être considérées comme moyennes, pour ce qui est du nombre des liaisons ferroviaires.

Il arrive que certaines de ces gares manquent de personnel pour changer les vieux panneaux d'affichage; c'est la raison pour laquelle on s'efforce de mettre en place un système simple et peu onéreux susceptible d'être commandé à distance à partir du bureau du sous-chef de gare responsable du trafic.

Vraag :

Welke zijn de huidige stand van zaken en de plannen voor de concentratie van het onderhoud van het tractiematerieel in het zuiden van het land ?

Antwoord :

Momenteel wordt het onderhoud van het tractiematerieel uitgevoerd in :

Noorden : 5 tractiewerkplaatsen en 1 ondergeschikte tractiewerkplaats.

Zuiden : 7 tractiewerkplaatsen en 4 ondergeschikte tractiewerkplaatsen.

Brussel : 2 tractiewerkplaatsen.

De Raad van Beheer van de N. M. B. S. heeft in zijn zitting van 21 december 1984 beslist de ondergeschikte tractiewerkplaatsen Ath en Bertrix af te schaffen. Elke investering en elk materieel- of personeeloverheveling ten gunste van Kortrijk en Haine-St-Pierre stop te zeten tot 2 april 1985, datum waarop de Raad van Beheer een beslissing zal treffen over hun toekomst.

Eveneens met het akkoord van de Raad van Beheer van de N. M. B. S. werd een actie-comité opgericht dat de conclusies zal onderzoeken van een studie over de financiële toestand van de N. M. B. S., uitgevoerd door Sobemap in opdracht van het Ministerie van Verkeerswezen en P.T.T.

In deze studie komen ook de activiteiten van al de werkplaatsen ter sprake.

Dit overleg is begonnen en het is dus voorbarig nu reeds concrete gegevens te verstrekken.

Welke beslissingen er uiteindelijk uit dit overleg mogen voortvloeien steeds zal gestreefd worden naar een billijke verdeelsleutel der werkbelasting tussen de gewesten.

Vraag :

Volstaat de voorraad dwarsliggers of niet ? Zo ja, dan zijn de gedane bestellingen nutteloos.

Antwoord :

Op 31 december 1984, bedroeg de voorraad houten dwarsliggers 512 668 eenheden (zie tabel blz. 84).

Met het gereduceerd investeringsprogramma bedraagt het jaarlijks verbruik van houten dwarsliggers ongeveer 200 000 eenheden/jaar.

De voorraden zijn inderdaad nog voldoende hoog.

Vraag :

In de beleidsnota wordt in het programma inzake industriële selectiviteit voor de N. M. B. S. 202,5 miljoen uitgetrokken voor geavanceerde technologische projecten : een bovengrondse leiding Brussel-Antwerpen in optische vezels en een aangepast transmissiesysteem.

Gaan de spoorwegen een nieuw transmissiesysteem ontwikkelen ?

Antwoord :

In het kader van vernieuwings- en moderniseringswerken van de infrastructuur op de lijn 25 Brussel-Antwerpen, is

Question :

Quelle est la situation actuelle et quels sont les projets en ce qui concerne la centralisation de l'entretien du matériel de traction dans le sud du pays ?

Réponse :

Pour l'instant, l'entretien du matériel de traction se fait :

au nord : dans 5 ateliers de traction et 1 atelier de traction auxiliaire;

au sud : dans 7 ateliers de traction et dans 4 ateliers de traction auxiliaires;

à Bruxelles : dans 2 ateliers de traction.

Lors de sa réunion du 21 décembre 1984, le conseil d'administration de la S. N. C. B. a décidé de supprimer les ateliers de traction auxiliaires d'Ath et de Bertrix et d'interrompre tout investissement et tout transfert de matériel ou de personnel vers Courtrai et Haine-St-Pierre jusqu'au 2 avril 1985, date à laquelle le conseil d'administration prendra une décision sur l'avenir de ces ateliers.

Egalement en accord avec le conseil d'administration de la S. N. C. B., un comité d'action a été créé en vue d'examiner les conclusions d'une étude sur la situation financière de la S. N. C. B., réalisée par la Sobemap, à la demande du Ministère des Communications et des P. T. T.

Cette étude aborde aussi les activités de tous les ateliers.

Cette concertation a été entamée et il est donc prématuré de vouloir fournir dès à présent des éléments concrets.

Quelles que soient les décisions qui seront prises à l'issue de cette concertation, on s'efforcera toujours d'appliquer une clef de répartition des tâches équitable entre les Régions.

Question :

Le stock de traverses est-il suffisant ou non ? Si oui, les commandes faites sont inutiles.

Réponse :

Le stock de traverses en bois se montait à 512 668 unités au 31 décembre 1984 (voir tableau p. 84).

Compte tenu de la réduction du programme d'investissements, la consommation annuelle de traverses en bois atteint 200 000 unités environ.

Les stocks sont effectivement encore suffisants.

Question :

Dans la note de gestion, le programme de sélectivité industrielle prévoit, pour la S. N. C. B., 202,5 millions de F pour la technologie de pointe : câble aérien Bruxelles-Anvers en fibre optique et système de transmission adapté.

Les chemins de fer vont-ils mettre sur pied un nouveau système de transmission ?

Réponse :

Les travaux de rénovation et de modernisation de l'infrastructure de la ligne 25 (Bruxelles-Anvers) prévoient, outre

naast de vervanging van de bovenleidingspalen ook de vernieuwing van de telefoonlijn voorzien.

Hierbij wordt de opstelling van een telefoonlijn met 10 optische vezels voorzien. Het gaat hier over een nieuwe techniek. Terwijl reeds uitvoeringen bekend zijn in locale omstandigheden gaat het hier over een toepassing op lange afstand. De voordelen van het systeem zijn : immuun tegen parasieten, tegen zwerfstromen en tegen storingen.

Er wordt voorzien dat over enkele maanden een offerte aanvraag kan plaats hebben. De raming bedraagt 180 miljoen F.

Vraag :

Welk ander budgettair artikel wordt aangewend voor de wisselverwarming, naast het artikel 81.47 ?

Welk plan bestaat er op het vlak van de wisselverwarming ?

Welke bedragen werden reeds uitgegeven ?

Antwoord :

Naast het artikel 81.47 wordt het artikel 81.41 gebruikt voor de financiering van de wisselverwarming die ter gelegenheid van de elektrificatie moet vervangen worden.

Het betreft hier in feit een vervangingsinvestering.

Sedert 1982 wordt hiertoe gemiddeld 50 miljoen F per jaar op dit artikel aangerekend.

Het plan bestaat erin jaarlijks 600 wisseltongen met verwarming uit te rusten en bovendien bij de belangrijkste wissels de verwarming te versterken van 200 W/meter tot 600 W/meter.

Daartoe worden op het artikel 81.47 volgende bedragen vastgelegd :

1982	30 miljoen F
1983	60 miljoen F
1984	91 miljoen F
1985	95 miljoen F
1986	116 miljoen F

3. *Personeel*

Vraag :

Laat de werfstop nog een efficiënte werking toe bij de N. M. B. S. ?

Antwoord :

Het verbod om aan te werven veroorzaakt moeilijkheden in bepaalde diensten die verergerd worden door een onvoldoende en trage laterale mobiliteit bij de N. M. B. S. en door een gebrek aan reorganisatie van de diensten.

Tot heden toe heeft de directie van de N. M. B. S. selectieve aanwervingen gevraagd enkel voor niet vervoersoperationele diensten zoals keuken-personeel, dokters, verplegers, sociale assistenten, programmeerders, enz...

Vraag :

Bij de N. M. B. S. zijn circa 9 000 man afgevloeid.

Quid wat de achterstallen betreft op het vlak van de verloven ?

Antwoord :

Ondanks de belangrijke vermindering van de effectieven gedurende de laatste jaren is, volgens de N. M. B. S., de toestand op gebied van rust, verlof en compensatieverlof niet slechter dan de voorgaande jaren.

le remplacement des supports de caténaires, le renouvellement de la ligne téléphonique.

La pose d'une ligne téléphonique composée de 10 fibres optiques est en l'occurrence prévue. Il s'agit d'une nouvelle technique, appliquée sur une longue distance, alors que l'on ne connaissait jusqu'à présent que des applications locales. Ce système présente l'avantage d'être immunisé contre les parasites, les pertes de courant et les interférences.

Un appel d'offres est prévu dans quelques mois. L'estimation se monte à 180 millions de F.

Question :

Existe-t-il, en dehors de l'article 81.47, un autre article budgétaire permettant de financer le chauffage des aiguillages ?

Existe-t-il un plan en matière de chauffage des aiguillages ?

Quels montants ont déjà été consacrés à ces équipements ?

Réponse :

En dehors de l'article 81.47, des crédits sont prévus à l'article 81.41 pour le remplacement du dispositif de chauffage des aiguillages dans le cadre de l'électrification.

Il s'agit en l'occurrence d'un investissement de remplacement.

Il a été prévu à cet article 50 millions de F en moyenne par an à cet effet.

Le plan prévoit l'équipement au moyen d'un dispositif de chauffage de 600 aiguilles par an, ainsi que le renforcement du dispositif de chauffage, dont la puissance est portée de 200 W/mètre à 600 W/mètre, pour les aiguillages les plus importants.

Les montants suivants ont été prévus à cet effet à l'article 81.47 :

1982	30 millions de F
1983	60 millions de F
1984	91 millions de F
1985	95 millions de F
1986	116 millions de F

3. *Personnel*

Question :

La S. N. C. B. est-elle encore en mesure de fonctionner efficacement malgré le blocage des recrutements ?

Réponse :

L'interdiction de recruter engendre dans certains services des difficultés aggravées par l'insuffisance et la lenteur de la mobilité latérale à la S. N. C. B. et par un manque de réorganisation des services.

Jusqu'à présent, la direction de la S. N. C. B. a demandé qu'il soit procédé à des recrutements sélectifs uniquement pour les catégories de personnel n'ayant pas de rapport avec les transports, tels que le personnel de cuisine, les médecins, les infirmiers, les assistants sociaux, les programmeurs ...

Question :

Quelque 9 000 emplois ont été supprimés à la S. N. C. B. Qu'en est-il de l'arriéré des congés ?

Réponse :

La S. N. C. B. précise qu'en dépit de la diminution importante des effectifs au cours des dernières années, la situation sur le plan des congés de repos, des vacances et de compensation n'a pas empiré par rapport aux années précédentes.

Evolutie van de voorraad — Verbruik en leveringen van houten dwarsliggers — Hoofdspoor

Evolution des stocks — Consommation et fournitures de traverses en bois — Voie principale

Datum — Date	Voorraad — Situation	Verbruik — Consommation	Leveringen. — Fournitures						
			Inlandse. — Indigène		Azobe gedrenkt — Azobé créosoté	Azobe niet-gedrenkt — Azobé non-créosoté	Karri	Franse eik — Chêne français	Totaal — Total
			Eik — Chêne	Beuk — Hêtre					
31-12-1972	651 583	355 841	350 301	54 198	69 732	0	0	17 112	491 343
31-12-1973	632 352	326 260	209 353	34 620	53 627	0	0	8 660	306 260
31-12-1974	589 558	258 665	147 531	23 374	41 425	0	0	4 527	216 857
31-12-1975	406 979	413 983	170 398	28 286	34 308	0	0	0	232 992
31-12-1976	211 103	476 400	147 074	53 537	60 954	0	0	17 640	279 205
31-12-1977	215 582	516 097	156 339	59 619	66 008	0	0	237 870	519 836
31-12-1978	219 262	504 751	133 443	56 920	90 129	104 534	0	123 383	508 409
31-12-1979	244 329	571 822	123 639	56 212	83 062	162 580	117 654	52 605	595 752
31-12-1980	342 997	598 927	182 683	74 057	135 647	193 043	73 995	32 702	692 127
31-12-1981	456 706	524 998	218 386	100 605	114 112	123 988	64 547	34 377	656 015
31-12-1982	843 162	217 528	259 900	94 474	95 312	94 047	33 004	35 760	612 497
31-12-1983	880 121	191 700	167 670	45 833	25 721	0	0	0	239 224
31-12-1984	512 668 (1)	462 639 (2)	49 907	26 326	0	0	0	0	76 231
Nog te leveren op 15 januari 1985. — Reste à fournir au 15 janvier 1985			244 10 185	1 1 503	0	0	0	0	245 (1983) 11 688 (1984)

Samenstelling van de voorraad op 31 december 1984 :

Inlandse eik	383 662
Inlandse beuk	71 810
I.P.H., gedrenkten	8 112
Azobe gedrenkt	34 666
Azobe niet-gedrenkt	10 209
Karri	4 209
Totaal	512 668 + 18 868 I.B.H. te Mariembourg

(1) Bevat 150 000 azobe dwarsliggers geleverd aan Egypte.
(2) Bevat 8 112 dwarsliggers (gedrenkten) geleverd door I.B.H.

Composition du stock au 31 décembre 1984 :

Chêne indigène	383 662
Hêtre indigène	71 810
I.P.H., créosotées	8 112
Azobé créosoté	34 666
Azobé non-créosoté	10 209
Karri	4 209
Total	512 668 + 18 868 I.B.H. à Mariembourg

(1) Comporte les 150 000 traverses azobé fournies à l'Egypte.
(2) Comporte 8 112 traverses (créosotées) fournies par I.B.H.

Op 31 december 1984 bleven gemiddeld respectievelijk 0,70 rustdagen en 1,27 compensatieverlofdagen te verlenen, terwijl de toestand der verlofdagen aangezuiverd was.

De vertragingen doen zich hoofdzakelijk voor bij het exploitatiepersoneel en bij de seingevers. Er werden maatregelen genomen om de toestand zo spoedig mogelijk te regulariseren volgens de N. M. B. S.

Vraag :

Hoever staat het met de betwisting ontstaan met de controleur der belastingen aangaande de vergoedingen voor nachtwerk toegekend aan het N. M. B. S.-personeel ?

Antwoord :

Het geschil betreft tot nu toe de niet aangegeven inkomsten van 1980 en 1981.

Voor 1980 bedragen deze 463,5 miljoen F, waarvan als belangrijkste post de vergoedingen voor nachtwerk ongeveer 451,4 miljoen F. Voor 1981 zijn deze bedragen respectievelijk ongeveer 499,5 miljoen F en ongeveer 485,3 miljoen F.

Rekening gehouden met de toegepaste sancties wegens niet aangifte van die uitgekeerde bedragen, worden voor het aanslagjaar 1981 (inkomsten 1980) en het aanslagjaar 1982 (inkomsten 1981) van de N. M. B. S. respectievelijk + 940,4 miljoen F en 1 011,4 miljoen F geëist.

De Nationale Maatschappij heeft beroep aangetekend tegen deze aanslagen, zich daarbij hoofdzakelijk steunend op het feit dat, de betaalde sommen de vergoeding van door het personeel werkelijke gedane kosten uitmaken.

Om te vermijden dat deze vergoedingen nog verder als verdoken inkomsten zouden worden beschouwd door de fiscale overheid, heeft de N. M. B. S. er voor gezorgd dat de in 1982 en 1983 uitgekeerde bedragen gesignaleerd werden op de fiches 281.10 en de opgaven 325.10, maar dan wel als vergoeding voor werkelijke kosten en dus als niet belastbaar.

De N. M. B. S. bevindt zich ook t.o.v. de betrokken personeelsleden in een netelige positie. Wat inzonderheid de vergoeding van nachtwerk betreft (die meer dan 97 % uitmaakt van de betwiste bedragen) werd deze overeengekomen in het paritair comité van de N. M. B. S. Naar verluidt zou men bij de besprekingen en bij de vaststelling van het bedrag van de vergoeding van de opvatting zijn uitgegaan dat deze niet belastbaar zou zijn. Indien nu zou beslist worden dat die vergoeding wel belastbaar is, zal daaruit een belangrijk mindere ontvangst voortvloeien voor de betrokken personeelsleden, met als gevolg dat dit van de kant van de vakbonden zal beschouwd worden als een inbreuk op de collectieve arbeidsovereenkomst.

Gelet op het feit dat het hier om personeelsleden gaat die rechtstreeks bij de exploitatie betrokken zijn (machinisten, seingevers, enz...) zou een syndicale reactie op deze inkomensvermindering van aard kunnen zijn de diensten te perturberen. In dit verband wens ik de aandacht te vestigen op de maatregelen die destijds, om dezelfde reden, door de Regie van Posterijen dienden getroffen, ten einde de personeelsleden hetzelfde inkomen te verzekeren als voorheen.

De hoofdvraag in deze aangelegenheid is te weten of zonder de resultaten van het ingestelde beroep af te wachten, de N. M. B. S. nu reeds dient over te gaan tot de aangifte van de toegekende vergoedingen als belastbaar zoals gesteld door de fiscale overheid. Een onzekere factor daarbij blijft het feit of de aangifte zoals deze nu wordt toegepast door de N. M. B. S. van aard zal zijn deze te vrijwaren tegen de toepassing van de bijzondere boete die voor de inkomens van 1980 en 1981 zijn opgelegd.

Il restait, au 31 décembre 1984, en moyenne 0,70 jour de repos et 1,27 jour de congé de compensation à octroyer, la situation étant apurée en ce qui concerne les congés de vacances.

L'arriéré concerne principalement le personnel d'exploitation et les signaleurs. La S. N. C. B. affirme que des mesures ont été prises afin de régulariser la situation au plus tôt.

Question :

Qu'en est-il du litige avec le contrôleur des contributions en ce qui concerne les indemnités pour prestations nocturnes allouées par la S. N. C. B. à son personnel ?

Réponse :

Le litige porte jusqu'à présent sur les revenus non déclarés de 1980 et 1981.

Ceux-ci se montaient à 463,5 millions pour 1980, le poste principal, à savoir 451,4 millions environ, étant constitué par les indemnités pour travail de nuit. En ce qui concerne 1981, ces montants étaient respectivement de 499,5 millions et de 485,3 millions environ.

Compte tenu des sanctions appliquées en raison de la non-déclaration de ces montants, la S. N. C. B. se voit réclamer, pour les exercices d'imposition 1981 (revenus de 1980) et 1982 (revenus de 1981), les sommes respectives de 940,4 millions et 1 011,4 millions.

La Société nationale s'est pourvue en recours contre ces impositions en alléguant principalement le fait que les sommes payées constituent le remboursement de frais réellement exposés par le personnel.

Afin d'éviter que ces indemnités ne continuent à être considérées comme des revenus occultes par l'autorité fiscale, la S. N. C. B. a veillé à mentionner les montants payés en 1982 et 1983 sur les fiches 281.10 et les relevés 325.10, mais à titre d'indemnités pour frais réels et, de ce fait, non imposables.

La S. N. C. B. se trouve dans une situation délicate vis-à-vis du personnel concerné. L'indemnité pour travail de nuit en particulier (qui représente plus de 97 % des montants litigieux) a fait l'objet d'un accord au sein de la commission paritaire de la S. N. C. B. Il semble que l'on ait discuté et fixé le montant de l'indemnité en partant du point de vue que celle-ci ne serait pas imposable. Si l'on décidait à présent que cette indemnité est bel et bien imposable, les agents concernés subiraient une réduction de revenu importante, ce qui serait considéré par les syndicats comme une violation de la convention collective de travail.

Etant donné qu'il s'agit d'agents directement associés à l'exploitation (machinistes, signaleurs, etc.), une réaction syndicale à cette diminution de revenu pourrait être de nature à perturber les services. Je tiens à ce propos à attirer l'attention sur les mesures que la Régie des Postes a dû prendre à l'époque pour la même raison, de manière à assurer à son personnel le même revenu qu'auparavant.

La question principale est en l'occurrence de savoir si la S. N. C. B. doit dès à présent, sans attendre le résultat de son recours, déclarer à titre de montant imposable les indemnités payées, comme l'estime l'autorité fiscale. Une incertitude subsiste quant au fait de savoir si le mode de déclaration actuellement appliqué par la S. N. C. B. serait de nature à mettre celle-ci à l'abri des amendes spéciales qui lui ont été infligées pour les revenus de 1980 et 1981.

Ten gunste van het innemen van een afwachtende houding pleiten :

— de juristen van de N. M. B. S.;

— de problemen die eventueel kunnen ontstaan met de vakbonden;

— de hoop die de maatschappij blijkt koesteren dat minstens een gedeelte van de toegekende vergoeding in aanmerking zal genomen worden als zijnde terugbetaling van reële kosten, en bijgevolg niet belastbaar.

Tegen deze afwachtende houding pleiten :

— de door de fiscale overheid aangevoerde argumentatie;

— de situatie in de andere vervoermaatschappijen, waar deze vergoeding voor nachtwerk wel als belastbaar wordt aangegeven;

— dat de financiële gevolgen voor de Nationale Maatschappij nog zullen aangroeien.

Vraag :

Is het waar dat bij de N. M. B. S. 120 miljoen werd uitgetrokken voor de traditionele vakbonden ? Waarvoor wordt dit geld gebruikt ?
Welke zijn de faciliteiten van de erkende vakbonden ?

Antwoord :

1. De dotatie van de N. M. B. S. aan het syndicaal fonds (erkende vakbonden) bedroeg :

55 293 000 F in 1974
66 075 804 F in 1975
72 692 907 F in 1976
77 173 740 F in 1977
81 840 300 F in 1978
89 235 630 F in 1979
100 567 536 F in 1980
108 657 900 F in 1981
119 648 700 F in 1982
114 814 350 F in 1983

Het syndicaal fonds is door de N. M. B. S. opgericht om :

— bij te dragen in de financiële inspanning die gevergd wordt van het personeel dat aangesloten is bij de erkende organisaties die in de Nationale Paritaire Commissie zetelen;
— de informatie en de vorming van hun aangeslotenen te bevorderen.

2. De N. M. B. S. verleent daarenboven o.m. volgende voordelen aan de erkende vakbondsorganisaties :

— de installatie, terbeschikkingstelling en onderhoud van 72 telefoonlijnen : geen kosten meegedeeld;
— dienstvrijstelling verleend voor het bijwonen van syndicale vergaderingen, examens, Raad van Beroep, Paritaire Comités, ... : kosten in 1983 : 11 260 969 F;
— pensionering in een andere graad van bestendig syndicale afgevaardigden : de bestendige afgevaardigden van de erkende personeelsgroeperingen kunnen op vraag van hun organisatie en op voorwaarde dat zij 10 jaar bestendige

Plaident en faveur de l'expectative :

— les juristes de la S. N. C. B.;
— les problèmes qui pourraient surgir avec les syndicats;
— l'espoir qu'a encore la société de voir au moins une partie de l'indemnité considérée comme le remboursement de frais réels, et par conséquent non imposable.

Plaident contre l'expectative :

— l'argumentation développée par l'autorité fiscale;

— la situation dans les autres sociétés de transport, où ces indemnités pour travail de nuit sont effectivement déclarées comme revenu imposable;
— le fait que les conséquences financières seront encore plus importantes pour la Société nationale.

Question :

Est-il exact que 120 millions de F sont prévus à la S. N. C. B. pour les syndicats traditionnels ? A quoi sont-ils utilisés ?
De quelles facilités les syndicats reconnus bénéficient-ils ?

Réponse :

1. La dotation attribuée par la S. N. C. B. au fonds syndical (syndicats agréés) s'élevait à :

55 293 000 F en 1974
66 075 804 F en 1975
72 692 907 F en 1976
77 173 740 F en 1977
81 840 300 F en 1978
89 235 630 F en 1979
100 567 536 F en 1980
108 657 900 F en 1981
119 648 700 F en 1982
114 814 350 F en 1983

La S. N. C.B. a créé le fonds syndical :

— pour contribuer à l'effort financier qui est demandé au personnel affilié aux organisations agréées siégeant à la Commission paritaire nationale;

— pour favoriser l'information et la formation des affiliés.

2. La S. N. C. B. accorde en outre les avantages suivants aux organisations syndicales agréées :

— l'installation, la mise à la disposition et l'entretien de 72 lignes téléphoniques : coût non communiqué;
— dispense de travail accordée pour pouvoir assister aux réunions syndicales, à des examens, au Conseil d'appel, aux Comités paritaires : coût en 1983 : 11 260 969 F;
— mise à la retraite des délégués syndicaux permanents à un autre grade : les délégués permanents des groupements syndicaux agréés peuvent, à la demande de leur organisation et à condition qu'ils soient permanents depuis 10 ans,

zijn, bij hun oppensioenstelling een bevordering krijgen in een normaal toegankelijke graad op voorwaarde dat ze slagen voor een zg. bijzondere bevorderingsproef;

— verkeersvoordelen; de minderontvangsten zijn door de N. M. B. S. niet gekend;

— verkeersvoordelen voor leden Raad van Beheer — aangewezen als vertegenwoordigers van het personeel door de erkende vakbondsorganisaties.

De N. M. B. S. meldt daarover dat de maatschappij een auto met chauffeur ter beschikking stelt van de leden van de erkende vakbondsorganisaties die ook lid zijn van de Raad van Beheer van de N. M. B. S.

Die auto's hebben van 1980 tot 1984 het volgende aantal kilometers afgelegd :

Eerste auto :

Jaar	Aantal km
1980	38 400
1981	34 200
1982	33 100
1983	51 700
1984	51 100

Tweede auto :

Jaar	Aantal km
1980	27 832
1981	36 501
1982	33 090
1983	35 950
1984	34 052

Derde auto :

Jaar	Aantal km
1980	32 924
1981	43 601
1982	43 931
1983	54 759
1984	52 462

De kosten van die auto's beliepen respectievelijk :

Eerste auto :

Jaar	Kosten
1980	1 209 367 F
1981	1 183 732 F
1982	1 254 280 F
1983	1 415 471 F
1984	1 292 532 F

Tweede auto :

Jaar	Kosten
1980	1 122 023 F
1981	1 203 888 F
1982	1 254 097 F
1983	1 274 351 F
1984	1 204 844 F

obtenir, lors de leur mise à la retraite, une promotion à un grade normalement accessible pour autant qu'ils réussissent une « épreuve de promotion spéciale »;

— en matière de transports : la S. N. C. B. ne connaît pas les diminutions de recettes qui en résultent;

— en matière de transports pour les membres du Conseil d'administration, désignés comme représentants du personnel par les organisations syndicales agréées.

La S. N. C. B. précise à ce propos qu'elle met un véhicule avec chauffeur à la disposition des membres des organisations syndicales agréées qui sont également membres du Conseil d'administration de la S. N. C. B.

Entre 1980 et 1984, ces véhicules ont parcouru :

Premier véhicule :

Année	Nombre de km
1980	38 400
1981	34 200
1982	33 100
1983	51 700
1984	51 100

Deuxième véhicule :

Année	Nombre de km
1980	27 832
1981	36 501
1982	33 090
1983	35 950
1984	34 052

Troisième véhicule :

Année	Nombre de km
1980	32 924
1981	43 601
1982	43 931
1983	54 759
1984	52 462

Les frais de ces véhicules se sont respectivement élevés à :

Premier véhicule :

Année	Frais
1980	1 209 367 F
1981	1 183 732 F
1982	1 254 280 F
1983	1 415 471 F
1984	1 292 532 F

Deuxième véhicule :

Année	Frais
1980	1 122 023 F
1981	1 203 888 F
1982	1 254 097 F
1983	1 274 351 F
1984	1 204 844 F

Derde auto :

Jaar	Kosten
1980	1 164 032 F
1981	1 266 084 F
1982	1 353 725 F
1983	1 442 879 F
1984	1 300 024 F

Die afgelegde kilometers werden gereden om dienstredenen. De verplaatsingen tussen de woonplaats en de vakbondszetel of andere bestemmingen worden als dienstverplaatsingen beschouwd door de N. M. B. S. :

— vergoedingen leden Raad van Beheer : 3 187 F/maand (100 %); verplaatsingsvergoeding + 1 913 F/maand (100 %); Bestendig Comité 7 969 F/maand (100 %) + hiervoor vermelde vergoedingen;

— vergaderingen in lokalen N. M. B. S. : de N. M. B. S. stelt gratis lokalen ter beschikking voor vergaderingen van het gemeenschappelijk vakbondsfront. Met energie- en brandstofkosten wordt geen rekening gehouden;

— syndicale afhouding aan de bron : de N. M. B. S. doet voor de rekening van de erkende vakbonden de afhouding op de wedde. De N.M.B.S. schat de kosten van deze operatie op 1 017 984 F in 1984. Dit bedrag wordt niet aangerekend aan de vakbonden.

De afhoudingen bedroegen volgens de N. M. B. S. in 1983 :

	Gepensioneerden	Actieven
A. C. O. D.	18 538 353 F	110 723 645 F
C. V. C.	4 577 630 F	60 402 485 F
Totaal	23 115 983 F	171 126 130 F

De erkende vakbondsorganisaties betaalden hiervan aan hun leden en syndicale premie van 1 200 F/jaar of 100 F/maand terug.

— Aflevering administratieve onderrichtingen : elke erkende organisatie ontvangt een Nederlands en een Frans exemplaar van de algemene reglementen en 5 exemplaren van de gewone onderrichtingen.

— Verplaatsingsvergoedingen uitbetaald aan de leden van de Nationale Paritaire Commissie, Subcommissie, Nationaal Comité voor Sociale Werken en Subcomité voor Sociale Werken : in 1983 : 70 200 F.

— Bezoldigingen :

De bezoldiging van de bestendig syndicale afgevaardigden (in 1983 : 79 37 88 F) wordt teruggevorderd.

Ten laste van de Maatschappij blijven :

— kinderbijslag en gezinsvakantiebijslag;

— kraamgeld;

— vergoedingen ten laste van het Fonds der Sociale Werken.

Vraag :

Wat zijn de taalverhoudingen bij de leidende ambtenaren van de N. M. B. S. ?

Troisième véhicule :

Année	Frais
1980	1 164 032 F
1981	1 266 084 F
1982	1 353 725 F
1983	1 442 879 F
1984	1 300 024 F

Ces kilomètres ont été parcourus pour raisons professionnelles. La S. N. C. B. considère les déplacements entre le domicile et le siège du syndicat ou entre le domicile et d'autres destinations comme des déplacements pour raisons professionnelles :

— indemnités aux membres du conseil d'administration 3 187 F/mois (100 %); frais de déplacement + 1 913 F/mois (100 %); Comité permanent 7 969 F/mois (100 %) + indemnités mentionnées ci-dessus;

— réunions dans les locaux de la S.N.C.B. : la S.N.C.B. met gratuitement des locaux à la disposition du front syndical commun pour ses réunions. Il n'est pas tenu compte des dépenses d'énergie et de combustible;

— retenue syndicale à la source : la S.N.C.B. effectue une retenue sur le traitement pour le compte des syndicats agréés. La S.N.C.B. évalue le coût de cette opération à 1 017 984 F en 1984. Ce montant n'est pas réclamé aux syndicats.

La S. N. C. B. estime que les retenues s'élevaient en 1983 à :

	Retraités	Personnel actif
C.G.S.P.	18 538 353 F	110 723 645 F
C.C.S.P.	4 577 630 F	60 402 485 F
Total	23 115 983 F	171 126 130 F

De ce montant, les organisations syndicales agréées ont restitué 1 200 F/-an, soit 100 F/mois à leurs membres sous la forme d'une prime syndicale;

— Remise des instructions administratives : chaque organisation agréée reçoit un exemplaire néerlandais et un exemplaire français du règlement général et 5 exemplaires des instructions ordinaires.

— Frais de déplacement remboursés aux membres de la Commission paritaire nationale, de la Sous-commission, du Comité national des Œuvres sociales et du Sous-comité des Œuvres sociales : en 1983 : 70 200 F.

— Rémunération :

La rémunération des délégués syndicaux permanents (en 1983 : 79 337 388 F) est récupérée.

Restent à charge de la Société :

— allocations familiales et allocations familiales de vacances;

— allocation de naissance;

— indemnités à charge du Fonds des Œuvres sociales.

Question :

Quelles sont les proportions linguistiques en ce qui concerne les fonctionnaires dirigeants de la S. N. C. B. ?

Antwoord :

Toestand personeelsformatie en -bezetting van de leidende ambtenaren bij het Centraal Bestuur van de N.M.B.S. per 19 februari 1985 :

Formatie

Hiërarchische trop	N.	Tweet. N.	F.	Tweet. F.
Rang I	26/25	7	25/26	7
Rang II	84	21	48	21

Bezetting

Rang I	13	7	17	3
Rang II	63	21	72	13

De niet toegewezen posten zin meestal bezet door « dienstdoende » ambtenaren.

Hieronder volgt een uittreksel van de notulen van de vergadering van de Raad van Beheer van de N. M. B. S. de dato 18 februari 1983.

« De Raad neemt kennis van de brief die de Vaste Commissie voor Taaltoezicht op 23 december 1982 aan de Maatschappij heeft gezonden om haar, rekening houdend met de door haar tussen 20 december 1971 en 22 november 1982 verzonden brieven, aan te manen de nodige maatregelen te treffen voor de onmiddellijke vaststelling van haar taalkaders, waarbij de Commissie preciseert dat indien die kaders uiterlijk op 30 april 1983 niet bestaan, zij bij de Raad van State een vordering zal instellen tot nietigverklaring van alle aanstellingen, benoemingen, bevorderingen en overgangen die sedert vijf jaar in de Maatschappij hebben plaatsgevonden voor de ambten van de eerste twee hiërarchische graden. Zij voegt daaraan toe dat zij deze aanmaning opvat als een ingebrekestelling in de zin van de samengeordende wetten op de Raad van State.

De Minister vraagt of de Raad de 5/5-verhouding bevestigt, waartoe op 10 juli 1970 voor de taalkaders van de N. M. B. S. is beslist.

De eerste ondervoorzitter vestigt de aandacht erop dat de Vaste Commisse voor Taaltoezicht, zowel in de Nederlandstalige als in de Franstalige afdeling, de voorstellen van de N. M. B. S. eenparig heeft goedgekeurd.

Een tweede ondervoorzitter, die het personeel vertegenwoordigt, vestigt de aandacht erop dat het van belang is deze aangelegenheid zo spoedig mogelijk haar beslag te geven, rekening houdend met de aan de Maatschappij gestuurde aanmaning, die een blokkering van de aanstellingen, benoemingen, bevorderingen en overgangen dreigt te veroorzaken.

De Raad bevestigt eenparig de beslissing die hij op 10 juli 1970 heeft genomen met betrekking tot de 5/5-verhouding bij de taalkaders van de N. M. B. S. »

Vraag :

Er zijn ongeveer 280 hogere ambtenaren bij de N. M. B. S.

Hoeveel werd in 1984 uitgegeven aan premies voor goed beheer aan deze ambtenaren ?

Antwoord :

De Raad van beheer heeft besloten dat op dat gebied noch in de maatschappij noch buiten de maatschappij informatie mag verstrekt worden.

Réponse :

Situation cadre et effectif des fonctionnaires supérieurs dirigeants à l'Administration Centrale de la S. N. C. B. au 19 février 1985 :

Cadre

Degré de la hiérarchie	N.	N. bil.	F.	F. bil.
Rang I	26/25	7	25/26	7
Rang II	84	21	48	21

Effectif

Rang I	13	7	17	3
Rang II	63	21	72	13

Les postes non titularisés sont dans la plupart des cas occupés par des agents « faisant fonction ».

Ci-dessous figure un extrait du procès-verbal de la réunion du conseil d'administraton de la S. N. C. B. en date du 18 février 1983.

« Le Conseil prend connaissance de la lettre, en date du 23 décembre 1982, adressée par la Commission Permanente du Contrôle linguistique à la Société, pour la sommer, compte tenu des lettres envoyées par elle entre le 20 décembre 1971 et le 22 novembre 1982, de prendre les mesures nécessaires à la fixation immédiate de ses cadres linguistiques, en précisant que si, au plus tard le 30 avril 1983, ces cadres n'existent pas, elle introduira un recours en annulation auprès du Conseil d'Etat de toutes les désignations, nominations, promotions et transferts intervenus depuis cinq ans à la Société dans les emplois des deux premiers degrés de la hiérarchie. Elle ajoute qu'elle considère cette sommation comme une mise en demeure au sens des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat.

M. le Ministre demande si le Conseil confirme la proportion 5/5, décidée pour les cadres linguistiques de la S. N. C. B. le 10 juillet 1970.

M. le premier vice-président attire l'attention sur le fait que la Commission Permanente de Contrôle linguistique a marqué un accord unanime, en section française et néerlandaise, sur les propositions de la S. N. C. B.

Un second vice-président, représentant du personnel, attire l'attention sur l'intérêt de régler ce problème au plus tôt, compte tenu de la sommation dont la Société a été l'objet et qui risque de provoquer un blocage dans le domaine des désignations, nominations, promotions et transferts.

Le Conseil, à l'unanimité, confirme la décision qu'il a prise le 10 juillet 1970, concernant la proportion 5/5 des cadres linguistiques de la S. N. C. B. »

Question :

Il y a environ 280 fonctionnaires supérieurs à la S.N.C.B.

Quel a été, en 1984, le montant global des primes de bonne gestion qui ont été versées à ces fonctionnaires ?

Réponse :

Le conseil d'administration a décidé qu'aucune information ne pouvait être donnée à ce propos ni au sein de la Société ni en dehors de celle-ci.

Vraag :

Wat zijn het globaal bedrag en de soorten premies bij de N. M. B. S. ?

Antwoord :

De N. M. B. S. zegt dat er enkel produktiviteitspremies zijn.
Het globaal bedrag uitgekeerd aan premies tijdens de periode van november 1983 tot en met oktober 1984 bedraagt : 1 559 000 000 F.

Vraag :

Quid betreffende de afslanking van de top van de N. M. B. S.

Antwoord :

1° Sedert 1970 is het kader van top-ambtenaren gegroeid :

— van 8 tot 10 wat betreft de Directeurs;
— van 27 tot 46 wat betreft de hoofdingenieurs inspecteurs/geneesheren;
— van 81 tot 138 wat betreft de eerstaanwezende ingenieurs, inspecteurs, geneesheren.
Men kan moeilijk beweren dat de groei in efficiëncy evenredig was.

2° De Minister heeft meermaals de opinie geopperd dat deze « Parkinsonachtige » verzwaring van de top schadelijk was voor de N. M. B. S. en dat er diende aan verholpen.

3° De Sobemapstudie is eveneens van oordeel dat de huidige N. M. B. S. met een niet-verdedigbare structurele zware gordel behept is.
4° Alvorens zijn definitief advies terzake bekend te maken en trachten tot uitvoering te brengen, wenst de Minister het advies van het door hem opgerichte Aktie-Comité in te winnen. Hij verwacht dit in de eerstkomende weken.

Vraag :

Hoeveel personeel is er tewerkgesteld in de Centrale werkplaats van de N. M. B. S. te Mechelen ?
Wordt de tewerkstelling er niet geleidelijk afgebouwd ?

Antwoord :

Op het ogenblik zijn er nog ongeveer 1 900 personeelsleden tewerkgesteld in de Centrale werkplaats van Mechelen.
Ingevolge de modernisering van het rollend materieel van de N. M. B. S. (motorrijtuigen, elektrische locomotieven en moderne rijtuigen) zal de werkbelasting van al de centrale werkplaatsen in de komende jaren geleidelijk afnemen. Het nieuw rollend materieel vergt immers minder onderhoudsprestaties dan het buiten dienst gesteld rollend materieel (diesellocomotieven en verouderde rijtuigen).
Bovendien wordt van het IC-IR plan op termijn ook een hoger rendement van het materieel verwacht.

Bij een praktisch constant blijvend aantal trein-kilometer, leidt dit tot een vermindering van het personeelseffectief en ook tot een beperking van de noodzakelijke vernieuwingen van materieel.

Question :

A combien s'élève le montant global des primes versées par la S. N. C. B. et quelles sont les différentes sortes de primes ?

Réponse :

La S. N. C. B. affirme qu'elle n'octroie que des primes à la productivité.
Le montant global des primes payées au cours de la période de novembre 1983 à octobre 1984 y compris s'élève à 1 559 000 000 F.

Question :

Où en est la réduction du nombre de fonctionnaires supérieurs à la S. N. C. B. ?

Réponse :

1° Depuis 1970, le cadre des hauts fonctionnaires de la S. N. C. B. s'est accru :

— de 8 à 10, en ce qui concerne les Directeurs;
— de 27 à 46, en ce qui concerne les ingénieurs en chef, inspecteurs/médecins;
— de 81 à 138, en ce qui concerne les ingénieurs principaux, inspecteurs, médecins.
On peut difficilement prétendre que cette augmentation a entraîné une amélioration parallèle de l'efficacité.

2° Le Ministre a déclaré à plusieurs reprises que cet accroissement excessif du nombre de fonctionnaires supérieurs est préjudiciable à la S. N. C. B. et qu'il convient d'y remédier.
3° L'étude réalisée par la Sobemap conclut également à une lourdeur structurelle injustifiable de la S. N. C. B.

4° Avant de faire connaître son avis définitif et de veiller à son exécution, le Ministre souhaite consulter le Comité d'Action qu'il a créé. Celui-ci devrait communiquer son avis dans les semaines à venir.

Question :

Combien l'atelier central de la S. N. C. B. à Malines occupe-t-il d'agents ?
N'est-on pas en train de réduire progressivement l'emploi dans cet atelier ?

Réponse :

A l'heure actuelle, quelque 1 900 agents sont encore occupés à l'atelier central de Malines.

Par suite de la modernisation du matériel roulant de la S. N. C. B. (motrices, locomotives électriques et voitures modernes) le travail de tous les ateliers centraux est appelé à diminuer graduellement dans les années à venir. Le nouveau matériel roulant requiert en effet moins d'entretien que le travail roulant déclassé (locomotives diesel et voitures anciennes).
De plus, on escompte également à terme une amélioration du rendement du matériel par suite de la mise en œuvre du plan IC-IR.
En admettant que le nombre de trains-kilomètre reste pratiquement constant, cela entraînera une réduction des effectifs de personnel ainsi que du matériel à renouveler.

Vraag :

Hoe zullen de taken onder de N. M. B. S.-werkplaatsen verdeeld per Gewest worden en met name die van Mechelen ?

Wat zullen de gevolgen zijn voor het personeel ?

Antwoord :

Het onderhoud van het tractiematerieel gebeurt in de tractiewerkplaatsen en niet in de centrale werkplaatsen (zoals Mechelen).

Voor alle werkplaatsen die door de Directie Materieel (werkplaatsen personenrijtuigen, werkplaatsen goederenwagons + ondergeschikte diensten) ziet de huidige verdeling van het personeel over de 3 Gewesten er uit als volgt :

Per 1 februari 1985 :

	Toegestane formatie	Bezetting
Noord	8 923	8 580
Zuid	7 995	8 147
Brussel (met ingebrip van de diensten van de Directie M) ...	2 584	2 459

4. *Spoorlijnen*

Vraag :

Limburg heeft een onvoldoende aantal spoorwegverbindingen. Er moeten dus nodig aansluitingsmogelijkheden worden gecreëerd.

Wat is het programma voor de lijn Hasselt - Bilzen - Maastricht ?

Wanneer zal de lijn Neerpelt - Antwerpen geëlektrificeerd worden ?

Antwoord :

Een drieledige werkgroep bestaande uit afgevaardigden van de N. S., D. B. en N. M. B. S. bestudeert momenteel zowel de technische als de financiële haalbaarheid van de verbinding Antwerpen - Hasselt - Maastricht - Aken - Keulen.

De N. M. B. S. heeft in zijn meerjarenplan een bedrag van 865 000 000 F ingeschreven voor de modernisering en elektrificatie van de lijn Hasselt - Maastricht.

De N. M. B. S. zal evenwel pas overgaan tot investeren wanneer het project zowel door de Duitse en de Nederlandse spoorwegen aangenomen is.

Vraag :

Wat is de huidige stand van zaken voor de spoorlijn Genk-Maasmechelen ?

Antwoord :

De N. M. B. S. heeft de gemeenschapsminister van ruimtelijke ordening, landsinrichting en natuurbehoud gevraagd om het tracé van de spoorlijn Genk-Maasmechelen op het Gewestplan vast te leggen. Met het oog op een grondige dossierkennis heeft de betrokken Minister de wens en de noodzaak uitgedrukt te beschikken over :

Question :

Comment se fera la répartition des tâches entre les ateliers de la S. N. C. B. selon les régions, et notamment celui de Malines ?

Quelles seront les conséquences pour le personnel ?

Réponse :

L'entretien de matériel de traction est assuré par des ateliers de traction et non par des ateliers centraux (comme Malines).

En considérant l'ensemble des ateliers gérés par la Direction du Matériel (ateliers de voitures, ateliers de wagons + services subordonnés), la répartition actuelle du personnel parmi les 3 Régions est la suivante :

Au 1er février 1985 :

	Cadre autorisé	Effectif
Nord	8 923	8 580
Sud	7 995	8 147
Bruxelles (y compris les services de la Direction M)	2 584	2 459

4. *Lignes ferroviaires*

Question :

Le Limbourg est sous-desservi au point de vue ferroviaire. Il est donc nécessaire d'y créer des possibilités de correspondances.

Quel est le programme pour la ligne Hasselt-Bilzen-Maastricht ?

Quand se fera l'électrification de la ligne Neerpelt-Anvers ?

Réponse :

Un groupe de travail composé de délégués des chemins de fer néerlandais, allemands et belges étudie en ce moment la faisabilité tant technique que financière de la liaison Anvers-Hasselt-Maastricht-Aix-la-Chapelle-Cologne.

La S. N. C. B. a inscrit un montant de 865 millions de F dans son plan pluriannuel pour la modernisation et l'électrification de la ligne Hasselt-Maastricht.

La S. N. C. B. ne procédera toutefois aux investissements nécessaires que lorsque le projet aura été adopté par les chemins de fer néerlandais et allemands.

Question :

Où en est-on en ce qui concerne la ligne ferroviaire Genk-Maasmechelen ?

Réponse :

La S. N. C. B. a demandé au Ministre communautaire de l'Aménagement du Territoire et de la Conservation de la nature de fixer le tracé de la ligne ferroviaire Genk-Maasmechelen en fonction du plan de secteur. En vue de pouvoir faire une étude approfondie du dossier, le Ministre concerné a émis le vœu de pouvoir disposer :

— een milieueffectenrapport;

— een prioriteitenrapport;
— de beleidsoptie « openbaar vervoer », dit voor de ganse regio.

Vraag :

Wat is de huidige stand van zaken voor de verbinding Antwerpen-Hasselt-Aachen-Keulen ?

Antwoord :

De uitvoerbaarheidsstudie en de studie van de financiële implicaties werd uitgevoerd in overleg met N. M. B. S., D. B., N. S.
Sindsdien is het dossier nog niet sterk geëvolueerd.
Vooral D. B. was geen voorstander.
Nochtans heeft D. B. op vraag van de N. M. B. S. zich geëngageerd het project terug te gaan ontwikkelen. Op 5 maart 1985 gaat opnieuw een vergadering tussen de spoorwegadministraties door om het dossier terug op gang te brengen. Concrete vooruitzichten van realisatietermijnen bestaan momenteel niet.
De N. M. B. S. stelt alles in het werk om zoveel mogelijk vooruitgang te boeken.

Vraag :

Er zijn thans in België 99 autonome stations. Eind 1985 zou de Minister deze willen terugbrengen naar 50. Wat zijn de bedoelingen terzake ? Wat zijn de voordelen ?

Zijn er vooruitzichten om het aantal toeristische treinen naar de kust op te drijven ?

Antwoord :

De N. M. B. S. is met een studie in die zin bezig.
De studie wat betreft de toeristische treinen naar de kust is bezig om het aantal aan de voorziene vraag aan te passen voor komend seizoen.

Vraag :

Op de spoorlijn 52 Berchem - Boom zou pas een evaluatie komen na het doortrekken van de lijn tot Puurs.
Waarom is niet in de nodige kredieten voorzien ?

Antwoord :

Op 3 juni 1984 heeft de N. M. B. S. inderdaad beslist alle stopplaatsen gelegen tussen Antwerpen Zuid en Boom voor het reizigersverkeer te sluiten, voornamelijk om aan de tot dan toe bestaande concurrentie tussen N. M. V. B. en N. M. B. S. een einde te maken.
Na de bouw van een kunstwerk zal de spoorlijn doorgetrokken worden tot Puurs.
In 1982 reeds werd tussen het Ministerie van Verkeerswezen, de N. M. B. S. en de Maatschappij Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel een overeenkomst gesloten betreffende het bouwen van een nieuwe spoorbrug over het Zeekanaal te Boom ingevolge de modernisering van het Kanaal.
Alle financiële lasten worden door de Maatschappij Zeekanaal en Haveninrichtingen gedragen, behalve die welke verband houden met de installaties voor elektrische tractie.

— d'un rapport détaillant les conséquences de ce projet sur l'environnement;
— d'un rapport sur les priorités;
— de l'option politique « transport public » et ce pour l'ensemble de la région.

Question :

Où en est la liaison Anvers - Hasselt - Aix-la-Chapelle - Cologne ?

Réponse :

L'étude de faisabilité et l'étude relative aux implications financières ont été réalisées en concertation avec la S. N. C. B., la D. B. et les N. S.
Depuis lors, le dossier n'a guère évolué.
C'est surtout la D. B. qui manifeste des réticences.
Néanmoins, la D. B. s'est engagée, à la demande de la S. N. C. B., à remettre le projet en chantier. Le 5 mars 1985, les administrations des chemins de fer auront à nouveau une réunion pour réétudier le dossier. Il n'existe pour l'instant aucune perspective concrète pour ce qui est des délais de réalisation.
La S. N. C. B. met tout en œuvre pour progresser au maximum.

Question :

Il y a actuellement 99 gares autonomes en Belgique. Le Ministre souhaiterait ramener leur nombre à 50 à la fin de 1985. Quelles sont les intentions dans ce domaine ? Quels avantages présente cette initiative ?
Envisage-t-on d'augmenter le nombre de trains touristiques à destination de la côte ?

Réponse :

La S. N. C. B. réalise une étude à ce propos.
En ce qui concerne les trains touristiques à destination de la côte, une étude est actuellement en cours afin de pouvoir, la saison prochaine, adapter le nombre de trains à la demande prévue.

Question :

Il devrait être procédé à une évaluation après le prolongement de la ligne 52 (Berchem-Boom) jusqu'à Puurs.
Pourquoi les crédits nécessaires ne sont-ils pas prévus ?

Réponse :

La S. N. C. B. a en effet décidé, le 3 juin 1984, de fermer au trafic de voyageurs tous les arrêts situés entre Anvers-Sud et Boom, principalement dans le but de mettre fin à la concurrence qui existait jusqu'alors entre la S. N. C. V. et la S. N. C. B.
La ligne sera prolongée jusqu'à Puurs après la construction d'un ouvrage d'art.
Le Ministère des Communications, la S.N. C. B. et la société anonyme du canal et des installations maritimes de Bruxelles avaient, dès 1982, conclu un accord au sujet de la construction d'un nouveau pont de chemin de fer au-dessus du canal maritime de Boom à la suite de la modernisation de cette voie navigable. La société du canal et des installations maritimes supporte l'ensemble des charges financières, à l'exception de celles liées aux installations de traction électrique.

De N. M. B. S. en het Ministerie van Verkeerswezen hebben reeds talrijke stappen ondernomen bij het Departement van Openbare Werken om deze werken in hun begroting op te nemen.
Onlangs richtte de Minister in dit verband een brief aan de Minister van Openbare Werken.

Vraag :

Op de lijn Gent-Sint-Pieters - Eeklo is er een overweg te Gent-Muide.
Wordt er geen studie uitgevoerd om daar een brug te bouwen, teneinde de frequentie te verhogen ?

Antwoord :

Momenteel zijn werken aan de gang tot afschaffing van de overwegen 1 (Vliegtuiglaan) 2 en 3 (Singel) op de ljin 204 en 1 (Vliegtuiglaan) op de lijn 58 (Gent-Eeklo).

Deze werken behelzen ook de bouw van een wegtunnel voor de Kennedylaan.
In een latere fase zal door Openbare Werken een brug gebouwd worden aan de Singel en daarna een viadukt voor de Afrikalaan.
De ophoging van de ljin 58 die nodig zal zijn voor de vervanging van de draaibrug te Gent-Muide zal tevens de afschaffing van de overweg aan de Stopplaats Gent Muide meebrengen.
Wegens de hoge kosten van dit project werd tot op heden de uitvoering ervan uitgesteld.

Vraag :

1. Welke is de toestand van de werken te Blaasveld ?
2. Quid met de voortgang van de werken tussen Hombeek en Mechelen op de lijn Sint-Niklaas-Mechelen ?

Antwoord :

1. Na onderzoek van het dossier werd reeds vroeger beslist dat de omvang der voorgenomen werken in de doortocht van Blaasveld diende beperkt. Aldus wordt de ontdubbeling van de spoorlijn niet uitgevoerd en wordt het bestaande enkelsporig tracé aangehouden.

Er werd ook afgezien van het vroeger voorziene viadukt in de doortocht van de gemeente.
2. De elektrificatie van de lijn Mechelen-Sint-Niklaas werd op 3 februari 1985 in dienst gesteld en zal op 19 maart 1985 plechtig worden ingehuldigd.

Vraag :

Zullen de 240 miljoen in 1985 voor de modernisering van het station Antwerpen-Noord niet volstaan ?

Antwoord :

De ontwerpbegroting 1985 voorziet een bedrag van 332 000 000 F voor de modernisering van Antwerpen-Noord. Verder is in het driejarenplan 1985-1987 nog 875 miljoen F voorzien in 1986 en 1 miljard F in 1987, waardoor de voor automatische reminstallatie in 1989 in dienst zal kunnen worden genomen.

Vraag :

Wanneer zal een aanvang worden gemaakt met de verbouwingswerkzaamheden aan het station van Mechelen ?

Antwoord :

Met het oog op de doorgang van Rijksweg 121 Mechelen-Heist-op-den-Berg, onder de sporen te Mechelen-Nekkerspoel is de N. M. B. S. met Openbare Werken tot de gelijktijdige uitvoering van verschillende werken overeengekomen.

La S. N. C. B. et le Ministère des Communications ont déjà entrepris de nombreuses démarches afin que le Département des Travaux publics inscrive ces travaux à son budget.
Le Ministre a récemment adressé une lettre dans ce sens au Ministre des Travaux publics.

Question :

Il existe, à Gand-Muide, un passage à niveau sur la ligne Gand-St-Pierre-Eeklo.
N'est-il pas procédé à une étude en vue de construire, à cet endroit, un pont qui permettrait un accroissement de la fréquence ?

Réponse :

Des travaux sont actuellement en cours afin de supprimer les passages à niveau 1 (Vliegtuiglaan), 2 et 3 (Singel) sur la ligne 204 ainsi que le passage à niveau 1 (Vliegtuiglaan) sur la ligne 58 (Gand-Eeklo).
Ces travaux impliquent également la construction d'un tunnel routier pour la Kennedylaan.
Les Travaux publics construiront, dans une phase ultérieure, un pont au-dessus du Singel et ensuite un viaduc pour l'Afrikalaan.
Le rehaussement de la ligne 58, nécessaire pour pouvoir remplacer le pont tournant de Gand-Muide, entraînera également la suppression du passage à niveau à l'arrêt de Gand-Muide.
L'exécution de ce projet a été reportée jusqu'à présent en raison de son coût élevé.

Question :

1. Où en sont les travaux à Blaasveld ?
2. Où en sont les travaux entre Hombeek et Malines, sur la ligne Saint-Nicolas-Malines ?

Réponse :

1. Après examen du dossier, il a été décidé précédemment que le volume des travaux envisagés pour la traversée de Blaasveld devait être réduit. C'est ainsi que l'on ne réalisera pas le dédoublement de la ligne de chemin de fer et que l'on maintiendra le tracé à voie unique existant actuellement.
On a également renoncé à la construction du viaduc pour la traversée de la commune.
2. La ligne électrifiée Malines-Saint-Nicolas a été mise sous tension le 3 février 1985 et sera inaugurée solennellement le 19 mars 1985.

Question :

Les 240 millions de F prévus en 1985 pour la modernisation de la gare d'Anvers-Nord ne sont-ils pas insuffisants ?

Réponse :

Le projet de budget 1985 prévoit un montant de 332 millions de F pour la modernisation de la gare d'Anvers-Nord. Le plan triennal 1985-1987 prévoit en outre 875 millions de F pour 1986 et 1 milliard de F pour 1987, ce qui permettra de mettre l'installation de freinage automatique en service en 1989.

Question :

Quand vont être entamés les travaux de transformation à la Gare de Malines ?

Réponse :

Dans la perspective de l'aménagement du passage de la route de l'Etat 121 Malines - Heist-op-den-Berg, sous la voie ferrée à Malines-Nekkerspoel, la S. N. C. B. est convenue avec les Travaux publics d'exécuter simultanément plusieurs travaux.

Voor de N. M. B. S. omvatten deze werken de aanpassing van het station Mechelen-Nekkerspoel, de bouw van een onderbrugging en steunmuren, de aanpassing van bestaande kunstwerken, de aanleg van de nieuwe perrons en het bouwen van een gang onder de sporen.

Een aanbesteding voor deze werken had plaats op 28 november 1984. Hierbij werden 13 inschrijvingen ingediend schommelend tussen 168 en 218 miljoen F. De kosten zullen worden gedragen door de departementen van Verkeerswezen en van Openbare Werken : elk voor omtrent de helft. De uitvoeringstermijn der werken is gesteld op 900 werkdagen. De aanvang kan verwacht worden rond mei 1985.

Vraag :

Hoe ver staat het met de besprekingen over de eventuele invoering van een T. G. V. ?

* * *

Impliceert het uittrekken van kredieten dat de Minister een keuze heeft gemaakt ?

Zo ja, is dat dan gebeurd in overleg met de Gewestministers die bevoegd zijn voor de ruimtelijke ordening, want de T. G. V. zal wijzigingen in de gewestplannen en aanzienlijke onteigeningen met zich brengen.

* * *

Aan een studie over de T. G. V. wordt 22 miljoen besteed. Toch kan men zich afvragen welk nut een dergelijke spoorlijn kan hebben, waar de afstand tussen de stations, gezien de optrek- en remafstanden, miniem zijn.

* * *

Wanneer zal de studie betreffende de T. G. V. naar Aken beëindigd zijn ?

Antwoord :

Met het T. G. V. dossier bevindt men zich voor het ogenblik nog in een studiefaze.

Een drieledige werkgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van de Franse, de Belgische en Duitse netten, heeft in een eerste faze de technische, economische, sociale, financiële en juridische problemen onderzocht die zich zouden voordoen bij de gebeurtelijke aanleg van een snelspoor tussen Parijs, Brussel en Keulen.

Na onderzoek van de bekomen resultaten hebben de Verkeersministers van deze 3 landen op 12 juli 1984 beslist dat de studie mocht verder gezet worden. Een nieuw rapport dient tegen einde 1985 opgesteld te worden.

In dit rapport dienen ook voorontwerpen van tracé's voorgesteld. Ook Nederland wordt thans betrokken bij de studie omdat ook een verbinding naar het Noorden wordt voorzien.

Voor het ogenblik worden nog geen contacten gelegd met de gemeenten of de gewesten. Ook voor onteigeningen kan nog geen uitsluitsel worden gegeven.

Het mag evenwel gesteld worden dat wanneer na onderzoek van het rapport beslist wordt door te gaan met het project dat dan ook de gemeenten zullen geraadpleegd worden.

Vraag :

Frankrijk zou overwegen om de T. G. V. door te trekken naar Rijsel en Kales. Dit zou onvermijdelijk grote negatieve gevolgen hebben voor de R. M. T.-lijn Oostende-Dover.

Pour la S. N. C. B., ces travaux comprennent l'aménagement de la gare Malines-Nekkerspoel, la construction d'un passage souterrain et de murs de soutien, la transformation des ouvrages d'art existants, l'aménagement des nouveaux quais et la construction d'un passage piéton sous la voie ferrée.

Une adjudication a été lancée pour ces travaux le 28 novembre 1984. On a enregistré 13 soumissions dont le montant varie entre 168 et 218 millions de F. Le coût de ces travaux sera supporté par les département des Communications et des Travaux publics, chacun à concurrence de la moitié environ. Le délai d'exécution des travaux est fixé à 900 jours ouvrables. Ces travaux débuteront vraisemblablement aux alentours de mai 1985.

Questions :

Où en sont les discussions au sujet de l'implantation éventuelle d'un T. G. V. ?

* * *

L'inscription des crédits implique-t-elle que le Ministre a pris une option ?

Si oui, l'a-t-il fait en accord avec les Ministres régionaux compétents pour l'aménagement du territoire, car le T. G. V. impliquera des modifications des plans de secteur et d'énormes expropriations.

* * *

22 millions sont consacrés à une étude sur le T. G. V. On peut cependant se demander quelle utilité présenterait une telle ligne dans notre pays où les distances entres les gares sont minimes par rapport aux distances de démarrage et de freinage.

* * *

Quand sera terminée l'étude en matière de T. G. V. vers Aix-la-Chapelle ?

Réponse :

Le dossier du T. G. V. se trouve encore dans une phase d'étude.

Un groupe de travail tripartite, composé de représentants des réseaux français, belge et allemand, a examiné dans une première phase les problèmes techniques, économiques, sociaux, financiers et juridiques que poserait la construction éventuelle d'une voie express entre Paris, Bruxelles et Cologne.

Après avoir examiné les résultats obtenus, les Ministres des Communications de ces 3 pays ont décidé, le 12 juillet 1984, que l'étude pouvait être poursuivie. Un nouveau rapport est attendu pour la fin 1985.

Ce rapport doit également proposer des avant-projets de tracés. Les pays-Bas sont à présent également associés à l'étude, une liaison vers le Nord étant prévue.

Aucun contact n'a été pris jusqu'à présent avec les communes ou les régions. Il est également impossible pour l'instant de se faire une idée précise des expropriations.

Il est toutefois certain que les communes seront également consultées au cas où l'on déciderait, après examen du rapport, de poursuivre le projet.

Question :

La France envisagerait de prolonger la ligne du T. G. V. jusqu'à Lille et Calais, ce qui ne peut avoir que des répercussions très négatives sur la ligne R. T. M. Ostende-Douvres.

Indien de T. G. V. aangelegd wordt op Belgisch grondgebied, moet ook niet gedacht worden aan een T. G. V. Oostende-Luik ?

Antwoord :

De Franse T. G. V. verbindt nu reeds Rijsel met Parijs en Lyon, doch rijdt tussen Rijsel en Parijs met de gewone lage snelheid van de andere treinen. Dit heeft geen gevolgen voor onze R. M. T.-lijnen.

De Minister heeft kennis dat de S. N. C. F. het aanleggen van een verbinding Rijsel-Kales zou overwegen.

Deze verbinding zou natuurlijk vooral passen wanneer de Kanaal-tunnel tot stand zou komen.

Wanneer én een verbinding Kales en de Kanaal-tunnel een werkelijkheid worden, zal dit zeer ernstige gevolgen voor de R. M. T.-lijn Oostende-Dover.

Een T. G. V.-lijn tussen Oostende en Luik is niet in studie, gezien het onvoldoende potentieel gepaard gaat met een hoge kostprijs.

C. N. M. V. B. en M. I. V.

Vraag :

Welke zijn de exploitatieresultaten van de N. M. V. B. en de M. I. V.'s voor het jaar 1984 ?

Antwoord :

Enkel voor de S. T. I. L. en de S. T. I. C. zijn de definitieve exploitatieresultaten voor 1984 reeds gekend. Beide maatschappijen houden zich aan hun begroting vastgesteld voor dat jaar. De andere vervoermaatschappijen zullen volgens de vooruitzichten ook hoogstwaarschijnlijk binnen de perken van hun budget blijven. In het kader van de sanering zijn ze overigens hiertoe verplicht. De toegekende budgetten voor 1984 zijn de volgende :

N. M. V. B. : 9 224,7 miljoen F;
M. I. V. B. : 7 456,8 miljoen F;
M. I. V. A. : 1 302,8 miljoen F;
S. T. I. L. : 1 037,1 miljoen F;
M. I. V. G. : 546,5 miljoen F;
S. T. I. C. : 301,9 miljoen F;
S. T. I. V. : 149,5 miljoen F.

In de begrotingen voor de N. M. V. B. en de M. I. V. A. zijn de bedragen begrepen voor de overname voorzien in het kader van het I. C.-I. R.-plan.

Vraag :

Wat is de kostprijs per km bij de stedelijke vervoermaatschappijen ?

Antwoord :

De gegevens van het dienstjaar 1983 zijn de volgende (in F/km) :

	Autobussen	Trams	Metro
	—	—	—
M. I. V. A.	111,65	185,60	—
M. I. V. G.	83,17	144,34	—
M. I. V. B.	175,65	339,18	276,33
S. T. I. C.	106,81	—	—
S. T. I. L.	108,62	—	—
S. T. I. V.	116,70	—	—

Si une ligne du T. G. V. était aménagée en Belgique, ne faudrait-il pas prévoir une liaison Ostende-Liège ?

Réponse :

A l'heure actuelle, le T. G. V. français relie déjà Lille à Paris et à Lyon, mais il roule à la vitesse normale des autres trains sur le tronçon Lille-Paris. Cette liaison est sans conséquence pour les lignes de la R. T. M.

Le Ministre ignore tout d'une liaison éventuelle Lille-Calais que la S. N. C. F. envisagerait de construire.

Cette liaison ne deviendrait intéressante que si le tunnel sous la Manche devenait réalité.

La réalisation d'une liaison avec Calais et d'un tunnel sous la Manche serait très préjudiciable à la ligne Ostende-Douvre de la R. T. M.

Aucune étude n'est en cours sur la construction d'une ligne T. G. V. entre Ostende et Liège, étant donné que le potentiel existant est insuffisant et que les coûts seraient très élevés.

C. S. N. C. V. et S. T. I.

Question :

Quels sont les résultats d'exploitation de la S. N. C. V. et des S. T. I. pour l'année 1984 ?

Réponse :

Pour 1984, les seuls résultats définitifs d'exploitation connus sont ceux de la S. T. I. L. et de la S. T. I. C. Ces deux sociétés ont respecté le budget qui avait été fixé pour cette année. En ce qui concerne les autres sociétés de transport en commun, les prévisions permettent de supposer qu'elles ne dépasseront pas, conformément au plan d'assainissement, les limites de leur budget. Les budgets alloués pour 1984 sont les suivants :

S. N. C. V. : 9 224,7 millions de F;
S. T. I. B. : 7 456,8 millions de F;
M. I. V. A. : 1 302,8 millions de F;
S. T. I. L. : 1 037,1 millions de F;
M. I. V. G. : 546,5 millions de F;
S. T. I. C. : 301,9 millions de F;
S. T. I. V. :149,5 millions de F.

Les budgets de la S. N. C. V. et de la M. I. V. A. comprennent les montants destinés à la reprise de certaines lignes de la S. N. C. B. dans le cadre du plan I. C/I. R.

Question :

Quel est le prix coûtant du km auprès des sociétés de transport urbain ?

Réponse :

Les données de l'exercice 1983 se présentent comme suit (en F/km) :

	Autobus	Trams	Métro
	—	—	—
M. I. V. A.	111,65	185,60	—
M. I. V. G.	83,17	144,34	—
S. T. I. B.	175,65	339,18	276,33
S. T. I. C.	106,81	—	—
S. T. I. L.	108,62	—	—
S. T. I. V.	116,70	—	—

Er dient op gewezen dat deze kostprijzen louter boekhoudkundig zijn en dat ze variëren naargelang de financieringsmodaliteiten van de maatschappijen.

Vraag :

Welke zijn de gevolgen van de staking van september 1983 ?

Antwoord :

De weerslag van de staking van september 1983 wordt, algemeen gezien, als zeer negatief ervaren.

Op een ogenblik dat de N. M. V. B. met de moderne middelen die haar ter beschikking worden gesteld, poogt haar diensten aan het publiek bekend te maken, geven deze onderbrekingen in het dienstenaanbod aanleiding tot afkerige en wantrouwende reacties vanwege de reizigers. Vooral de geabonneerden, dus de regelmatige cliënten, hebben fel gereageerd.

Wat de financiële gevolgen van deze staking betreft, kan worden gesteld dat de ontvangsten van een gemiddelde stakingsdag met 19 % verminderen, terwijl de uitgaven met 9 % daalden. Maar gezien de kosten van de exploitatie meer dan het dubbele bedragen van de inkomsten, kon finaal de kostprijs voor deze periode met 10 000 000 F afgezwakt worden.

Vraag :

In de landelijke gebieden bestaan er weinig mogelijkheden voor de pendelaars om het openbaar vervoer te gebruiken. Vandaar het dalend aantal pendelaars bij het openbaar vervoer. Hoe denkt men hierin verandering te brengen ?

Antwoord :

Om het hoofd te bieden aan de dalende tendens kunnen afschaffingen overwogen worden. Niettemin dienen die maatregelen beperkt te blijven. Een alternatief bestaat erin, op basis van marktonderzoeken, de bestaande middelen te herverdelen of een beroep te doen op middelen die beter beantwoorden aan streken met lage vraag (buurtbus).

Met name voor het Pajottenland, is een reorganisatie van het volledig gebied op vermelde basis gepland in de loop van 1985.

Vraag :

1. Welke maatregelen zullen getroffen worden om het verkeer te vergemakkelijken op de gemeentewegen ?

2. Zo er in principe een coördinatie bestaat tussen de N. M. V. B. en de N. M. B. S., bestaan er veel leemten wat de overstapplaatsen betreft. Er rijzen problemen van aansluiting en coördinatie van de uurroosters. Wat voorziet men dienaangaande ?

Antwoord :

1. Indien de N. M. V. B. in haar betrachting om de doorstroming van het openbaar vervoer te bevorderen, niet tot een overeenkomst kan komen met het gemeentebestuur, kan zij gebruik maken van het koninklijk besluit nr 140 dat haar toelaat bepaalde maatregelen te nemen.

2. In meer dan 70 stations van het land geldt er een protocol van overeenkomst tussen de N. M. B. S. en de

Il convient de souligner que ces prix coûtants constituent des données purement comptables et qu'ils varient en fonction des modalités de financement des sociétés.

Question :

Quelles ont été les répercussions de la grève de septembre 1983 ?

Réponse :

Les répercussions de la grève de septembre 1983 sont, dans l'ensemble, extrêmement négatives.

A un moment où la S. N. C. V. essaie, avec les moyens modernes qui sont mis à sa disposition, de faire connaître ses services au public, ces interruptions de service suscitent la rancœur et la méfiance des voyageurs. Ce sont les abonnées, donc les clients réguliers, qui ont réagi le plus vivement.

En ce qui concerne les conséquences financières de cette grève, on peut affirmer que les recettes et les dépenses ont diminué respectivement de 19 % et de 9 % en moyenne par jour de grève. Mais, vu que les frais d'exploitation sont deux fois plus élevés que les recettes, le coût pour cette période a finalement pu être diminué de 10 000 000 de F.

Question :

Dans les régions rurales, les navetteurs n'ont guère la possibilité d'utiliser les transports en commun, ce qui explique la diminution du nombre de navetteurs empruntant les transports publics. Comment pense-t-on renverser cette tendance ?

Réponse :

On peut remédier à ce problème en envisageant certaines suppressions, mais il convient toutefois de limiter le nombre de ces mesures. Une solution alternative consiste à redistribuer les moyen existants sur la base d'études de marché ou à recourir à des solutions qui répondent mieux aux besoins des régions où la demande est faible (bus locaux).

On peut signaler qu'en ce qui concerne notamment le Pajottenland, il est prévu de réorganiser l'ensemble de cette région sur la base des moyens précités dans le courant de l'année 1985.

Question :

1. Quelles mesures envisage-t-on de prendre pour faciliter la circulation sur les routes communales ?

2. S'il existe en principe une coordination entre la S. N. C. V. et la S. N. C. B., il y a cependant de nombreuses lacunes en ce qui concerne les correspondances. La coordination des horaires pose des problèmes. Qu'envisage-t-on de faire à ce propos ?

Réponse :

1. Si la S. N. C. V., désireuse de favoriser la circulation des transports en commun, on peut arriver à un accord avec l'administration communale, elle peut toujours recourir à l'arrêté royal n° 140 qui lui permet de prendre certaines mesures.

2. Dans plus de 70 gares du pays, il y a un protocole d'accord entre la S. N. C. B. et la S. N. C. V. qui prévoit

N. M. V. B. waarbij door het spoorwegpersoneel toezicht wordt gehouden op de naleving van bepaalde aansluitingen tussen trein en bus.

Bij wijze van proef zijn twee stations (Hoei en Lokeren) uitgerust met een automatisch systeem dat de vertrektijden van de autobussen bepaalt op basis van de aankomst der treinen, zodat de aansluiting voor de reizigers verzekerd is.

Gezien de budgettaire beperkingen is het voor de N. M. V. B. financieel onmogelijk om op alle treinen aansluiting te geven, en evenmin voor een bepaalde autobuslijn op verscheidene plaatsen aansluiting te geven op een treinlijn. De N. M. V. B. zorgt er evenwel voor dat voor de meeste werklieden en scholieren een passende aansluiting wordt verzekerd 's morgens naar de trein toe en 's avonds van de trein af.

Vraag :

Overweegt de Minister maatregelen van politie en dwang te nemen om de snelheid van het openbaar vervoer te verhogen ?

Is dat niet in tegenspraak met de gemeentelijke autonomie ?

Antwoord :

Het koninklijk besluit nr 140 van 30 december 1982 laat de Minister van Verkeerswezen inderdaad toe maatregelen te treffen die ingrijpen op het verkeer op de gemeentewegen, wanneer ze bedoeld zijn om de doorstroming van het openbaar vervoer te vergemakkelijken.

Er bestaat evenwel een procedure van voorafgaand overleg met de gemeentebesturen. Het feit dat tot op heden dergelijke maatregelen nog niet moesten worden genomen wijst aan dat het om een uitzonderlijke procedure gaat die men eventueel kan volgen indien na discussie en confrontatie van de standpunten, sommige gemeentebesturen obstinaat zouden weigeren datgene te doen wat algemeen nodig wordt geacht.

Vraag :

Het invoeren van de buurtbus is een prachtig initiatief dat behouden zou moeten blijven.

Op dit ogenblik berust gans het systeem op vrijwilligers en de goede wil van de betrokkenen.

Heeft men reeds gedacht aan een haalbaar systeem op lange termijn ?

Antwoord :

Momeenteel wordt onderzocht of in de toekomst dit project verder kan worden uitgewerkt. Daardoor zou men de frequentie van onrendabele lijnen kunnen verminderen of desnoods afschaffen, en deze vervangen door een buurtbus.

Vraag :

1. Kan men reeds de resultaten van de experimenten met buurtbus beoordelen ?

2. Kan men een verschil bepalen tussen het aantal reizigers dat per buurtbus vervoerd is en het overige verkeer ?

3. Wat is de dekkingscoëfficiënt ?

4. Wat zijn de vooruitzichten ?

que le personnel des chemins de fer veille à ce que certaines correspondances entre les trains et les bus soient respectées.

Deux gares (Huy et Lokeren) ont été équipées, à titre d'expérience, d'un système automatique qui détermine le départ des autobus en fonction de l'arrivée des trains, de sorte que la correspondance est assurée pour les voyageurs.

Vu les restrictions budgétaires, la S. N. C. V. ne peut assurer une correspondance pour tous les trains ni prévoir qu'un train assure à plusieurs endroits la correspondance avec une certaine ligne d'autobus. La S. N. C. V. veille cependant à ce que la plupart des travailleurs et des écoliers aient une correspondance commode le matin, entre le bus et le train, et le soir, entre le train et le bus.

Question :

Le Ministre envisage-t-il de prendre des mesures de police et de force pour augmenter la vitesse des transports publics ?

Ces mesures ne sont-elles pas en contradiction avec l'autonomie communale ?

Réponse :

L'arrêté royal n° 140 du 30 décembre 1982 permet en effet au Ministre des Communications de prendre des mesures qui ont une incidence sur la circulation sur les routes communales, lorsqu'elles visent à faciliter la circulation des transports publics.

Une procédure de concertation préalable avec les administrations communales est toutefois prévue. Si de telles mesures n'ont pas encore dû être prises jusqu'à présent, c'est parce qu'il s'agit d'une procédure exceptionnelle qui peut être éventuellement suivie si certaines administrations communales s'obstinaient à refuser de faire ce qui est jugé généralement nécessaire après discussion et confrontation des points de vue.

Question :

L'instauration des bus locaux est une excellente initiative qu'il conviendrait de maintenir.

Pour l'instant, ce service dépend entièrement de volontaires et de leur bonne volonté.

A-t-on déjà un système qui puisse offrir une solution à long terme ?

Réponse :

L'extension de cette formule est actuellement à l'étude. Cette extension permettrait de réduire la fréquence sur les lignes non rentables, et au besoin de supprimer ces lignes et de les remplacer par des bus locaux.

Question :

1. Est-il déjà possible d'évaluer les résultats des expériences de mise en circulation de bus locaux ?

2. Constate-t-on une différence entre le nombre de voyageurs transportés par bus local et par les autres moyens de transport ?

3. Quel est le coefficient de couverture ?

4. Quelles sont les prévisions ?

Antwoord :

1. In 1984 werden er met het buurtbusproject volgende resultaten geboekt :

— Er werden ongeveer 43 000 reizigers vervoerd.

— De inkomsten bedroegen 688 000 F.

— De exploitatiekosten liepen op tot ongeveer 2 400 000 F.

2. Men heeft geconstateerd dat de A.B.-lijnen, in aansluiting met een buurtbus vorig jaar 12 % meer reizigers telden.

Hieruit mag evenwel niet geconcludeerd worden dat dit volledig nieuw cliënteel is.

Wel is er een zekere toename te danken aan dit project, doch het aantal is moeilijk te bepalen.

3. Het dekkingscoëfficient bedraagt : $\frac{688\,000 \times 100}{2\,400\,000}$ = ± 30 %.

4. Men onderzoekt momenteel om in de etoekomst dit project verder uit te bouwen en ook meer rendabel te maken.

Vraag :

De ononderbroken diensten kunnen geen geslaagde onderneming genoemd worden. Betreft het een definitief systeem ?

Antwoord :

Het creëren van ononderbroken diensten heeft plaatsgegrepen in een bekommernis om het materieel en personeel te rentabiliseren. Het doorlopen van een voertuig van een lijn naar een andere laat de N. M. V. B. toe gecadenseerde-diensten op elk lijnvak te creëren zonder evenwel de onderbrekingen tijdens het stilstaan aan de terminussen op te drijven. Dit systeem stelt de reizigers ook in staat hun reis voort te zetten zonder van voertuig te veranderen en zonder wachttijd.

Gelet op de rationaliseringsmogelijkheden zal de N. M. V. B. de toepassing van doorlopende verbindingen uitbreiden.

Verder rationaliseert de maatschappij de prestaties van het personeel, zonder de dienstverlening in het gedrang te brengen. Daartoe zal zij de ononderbroken diensten uitbreiden tot 30 % van de diensten.

Vraag :

Gaat men de overbezetting van de bussen op de piekuren verhelpen ?

Antwoord :

Men moet eerst kennis hebben van het concreet geval. Er worden regelmatig controles uitgevoerd in verband met de bezetting van de autobussen. Wanneer overbezetting vastgesteld wordt, onderzoeken de betrokken vervoermaatschappijen elk geval afzonderlijk. Ze proberen dan de oorzaken te vinden en verhelpen het euvel in de mate van het mogelijke.

Réponse :

1. Le projet « bus local » a permis d'atteindre les résultats suivants en 1984 :

— Quelque 43 000 voyageurs ont été transportés.

— Les recettes se sont élevées à 688 000 F.

— Les frais d'exploitation se sont élevés à environ 2 400 000 F.

2. On a constaté que les lignes A.B. pour lesquelles un bus local assurait la correspondance ont attiré 12 % de voyageurs de plus l'année dernière.

On ne peut toutefois en déduire qu'il s'agit d'une clientèle entièrement nouvelle.

Ce projet a certes attiré un plus grand nombre d'usagers, mais il est malaisé de chiffrer cette augmentation.

3. Le coefficient de couverture s'élève à : $\frac{688\,000 \times 100}{2\,400\,000}$ = ± 30 %.

4. Une étude est actuellement en cours pour développer ce projet et pour le rendre plus rentable à l'avenir.

Question :

Les services continus ne peuvent pas être considérés comme une opération réussie. S'agit-il d'un système définitif ?

Réponse :

La création de services continus a résulté du souci de rentabiliser le matériel et le personnel. Le passage d'un véhicule d'une ligne à l'autre permet à la S. N. C. V. de créer des services cadencés sur chaque tronçon sans toutefois augmenter les temps morts pendant les stationnements aux terminus. Ce système permet également aux voyageurs de poursuivre leur voyage sans changer de véhicule et sans temps d'attente.

Eu égard aux possibilités de nationalisation, la S.N.C.V. étendra l'application des liaisons ininterrompues.

La société rationalise par ailleurs les prestations du personnel, sans qu'il en résulte d'incidence négative sur le service. A cette fin, les services continus seront étendus à 30 % des services.

Question :

Envisage-t-on de prendre des mesures en vue de remédier à la surcharge des bus aux heures de pointe ?

Réponse :

Il est difficile de répondre à cette question sans disposer d'un exemple concret. Toutefois, le taux d'occupation des autobus fait l'objet de contrôles réguliers. Chaque fois qu'un cas de surcharge est constaté, les sociétés de transport examinent le problème, recherchent ses causes et tentent, dans la mesure du possible, de trouver une solution.

Vraag :

Inzake Z-kaarten aan de hand van welke criteria werden de zones vastgelegd.

Antwoord :

De zones binnen de 37 gebieden die overeenstemmen met de belangrijkste steden van het land werden wel degelijk afgebakend volgens een zeshoekig model met een doormeter van 4,5 km. Nadien werden die theoretische zones gewijzigd om de door de centra van de gemeenten gevormde aantrekkingspolen zoveel mogelijk in het midden van de zones te leggen. Daarenboven werden de zonegrenzen aangepast ten einde rekening te houden met :

— de gemeentegrenzen;
— homogene woonkernen, volgens de sectoren van het Nationaal Instituut voor de Statistiek;
— de bestaande lijnen, om ingewikkelde verdelingen te vermijden;
— de bestaande stedelijke gebieden.

Voorts werd ook het tariefaspect in aanmerking genomen. Daartoe werd ervoor gezorgd dat het reële aantal zones tussen twee punten overeenstemt met het theoretische aantal van het voormelde model.

Vraag :

Waarom voorziet het Z-tarief van de N. M. V. B. dezelfde prijs voor elke zone ? In het buitenland verandert de prijs per zone naarmate men meer zones aflegt.

Antwoord :

In het zonaal tarief van de N. M. V. B. wordt de afgelegde afstand op lineaire wijze getakseerd om volgende redenen :

— het gebruik van de Z-kaart is gebaseerd op het principe van ontwaarding van één strip voor elke bijkomende zone die afgelegd wordt. De Z-kaart kan slechts gebruikt worden wanneer dit principe geëerbiedigd wordt, ongeacht de lengte van het traject;
— bij een rit in aansluiting of bij verlenging ervan, stelt de tarifering van het bijkomend traject geen enkel probleem aangezien er geen verband bestaat met de lengte van het voorgaande traject.

Vraag :

De invoering van het zonaal tarief heeft enkele problemen gesteld. Op bepaalde plaatsen was er een tekort aan kaarten.
Hoe zal men dit verhelpen ?

Antwoord :

Al die problemen die medegedeeld werden aangaande de bevoorrading van Z-kaarten, werden opgelost door alle beschikbare middelen :

— de niet-bevoorrade verkooppunten ontvingen de kaarten langs speciale distributiewegen;

— het ontbreken van een bepaalde soort kaart werd opgelost door deze tijdelijk te vervangen door een andere.

Vraag :

Zijn de Z-kaarten geldig bij de N. M. V. B. en het stedelijk vervoer ?

Antwoord :

De Z-kaart is niet geldig op de netten van de Maatschappijen voor Intercommunaal Vervoer. Daarentegen is ze

Question :

En fonction de quels critères a-t-on délimité les zones pour les cartes Z ?

Réponse :

La détrmination des limites de zones à l'intérieur des 37 régions correspondant aux villes principales du pays a bien été faite d'après un modèle hexagonal de 4,5 km de cercle circonscrit. Ces zones théoriques ont ensuite été modifiées pour que les points d'attractivité que constituent les centres des communes soient autant que possible situés au centre des zones. Les limites des zones ont en outre été adaptées pour tenir compte :

— des frontières communales;
— des entités d'habitations homogènes d'après les secteurs de l'Institut National de Statistiques;
— des lignes existantes pour éviter des découpes compliquées;
— des régions urbaines existantes.

En outre, il a aussi été tenu compte de l'aspect tarifaire. Pour cela, il a été veillé à ce que le nombre réel de zones entre deux points corresponde au nombre théorique du modèle dont il est question ci-avant.

Question :

Pourquoi le tarif Z de la S. N. C. V. prévoit-il un prix identique pour toutes les zones ? Dans d'autre pays, le prix par zone est inversément proportionnel au nombre de zones traversées.

Réponse :

Le tarif zonal de la S. N. C. V. prévoit une taxation linéaire basée sur la distance parcourue pour les raisons suivantes :

— l'utilisation de la carte Z est fondée sur l'oblitération d'une case par zone traversée. Il est donc indispensable de respecter ce principe, quelle que soit la logueur du trajet;

— en cas de transit ou de prolongation du parcours, la taxation du trajet supplémentaire ne pose aucun problème puisqu'il n'y a pas de rapport avec la longueur du trajet précédent.

Question :

L'instauration du tarif zonal a posé quelques problèmes. En certains endroits, il y a eu pénurie de cartes.

Comment sera-t-il remédié à cette situation ?

Réponse :

Tous les problèmes qui ont été signalés en ce qui concerne l'approvisionnement en cartes Z ont été résolus par tous les moyens disponibles :

— les point de vente en rupture d'approvisionnement ont reçu des cartes par le biais de circuits de distribution spéciaux;
— on a remédié à la pénurie de cartes d'un modèle déterminés en remplaçant temporairement ces cartes par un autre modèle.

Question :

Les cartes Z sont-elles valables sur les véhicules de la S. N. C. V. et sur ceux des Sociétés de Transports urbains ?

Réponse :

La carte Z n'est pas valable sur les réseaux des Sociétés de Transports intercommunaux. Elle l'est par contre sur

geldig op alle voertuigen van de N. M. V. B. en dit over het hele land. Bovendien heeft de Z-kaart een onbeperkte geldigheidsduur.

Vraag :

Een artikel in de pers maakt gewag van het feit dat reizigers die recht hebben op een tariefvermindering, in het zonaal tariefsysteem meer benadeeld worden dan de andere reizigers. Is dat juist ?

Antwoord :

Er dient opgemerkt dat verminderingen voor de N. M. V. B.-reizigers niet kunnen gecumuleerd worden. D. w.z. dat de vermindering met een Z-kaart « reductie » gebaseerd is op het biljet volle prijs en niet op de Z-kaart volle prijs, die op zichzelf een vermindering van 25 % betekent t.o.v. het biljet volle prijs. Dit heeft als gevolg dat de reizigers met een Z-kaart « reductie » niet meer betalen dan de reizigers met een volle prijsbiljet.

Bovendien hoeven de reizigers met een Z-kaart « reductie » voor korte afstand (1 tot 2 zones) de minimum biljetprijs van 27 F (vóór 14 januari 1985 = 25 F) niet te betalen en kunnen ze zo zelfs van een prijsvermindering genieten.

Vraag :

Wat gaat men doen om de busgebruikers beter in te lichten over de afgelegde weg wanneer bepaalde lijnen hetzelfde eindstation hebben dat ze langs verschillende wegen bereiken (bijvoorbeeld lijn 58a Evergem - Sleidinge - dispatching van Mariakerke) ? Waarom wordt er niet aan gedacht de twee bussen op hetzelfde ogenblik te laten vertrekken ?

Antwoord :

Het bijhouden en het onderhouden van de uurregelingen wordt gedaan door een speciale dienst van de N. M. V. B.
Deze ontvangt een programma waarbij hij op geregelde tijdstippen alle punten, schuilhuisjes, stations, enz. moet nazien.

Vraag :

Welke zijn de criteria voor toekenning van subsidies voor de schuilhuisjes ?

Antwoord :

De gesubsidieerde schuilhuisjes werden door de Staat voorgesteld, niet door de N. M. V. B.
De Staat weigert de schuilhuisjes van de gemeenten te subsidiëren. Zij moeten immers voldoen aan technische criteria inzake stevigheid, eenvormigheid en vormgeving. De door de gemeenten voorgestelde schuilhuisjes zijn het vaakst in beton. Hoewel zij aan het criterium stevigheid voldoen, beantwoorden zij geenszins aan de eisen inzake eenvormigheid en vormgeving.
Tevens zij erop gewezen dat de bestellingen worden geplatast door de Staat, die derhalve de voorschriften van de wet van 14 juli 1976 betreffende de overheidsopdrachten dient na te leven.

Vraag :

Het type van schuilhuisje is opgelegd. De gemeenten beschikken echter vaak over minder kostelijke oplossingen. Zijn in dat geval ook subsidies voorzien ?

tous les véhicules de la S. N. C. V. et pour l'ensemble du pays. En outre, sa durée de validité est illimitée.

Question :

Un article publié dans la presse signale que la formule du tarif zonal défavorise les voyageurs qui bénéficient d'une réduction de tarif par rapport aux autres voyapeurs. Est-ce exact ?

Réponse :

Les réductions de tarif S. N. C. V. ne peuvent être cumulées. La réduction accordée par le biais de la carte Z à prix réduit est calculée par rapport au prix du billet au tarif ordinaire et non par rapport au prix de la carte Z au tarif ordinaire dont le prix est déjà réduit de 25 % par rapport à celui du billet au tarif ordinaire. L'augmentation pour les voyageurs qui bénéficient de la carte Z à prix réduit n'est donc pas supérieure à celle qui est imposée aux voyageurs qui paient le billet au tarif ordinaire.
Par ailleurs, les voyageurs qui bénéficient de la carte Z à prix réduit ne doivent pas payer, pour une courte distance (1 à 2 zones), le prix minimum du billet de 27 F (25 F avant le 14 janvier 1985), de sorte qu'ils bénéficient même d'une réduction de prix.

Question :

Que compte-on faire pour mieux informer les usagers des bus au sujet du trajet suivi ? Lorsque certaines lignes ont le même terminus, qu'elles rejoignent par des trajets différents, pourquoi ne pas prévoir le départ des deux bus en même temps ?

Réponse :

La mise à jour des horaires est assurée par un service spécial de la S. N. C. V.
Celui-ci reçoit un programme prévoyant la vérification régulière de tous les points, aubettes, gares, etc.

Question :

Selon quels critères les subsides sont-ils accordés pour les aubettes ?

Réponse :

Les abris subsidiés sont ceux qui sont proposés par l'Etat et non la S. N. C. V.
L'Etat refuse de subsidier les abris des communes. En effet, les abris doivent répondre à des critères techniques de solidité, d'uniformité et d'esthétique. Le plus souvent, les abris proposés par les communes sont en béton. S'ils répondent au critère de solidité, ils ne satisfont nullement aux conditions d'uniformité et d'esthétique.

Il convient de signaler également que les commandes sont passées par l'Etat, qui est dès lors tenu de respecter les prescriptions de la loi du 14 juillet 1976 sur les marchés publics.

Question :

Le type d'aubette est imposé. Les communes pourraient toutefois souvent recourir à des solutions moins coûteuses. Des subsides sont-ils prévus dans ce cas ?

Antwoord :

Alleen voor het type schuilhuisje, dat werd uitgekozen uit een aanbesteding georganiseerd door het Bestuur van Vervoer en de N. M. V. B., kunnen er toelagen worden verkregen.

Er worden geen subsidies verleend voor de andere types.

Vraag :

1) Uit de verdeling van de kredieten blijkt dat de M. I. V. B. er meer krijgt dan alle andere maatschappijen voor stedelijk vervoer samen. Hoe is dat te verantwoorden ?

2. Zal men te Brussel de exploitatie van de pre-metro voortzetten of zal een « zware metro » worden geëxploiteerd ?

Werd reeds onderzocht hoeveel de transformatie van de pre-metro in metro zal kosten ?

Zou men voor de metro de installaties (o.a. tunnels) van de pre-metro kunnen gebruiken ?

Wat is in dat geval het verschil ?

Hoever staat het met de planning ?

Waarom is er nog geen keuze gemaakt tussen de twee ?

Antwoord :

1. Het is juist dat Brussel jaarlijks ongeveer 50 % krijgt van de nationale begroting bestemd voor de bevordering van het stedelijk vervoer.

Het gaat hier om de toepassing van een verdelingssleutel die sinds 1963 aangenomen en behouden werd.

2. Tot nu toe werd te Brussel geen beslissing genomen wat de exploitatiewijze van de kleine ring betreft : conventionele « zware metro » of « lichte metro ».

De raming van de tijdens de Conferentie van Burgemeesters voorgestelde oplossing wordt thans opgemaakt. Nochtans kunnen tot nu toe geen cijfers gegeven worden.

Algemeen vereist de « zware metro » een duurdere infrastructuur dan de « lichte metro »; daarentegen, indien het verkeersvolume een zeker niveau overschrijdt, vervoert de zware metro de reizigers tegen lagere kosten per persoon (hogere snelheid, grotere capaciteit van de treinen, rollend materieel goedkoper per aangeboden plaats). Zo bestaat een zeker evenwichtspunt tussen de zware metro en de lichte metro. Er wordt meestal aangenomen dat dit punt bereikt wordt in de agglomeraties van ongeveer 1 miljoen inwoners.

Nochtans, indien om verscheidene redenen de lichte metro aan de oppervlakte over geen echte prioriteit kan beschikken tegenover het privé verkeer en zich dus ook over lange vakken ondergronds moet ontwikkelen, verschuift zich dit evenwichtspunt ten ongunste van de lichte metro.

Vraag :

Hoe staat het met de besprekingen inzake de metro, pre-metro en lichte metro te Brussel ?

Hoe ver staat het met de opdracht die aan de Conferentie van Burgemeesters werd toevertrouwd ?

Antwoord :

In verband met de vragen betreffende de toekomstige exploitatie van het M. I. V. B.-net heeft de Minister geen enkele principiële beslissing genomen.

Réponse :

Seules les aubettes conformes au type retenu à l'issue d'une adjudication organisée par l'Administration des Transports et la S. N. C. V. peuvent faire l'objet de subsides.

Aucun subside n'estaccordé pour les autres types d'aubette.

Question :

1) La répartition des crédits indique que la S. T. I. B. en reçoit plus que l'ensemble de toutes les autres sociétés de transports urbains. Comment cela est-il justifié ?

2. A Bruxelles, va-t-on continuer l'exploitation du prémétro ou exploiter le métro lourd ?

Une étude est-elle déjà faite de ce que coûterait la transformation du pré-métro en métro ?

Pourrait-on utiliser pour le métro les installations du prémétro (tunnels notamment) ?

En ce cas, quelle est la différence ?

Où en est le planning ?

Pourquoi le choix entre les deux n'est-il pas encore tranché ?

Réponse :

1. Il est exact que Bruxelles reçoit environ 50 % du budget national annuel pour la promotion des transports urbains.

Cette proportion est due à une cef de répartition adoptée en 1963 et maintenue depuis lors.

2. Jusqu'à présent, aucune décision n'a encore été prise quant au mode d'exploitation de la petite ceinture de Bruxelles : « métro lourd » conventionnel ou « métro léger ».

L'estimation des solutions proposées lors de la Conférence des Bourgmestres est actuellement en cours mais aucun chiffre ne peut encore être fourni.

En termes généraux, le « métro lourd » nécessite une infrastructure plus coûteuse que le « métro léger ». Par contre, dès que le volume du trafic dépasse un certain seuil, le coût par voyageur est inférieur pour le métro lourd (vitesse plus élevée, capacité plus importante des voitures, matériel roulant moins coûteux compte tenu du nombre de places). On admet généralement que le point d'équilibre — c'est-à-dire le point où aucun des deux systèmes ne présente réellement plus d'avantages que l'autre — est atteint dans les agglomérations qui comptent environ 1 million d'habitants.

Le métro lourd s'avère néanmoins plus avantageux si, pour l'une ou l'autre raisons, le métro léger ne bénéficie pas en surface d'une réelle priorité par rapport au trafic privé et s'il doit de ce fait circuler en site souterrain sur des tronçons importants.

Question :

Qu'en est-il des discussions métro, pré-métro, métro léger à Bruxelles ? Où en est-on dans la mission qui a été confiée à la Conférence des Bourgmestres ?

Réponse :

En ce qui concerne les questions relatives à l'exploitation future du réseau de la S. T. I. B., aucune décision de principe du Ministre n'a été prise.

Na een onderhoud van de Minister met de Conferentie van Burgemeesters werd afgesproken dat die Conferentie een werkgroep zou instellen, die de Minister voorstellen zou doen welke de mening weergaven van alle overheden van de 19 gemeenten.

Thans wordt het document onderzocht en worden zowel de technische als de begrotingsgegevens van het betrokken ontwerp doorgelicht.

Vraag :

Inzake de M. I. V. A., is er een gebrek aan coördinatie tussen de Ministeries van Openbare Werken en van Verkeerswezen. Het departement van Openbare Werken heeft een tunnel Frankrijklei - Opera aangelegd. Er wordt beweerd dat men onmogelijk een tunnel met geschikte bochten kan aanleggen ingevolge werken uitgevoerd door Openbare Werken. Is dat juist ? Is het waar dat sommige werken die reeds voltooid of in aanbouw zijn, niet in dienst zullen kunnen genomen worden ?

Antwoord :

De werken in uitvoering of ter studie worden verwezenlijkt in nauwe samenwerking met de diensten van Openbare Werken.

Het departement heeft geen kennis van werken waarvan de verwezenlijking onmogelijk zou zijn, noch van werken — gebouwd of te bouwen — die men niet in dienst zou kunnen stellen.

Vraag :

Hoe staat het met het probleem van de S. T. I. C., S. N. C. V. te Charleroi en met de geplande herstructurering ? De in de beleidsnota vermelde investeringsprogrammatie stemt niet overeen met de in de Raad van beheer van de S. T. I. C. verstrekte gegevens.

Te Marchienne-au-Pont wordt een belangrijke infrastructuur momenteel niet gebruikt. Hoe komt dat ?

Antwoord :

1. De herstructurering van de diensten van de N. M. V. B. en van de S. T. I. C. te Charleroi is nog steeds in voorbereiding.

De Administratie is evenwel belast met de oprichting van een vereniging voor het openbaar stedelijk vervoer van de Agglomeratie van Charleroi.

Deze vereniging, waarvan de bestuursorganen zouden zijn samengesteld uit vertegenwoordigers van de maatschappijen, van de plaatselijke besturen en van de Staat, zou geheel verantwoordelijk zijn voor het bestuur van het secundair vervoer binnen de huidige of lichtjes aangepaste zone.

2) De tijdens de Raad van beheer van de S. T. I. C. verstrekte inlichtingen bestonden uit begrotingsvoorstellen die door de Bijzondere Studiedienst waren gedaan op grond van de technische vastleggingsmogelijkheden in 1985.

Die voorstellen zijn door het departement herzien naar aanleiding van de opstelling van de nationale begroting bestemd voor de bevordering van het Stedelijk Vervoer en werden, zoals overigens die van de andere steden, bijgestuurd ten einde ze globaal binnen de grenzen van de toegewezen begroting te houden.

3. De reeds te Marchienne-au-Pont uitgevoerde infrastructuur zal in gebruik worden genomen op het ogenblik dat het laatste baanvak, tussen het Cartier-station en de « pont de la Tréfilerie » voltooid zal zijn.

Suite à un entretien du Ministre avec la Conférence des Bourgmestres, il avait été convenu que ladite Conférence allait constituer un groupe de travail afin de lui présenter des propositions reflétant l'avis de l'ensemble des autorités des 19 communes.

Le document a fait actuellement l'objet d'une étude visant à analyser aussi bien les éléments techniques que budgétaires du projet en cause.

Question :

En ce qui concerne la M. I. V. A., n'y aurait-il pas un manque de coordination entre les Ministères des travaux publics et Ministère des Comunications ? Les travaux publics ont construit un tunnel entre la Frankrijklei et l'Opéra. On prétend qu'il est impossible de construire un tunnel dont les courbes ne seraient pas trop serées, en raison de travaux effectués par les travaux publics. Est-ce exact ? Est-il vrai que certains ouvrages achevés ou en construction ne pouvent êtr mis en service ?

Réponse :

Les travaux en cours ou à l'étude sont réalisés en étroite collaboration avec les services des travaux publics.

Le Département n'a pas connaissance de travaux qui seraient réalisables, ni d'ouvrages — achevés ou en construction — qui ne pourraient être mis en service.

Question :

Qu'en est-il à Charleroi du problème de la S.T.I.C., de la S.N.C.V. et de la restructuration envisagée ? La programmation des investissements mentionnée dans la note de gestion ne correspond pas aux informations données en conseil d'administration de la S.T.I.C.

A Marchienne-au-Pont il y a une infrastructure importante qui est inutilisée actuellement. Qu'en est-il ?

Réponse :

1. La restructuration des services de la S.N.C.V. et de la S.T.I.C. à Charleroi est toujours à l'étude. Toutefois, l'administration a été chargée de la création d'une communauté des transports en commun urbains de l'agglomération de Charleroi.

Cette société dont les organes de direction seraient composés de représentants des sociétés, des pouvoirs locaux et de l'Etat aurait la responsabilité totale de la gestion des transports secondaires à l'intérieur du périmètre actuel ou légèrement adapté.

2. Les informations données au conseil d'administration de la S.T.I.C. étaient des propositions budgétaires établies par le Service spécial d'études sur base des possibilités techniques d'engagement en 1985.

Ces propositions ont été revues par le département lors de l'établissement du budget national affecté à la promotion des transports urbains et ont été corrigées, de même d'ailleurs que celles des autres villes, afin de se maintenir globalement dans les limites du budget attribué.

3. Les infrastructures déjà réalisées à Marchienne-au-Pont seront mises en service au moment où le dernier tronçon, entre la station Cartier et le pont de la Tréfilerie sera terminé.

De ontwikkeling van dit baanvak, dat dwars door de gemeente loopt, heeft heel wat stedebouwkundig en technisch onderzoek gevergd, zowel vanwege de Stad als vanwege het Departement van Verkeerswezen (S. T. I. C. en N. M. V. B.).
De uitvoeringsnormen staan vast; men is bezig met de eigenlijke studie van de uitvoering en de laatste aanbestedingen, zullen waarschijnlijk einde 1985 of begin 1986 kunnen worden gehouden.

Vraag :

Waarom werd de M. I. V. G. uitgekozen voor het project van de trolleybussen dat qua infrastructuurwerken 84 miljoen F kost ?

Antwoord :

De stad Gent werd hiervoor uitgekozen omdat men voor dit project over een vlakke oppervlakte (stratenpatroon) moet beschikken.
Het doel van dit project is o.a. de Belgische industrie de mogelijkheid geven haar produkten kenbaar te maken en de nodige ervaring op te doen om achteraf te kunnen uitvoeren naar andere landen.

Vraag :

1. Wanneer zullen de schuilhuisjes en de fietsenstallingen worden geïnstalleerd te Eeklo ?
2. Welk is de naam van de aannemer en de datum van aanvang der werken voor het schuilhuisje in Eeklo ?

Antwoord :

1. Een aanbesteding van de bouw van 2 fietsenstallingen te Eeklo heeft plaats gehad op 30 januari 1985.
Een fietsenstalling (zone A) zal plaats geven aan 144 fietsen; een tweede (zone B) nabij het autobusstation zal plaats geven aan 174 fieten en dertig bromfietsen.
Binnen de budgettaire mogelijkheden zullen de werken dit jaar voltooid worden.
De schuilhuisjes zouden door de N. M. V. B. geleverd en geplaatst worden.
2. De aanbesteding vond plaats op 30 januari 1985.
De offerten zijn momenteel nog in onderzoek.
De aanvang der werken wordt door de N. M. B. S. voorzien rond 15 juni 1985.

D. Wegverkeer en vervoer over de weg

Vraag :

De beperking van het energieverbruik in het verkeer kan bevorderd worden door voorlichting voor het gebruik van vervoerwijzen met geringer energieverbruik, door het verhogen van de bezettingsgraad van de vervoermiddelen, door het beperken van de verplaatsingsbehoeften via integratie van gebieden voor wonen, werken en andere voorzieningen, door voorlichting over de noodzaak van energiebesparing in het verkeer en het vervoer, enz.

Wat werd terzake door de Regering gedaan ?

Antwoord :

De grote slogan bij de aanprijzing van nieuwe voertuigen is het brandstofverbruik per 100 km. De gemiddelde autobezitter volgt momenteel nauwlettend het verbruik van zijn voertuig. Om rendabiliteitsredenen doet de beroepsvervoerder dit reeds lang.

Dit neemt niet weg dat een voorlichtingscampagne nog een groter effect zou kunnen geven.

La mise au point de ce tronçon traversant le cœur de la localité a nécessité de nombreuses recherches de caractères urbanistique et technique tant de la part de la ville que du département des Communications (S.T.I.C et S.N.C.B.).
Les principes de réalisation sont acquis, les études de réalisation proprement dites sont en cours et les dernières adjudications pourront sans doute intervenir fin 1985 ou début 1986.

Question :

Pourquoi la M. I. V. G. a-t-elle été choisie dans le cadre du projet relatif aux trolleybus, qui exige une dépense de 84 millions pour des travaux d'infrastructure ?

Réponse :

La ville de Gand a été choisie pour ce projet car il fallait en l'occurrence disposer d'une surface plane (réseau des rues).
Ce projet a entre autre pour but de permettre à l'industrie belge de faire connaître ses produits et d'acquérir l'expérience nécessaire pour pouvoir ensuite exporter vers d'autres pays.

Question :

1. Quand les aubettes et les remises à vélos seront-elles installées à Eeklo ?
2. Quel entrepreneur a été chargé de la construction de l'aubette d'Eeklo et quand les travaux débuteront-ils ?

Réponse :

1. Une adjudication pour la construction de 2 remises à vélos à Eeklo a eu lieu le 30 janvier 1985.
Une remise (zone A) permettra d'abriter 144 vélos; la deuxième (zone B), située près de la gare d'autobus accueillera 174 vélos et 30 vélomoteurs.
Les travaux seront dans la limite des possibilités budgétaires, achevés cette année.
Les aubettes seraient livrées et placées par la S. N. C. V.

2. L'adjudication a eu lieu le 30 janvier 1985.
Les soumissions sont actuellement à l'examen.
La S. N. C. B. prévoit que les travaux débuteront vers le 15 juin 1985.

D. Circulation routière et transports routiers

Question :

On peut promouvoir la limitation de la consommation d'énergie dans les transports en informant le public sur l'utilisation de moyens de transport à consommation réduite, en augmentant le degré d'occupation des moyens de transport, en limitant les besoins de déplacement par l'intégration dans une même zone d'espaces d'habitation, de travail et d'autres infrastructures, en informant les gens de la nécessité d'économiser l'énergie dans le domaine des transports, etc.
Quelles ont été les réalisations du Gouvernement en la matière ?

Réponse :

La consommation de carburant par 100 km est actuellement un critère déterminant dans le choix des véhicules neufs. L'automobiliste moyen surveille maintenant de très près la consommation de son véhicule. Quant aux transporteurs professionnels, des raisons de rentabilité les ont incités depuis longtemps déjà à veiller à cette consommation.
Il n'empêche qu'une campagne d'information pourrait encore donner de meilleurs résultats.

De Minister is steeds bereid om een dergelijke campagne, die uiteraard moet uitgaan van de bevoegde overheid terzake — Economische Zaken en Energie — te steunen. Op het vlak van het openbaar vervoer, waarin het brandstofverbruik een van de bijzonderste kostprijsfactoren is, wordt alles ondernomen om het verbruik te drukken.

Vraag :

Welke activiteiten heeft de Commissie voor Wegvervoer aan de dag gelegd in 1984 ?

Antwoord :

In het jaar 1984 werd de Commissie voor Wegvervoer op 3 mei, 14 juni en 6 december samengeroepen.

De Commissie bracht negen adviezen uit. Zes hiervan hadden te maken met de betrouwbaarheid van kandidaat vervoerders of vervoerders.

De andere adviezen betroffen vragen om oprichting van filialen door vervoerondernemingen.

Daarenboven werd in twee van de drie gehouden zittingen het probleem besproken dat verband houdt met de samensmelting van de Commissie voor Wegvervoer en de Commissie voor Wegtarieven.

Vraag :

In de beleidsnota (blz. 27) is er sprake van een versoepeling van de toegang tot het beroep. Welke zijn de criteria daarvoor ?

Er is ook sprake van eerbaarheid. Hoe ziet de Minister de eerbaarheid van een onderneming ?

Quid met de buitenlandse ondernemingen die in België opereren ?

Antwoord :

Bij koninklijk besluit van 5 september 1978 werden drie hoofdvoorwaarden inzake de toegang tot het beroep van vervoerder voor het nationaal en het internationaal goederenvervoer over de weg vastgelegd :

1. betrouwbaarheid;
2. over voldoende financiële draagkracht beschikken;
3. voldoen aan de voorwaarden van vakbekwaamheid.

De betrouwbaarheid blijkt uit een getuigschrift van goed zedelijk gedrag en de vakbekwaamheid blijkt uit een getuigschrift van vakbekwaamheid dat afgegeven wordt aan de kandidaten die met succes een goedgekeurde cursus hebben gevolgd. De financiële draagkracht wordt momenteel niet bepaald.

In het geval van een onderneming (P. V. B. A. of N. V.) moet een van de natuurlijke personen die de vervoerwerkzaamheden van de onderneming permanent en daadwerkelijk leiden aan de voorwaarden inzake betrouwbaarheid en vakbekwaamheid voldoen.

Het ligt niet in de bedoeling van de Minister deze toegangsvoorwaarden te versoepelen.

Wat wel moet worden versoepeld zijn de criteria voor de toegang tot de markt, in casu de afgifte van het vervoerbewijs of de vervoervergunning voor elke vrachtwagen.

Momenteel kan een nieuwe vervoerder gedurende de eerste drie jaar slechts vervoer doen binnen een straal van 25 km rondom zijn vestigingsplaats. Dit lijkt totaal voorbijgestreefd. De afschaffing van die beperking of ten

Le Ministre se déclare prêt à soutenir une telle campagne, dont l'organisation doit naturellement dépendre des administrations compétentes — en l'occurrence celles des Affaires économiques et de l'Energie. En matière de transport public, où la consommation de carburant constitue un des facteurs les plus importants du coût, tout est fait pour limiter cette consommation.

Question :

Quelles ont été les activités de la Commission des transports routiers en 1984 ?

Réponse :

Dans le courant de l'année 1984, la Commission du Transport routier s'est réunie les 3 mai, 14 juin et 6 décembre.

La Commission a émis neuf avis. Six de ceux-ci traitaient de l'honorabilité de candidats transporteurs ou de transporteurs.

Les autres avis concernaient des questions relatives à la création de filiales par des entreprises de transport.

En outre, lors de deux des trois séances tenues en 1984, il a été discuté des problèmes inhérents à la fusion de la Commission des Transports routiers et de la Commission des Tarifs routiers.

Question :

Il est question dans la note de gestion (p. 27) de l'assouplissement de l'accès à la profession. Quels sont les critères en la matière ?

Il est notamment question d'honorabilité. Comment pourrait-on définir l'honorabilité d'une entreprise ?

Qu'en est-il des entreprises étrangères opérant en Belgique ?

Réponse :

L'arrêté royal du 5 septembre 1978 a défini trois conditions essentielles en matière d'accès à la profession de transporteur de marchandises par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux :

1. l'honorabilité;
2. la capacité financière;
3. la capacité professionnelle.

L'honorabilité est attestée par un certificat de bonnes vie et mœurs et la capacité professionnelle par un certificat de capacité professionnelle délivré aux candidats ayant suivi avec succès un cours agréé. La capacité financière n'est pas définie pour l'instant.

En ce qui concerne les entreprises (S. P. R. L. ou S. A.), une des personnes physiques qui dirigent effectivement et en permanence l'activité de transport de l'entreprise, doit satisfaire aux conditions d'honorabilité et de capacité professionnelle exigées.

Il n'entre pas dans l'intention du gouvernement d'assouplir ces conditions d'accès.

Il importe par contre d'assouplir les critères d'accès au marché, en l'occurrence la délivrance du certificat ou de l'autorisation de transport pour chaque camion.

Pendant ses trois premières années d'activité, un nouveau transporteur ne peut actuellement exercer cette activité que dans un rayon de 25 km autour du lieu où il est établi. Cette limitation est totalement dépassée. Sa sup-

minste een redelijke uitbreiding van die straal lijkt de Minister een absolute noodzaak.

Ook de overgangscriteria van vervoerbewijs naar algemene vergunning voor nationaal vervoer zullen fel vereenvoudigd worden.

De buitenlandse firma's die in België wensen te opereren moeten aan dezelfde voorwaarden voldoen en moeten een bedrijfszetel in België hebben.

Vraag :

De gelede bussen van Belgische makelij worden niet toegelaten op de Franse wegen. In antwoord op een mondelinge vraag van de heer Desutter (Parlementaire Handelingen van 22 maart 1984) deelde de Minister mede dat hij dit punt zou voorleggen aan de vergadering van de Ministers van Transport in mei 1984. Wat is het resultaat van deze bijeenkomst ?

Antwoord :

Vorig jaar, ter gelegenheid van het begrotingsdebat, vermeldde de Minister dat hij de problematiek van de gelede bussen ter bespreking ging voorleggen op de E. E. G.-Ministerraad van mei 1984. Dit is spijtig niet gelukt.

Sindsdien werden verschillende kontakten gelegd met de Franse overheid, die evenwel niet bereid is momenteel haar standpunt te veranderen. Gelede autobussen tot 18 meter zijn er toegelaten voor het openbaar vervoer en autocars daarentegen mogen slechts 15,50 meter lang zijn. De wegveiligheid voornamelijk op de bergwegen wordt als hoofdreden naar voor gebracht.

Volgens de Minister zijn autocars van 18 meter momenteel enkel toegelaten in de Benelux-landen, en er is zelfs op E. E. G.-vlak geen meerderheid te vinder om naar 18 meter totale lengte te gaan.

Vraag :

Kan de inschrijving van nieuwe voertuigen niet worden versoepeld ?

Antwoord :

De normale duur van een inschrijving van een nieuw voertuig beloopt twee werkdagen, te rekenen vanaf de datum van ontvangst.

Daarbij moet uiteraard een dag geteld worden voor de verzending.

Weliswaar zijn de eerste drie maanden van het jaar, evenals de maanden juni en juli (grote vakantie), piekmaanden, waarin de periode van twee werkdagen kan uitlopen tot het dubbele.

Om dit jaarlijks terugkomend euvel te verhelpen wordt beroep gedaan op personeel dat normaliter met andere taken belast is. Zelfs met vereenvoudiging van de inschrijvingsformaliteiten, kan de voormelde periode van twee werkdagen onmogelijk teruggebracht worden tot één dag.

Vraag :

Welke zijn de verschillende categorieën van nummerplaten ?

pression, ou pour le moins une extension raisonnable de ce rayon, semble être une nécessité absolue.

De même, on simplifiera considérablement les critères régissant le passage du certificat de transport à l'autorisation générale de transport national.

Les firmes étrangères souhaitant opérer en Belgique doivent satisfaire aux mêmes conditions et doivent avoir un siège d'exploitation en Belgique.

Question :

Les autocars articulés de fabrication belge ne sont pas autorisés à circuler sur les routes françaises. En réponse à une question orale (Annales parlementaires du 22 mars 1984), le Ministre a déclaré qu'il soumettrait ce point à la réunion des Ministres des Transports en mai 1984. Quel a été le résultat de cette réunion ?

Réponse :

Il est exact que le Ministre a déclaré l'année dernière, à l'occasion de l'examen du budget, qu'il soumettrait le problème des autocars articulés au conseil des Ministres de la C. E. E., en mai 1984. Cette démarche n'a malheureusement pas abouti.

Depuis lors, plusieurs contacts ont eu lieu avec les autorités françaises, qui ne sont toutefois pas disposées pour l'instant à modifier leur point de vue. La longueur maximum autorisée reste donc fixée à 18 m pour les autobus articulés et à 15,50 m pour les autocars articulés. Cette différence est justifiée par des impératifs de sécurité routière, notamment sur les routes dem ontagne.

Le Ministre ajoute qu'à sa connaissance les autocars articulés de 18 m ne sont actuellement autorisés à circuler que dans les pays du Benelux et qu'il n'existe pas de majorité sur le plan de la C. E. E. pour adopter la norme de 18 m.

Question :

Ne pourrait-on assouplir la procédure d'immatriculation des véhicules nouveaux ?

Réponse :

La durée normale d'immatriculation d'un véhicule nouveau comporte deux jours ouvrables à partir de la date de réception, auxquels il convient d'ajouter un jour pour l'expédition. Je n'ignore pas que les trois premiers mois de l'année ainsi que les mois de juin et de juillet (grandes vacances) sont des mois d'activité intense et que la période de deux jours ouvrables peut à ce moment-là durer jusqu'à deux fois plus longtemps.

Afin de remédier à cette situation qui se représente chaque année, il est fait appel à du personnel qui est normalement chargé d'autres tâches. Même en simplifiant, comme je le souhaite vivement, les formalités d'immatriculation, la période de deux jours ouvrables ne peut être ramenée à un seul jour.

Question :

Quelles sont les diverses catégories de plaques d'immatriculations ?

Antwoord :

Er zijn momenteel in België niet minder dan 14 verschillende nummerplaten :

1) platen voor het Koninklijk Hof : alleen cijfers;
2) A-platen : Ministers, Staatssecretarissen, Eerste Voorzitter van het Hof van Cassatie, Eerste Voorzitter van de Raad van State, Eerste Voorzitter van het Rekenhof, bisschoppen, secretarissen-generaal, kabinetschefs, enz.;
3) P-platen : Kamerleden en Senatoren;
4) E-platen : Gewest- en Gemeenschapsraden;

5) CD-platen : diplomaten;
6) EUR-platen : ambtenaren Europese Gemeenschappen;

7) EURO-platen : ambtenaren Eurocontrol;
8) AVN-platen)
EVN-platen) NAVO;
FVN-platen)
9) SHAPE-platen : ambtenaren SHAPE;
10) CA- en DA-platen : voor tijdelijk in België verblijvende personen;
11) transit-platen : voor niet in België verblijvende personen;
12) handelaarsplaten : voor personen met het beroep van aan- en verkoop van motorvoertuigen;
13) proefrittenplaten : voor bouwers, monteerders, koetswerkmakers van voertuigen;
14) gewone nummerplaten : platen met 5 tekens of platen met 6 tekens.

Vraag :

Wat betreft het rijbewijs zouden de opleidingsmethoden moeten versoepeld worden.

Zal men een oplossing zoeken voor de kandidaten die leermoeilijkheden ondervinden ?

Antwoord :

In het ontwerp van koninklijk besluit tot invoering van het Belgisch rijbewijs naar Europees model wordt voorzien in bepaalde versoepelingen, namelijk inzake de geldigheid van het voorlopig rijbewijs die van 6 op 9 maand wordt gebracht, en de geldigheid van het theoretisch examen dat van 1 jaar op 2 jaar wordt gebracht.

De Minister bevestigt zijn standpunt dat de twee opleidingsmethoden moeten bewaard blijven.

Voor kandidaten met leermoeilijkheden zijn er nu reeds speciale zittingen voor het theoretisch examen voorzien. Zij dienen wel het bewijs te leveren dat hun mentale en/of intellectuele mogelijkheden en/of alfabetisatiepeil onvoldoende zijn om het audiovisueel theoretisch examen af te leggen zoals voorgeschreven, bij middel van bijvoorbeeld een attest van een psycho-medisch-sociaal centrum, een O. C. M. W.-instelling, een instituut voor bijzonder onderwijs, enz...

Vraag :

Hoever staat men met het Europees rijbewijs ?

Wie is gemachtigd om de medische attesten af te geven ?

Antwoord :

Het ontwerp van koninklijk besluit tot invoering van een Belgisch rijbewijs naar Europees model werd ter mede-

Réponse :

Il existe actuellement en Belgique 14 catégories de plaques d'immatriculation :

1) les plaques de la Cour : ne comportent que des chiffres;
2) les plaques A : Ministres, Secrétaires d'Etat, Premier Président de la Cour de cassation, Premier Président du Conseil d'Etat, Premier Président de la Cour des comptes, évêques, secrétaires généraux, chefs de cabinet, etc...;
3) les plaques P : membres de la Chambre et du Sénat;
4) les plaques E : conseils des Communautés et des Régions;
5) les plaques CD : diplomates;
6) les plaques EUR : fonctionnaires des Communautés européennes;
7) les plaques EURO : les fonctionnaires d'Eurocontrol;
8) les plaques AVN)
EVN) OTAN;
FVN)
9) les plaques SHAPE : fonctionnaires du SHAPE;
10) les plaques CA et DA : personnes résidant temporairerement en Belgique;
11) les plaques transit : personnes ne résidant pas en Belgique;
12) les plaques marchand : personnes faisant le commerce des véhicules automobiles;
13) les plaques d'essai : pour les constructeurs, monteurs, carrossiers;
14) les plaques ordinaires : plaques comportant 5 ou 6 caractères.

Question :

En ce qui concerne le permis de conduire, les méthodes de formation devraient être assouplies.

Essaiera-t-on de trouver une solution pour les candidats qui connaissent des difficultés d'apprentissage ?

Réponse :

Le projet d'arrêté royal instituant un permis de conduire belge de type européen prévoit certains assouplissements notamment en ce qui concerne la validité du permis de conduire provisoire qui est portée de six à neuf mois, et la validité de l'examen théorique qui est portée de un à deux mois.

Le Ministre confirme son point de vue selon lequel les deux méthodes de formation doivent être conservées.

Pour les candidats qui ont des difficultés d'apprentissage, des sessions spéciales sont déjà prévues pour l'examen théorique. Ils doivent justifier que leurs aptitudes mentales et/ou intellectuelles et/ou que leur niveau d'alphabétisation sont insuffisants pour passer l'examen théorique audio-visuel tel qu'il est prévu, au moyen par exemple d'une attestation délivré par un centre psycho-médico-social, un établissement dépendant d'un C. P. A. S., d'un institut d'enseignement spécial, etc...

Question :

Où en est le permis de conduire européen ?

Qui est compétent pour délivrer les attestations médicales ?

Réponse :

Le projet d'arrêté royal instaurant un permis de conduire belge du type européen a été soumis au contreseing des

ondertekening voorgelegd aan de verschillende Ministers die erbij betrokken zijn (Justitie, Binnenlandse Zaken, Buitenlandse Betrekkingen, Tewerkstelling en Arbeid, Volksgezondheid).

Momenteel bevindt dit ontwerp zich op het Kabinet van een van deze Ministers.

Volgens het systeem dat in het ontwerp van koninklijk besluit voorzien is, zal het geneeskundig attest afgeleverd worden door de door de betrokkene gekozen geneesheer. Dit lijkt de beste oplossing voor de honderdduizenden betrokkenen.

Vraag :

De besprekingen van de nieuwe technische voorschriften voor de bedrijfsvoertuigen hebben twee jaar geduurd. Is er coördinatie op het vlak van de verkeersveiligheid tussen de Departementen Verkeerswezen en Openbare Werken ?

Wat is de totale lengte van een vrachtwagen en de maximum snelheid ?

Antwoord :

De onderhandelingen inzake het nieuwe technisch reglement waaraan de motorvoertuigen en hun aanhangwagens moeten voldoen, hebben inderdaad meer dan twee jaar geduurd. Alle betrokkenen en met name het Departement Openbare Werken hebben met het departement Verkeerswezen samengewerkt op een opbouwende manier.

Het koninklijk besluit van 16 november 1984 is de concretisatie van deze vruchtbare onderhandelingen.

Dit besluit is gebaseerd op twee grote krachtlijnen, de verhoging van de verkeersveiligheid en de aanpassing van de voertuigen aan de technologische en economische evolutie.

Anderzijds werden door dit koninklijk besluit een reeks E. E. G.-verplichtingen in de nationale reglementering ingebouwd.

Zo dienen de nieuwe personenauto's en de auto's met een dubbele functie (de zogenaamde breaks of stationwagens) vanaf 1 januari 1987 verplicht uitgerust te zijn met veiligheidsgordels voor alle zitplaatsen.

Wat specifiek de lengte van de bedrijfsvoertuigen betreft werden met uitzondering van de solo vrachtwagens — waarvan de lengte van 11 meter op 12 meter werd gebracht — geen verhogingen toegestaan.

De totale lengte van een combinatie trekker + oplegger bleef 15,50 meter en die van de combinatie vrachtwagen + aanhangwagen bleef 18 meter.

De toegelaten snelheid van de vrachtwagens — 60 km per uur op gewone wegen en 90 km per uur op autosnelwegen — wordt niet in dit koninklijk besluit bepaald. Terzake werden geen wijzigingen uitgevaardigd.

Vraag :

Zullen de hogere toegelaten maximale gewichten van de bedrijfsvoertuigen geen hogere uitgaven betekenen voor de gemeenten ?

Antwoord :

Bij koninklijk besluit van 16 november 1984 werden de bepalingen van het technisch reglement inzake de hoogste toegelaten gewichten van de bedrijfsvoertuigen grondig gewijzigd.

Bij een eerste oogopslag kan gedacht worden dat de wegen door die hogere gewichten meer zullen aangetast worden.

différents Ministres concernés (Justice, Intérieur, Relations extérieures, Emploi et Travail, Santé publique).

Ce projet se trouve actuellement au cabinet de l'un de ces Ministres.

Selon le système prévu dans le projet d'arrêté royal, l'attestation médicale sera délivrée par le médecin choisi par l'intéressé. Cela semble être la meilleurs solution pour les centaines de milliers d'intéressés.

Question :

L'examen des nouvelles prescriptions techniques relatives aux véhicules utilitaires ont duré deux ans. Existe-t-il une coordination dans le domaine de la sécurité routière entre les Départements des Communications et des Travaux publics ?

Quelles sont la longeur totale et la vitesse maximum autorisées d'un camion ?

Réponse :

Les négociations relatives au nouveau règlement technique auquel doivent satisfaire les véhicules automobiles et leurs remorques, ont en effet duré plus de deux ans. Toutes les parties intéressées, et notamment le Département des Travaux publics, ont apporté leur collaboration constructive au département.

L'arrêté royal du 16 novembre 1984 est la concrétisation de ces négociations fructueuses.

Cet arrêté est basé sur deux grandes lignes de force, l'accroissement de la sécurité routière et l'adaptation des véhicules à l'évolution technologique et économique.

Cet arrêté royal a par ailleurs introduit une série d'obligations C. E. E. dans la réglementation nationale.

C'est ainsi que tous les sièges des nouvelles voitures et des voitures mixtes (breaks) devront être pourvus de ceintures de sécurité à partir du 1er janvier 1987.

En ce qui concerne plus particulièrement la longueur des véhicules utilitaires, aucune augmentation n'est accordée sauf pour les camions dont la longueur autorisée a été portée de 11 à 12 mètres.

La longueur totale d'un ensemble tracteur + semi-remorque est maintenu à 15,50 mètres et celle d'un ensemble camion + remorque est maintenue à 18 mètres.

La vitesse autorisée des camions (60 km à l'heure sur route ordinaire et 90 km à l'heure sur autoroute) n'est pas fixée dans cet arrêté royal. Aucune modification n'a été publiée en la matière.

Question :

L'augmentation des poids maximums autorisés pour les véhicules utilitaires n'occasionnera-t-elle pas des dépenses supplémentaires pour les communes ?

Réponse :

L'arrêté royal du 16 novembre 1984 a fondamentalement modifié les dispositions du règlement technique relatif aux poids maximums autorisés des véhicules utilitaires.

On pourrait penser *a priori* que du fait de cette augmentation de poids, les détériorations causées aux routes seront

Niets is echter minder waar, want terzelfdertijd werden de asdrukken verlaagd van 13 ton naar 10 ton voor een draagas en 12 ton voor een aangedreven as.

Dit is een uniek reglement in die zin dat enerzijds de vervoerders met dit soort vrachtwagens meer kunnen vervoeren en dat de wegen er anderzijds minder door aangetast worden.

Vraag :

Het adviescomité voor taxi's, geïntegreerd in het comité van advies voor de personenvervoerdiensten over de weg, bracht advies uit over wijzigingen aan de wet inzake taxi's, de invoering van criteria van vakbekwaamheid en tarifaire problemen. Heeft de Minister de bedoeling de wet terzake aan te passen ? Zo ja, in welke zin ?

Antwoord :

De administratie heeft inderdaad de opdracht gekregen om de wet van 27 december 1974 betreffende de taxidiensten te wijzigen om er een efficiënter bescherming van de term « taxi » in op te nemen.

De invoering van een marge-tarief, waarvoor eveneens een wijziging van de wet vereist is, wordt overwogen.

Een voorstel in die zin werd gedaan aan de Minister van Economische Zaken die terzake bevoegd is. Zijn antwoord wordt ingewacht.

Eisen inzake de vakbekwaamheid van de exploitanten van taxi-diensten kunnen bij koninklijk besluit worden opgelegd. Het probleem werd grondig onderzocht. Hierover werd nog geen definitieve beslissing genomen. Hoewel de Minister geen principieel bezwaar heeft, wordt vastgesteld dat een van de patronale organisaties hiertegenover formeel gekant is, zodat een bijkomend onderzoek noodzakelijk is.

Vraag :

Waar blijven de reglementaire bepalingen betreffende de bedrijfsvoertuigen die in België in overtreding rijden ?

Antwoord :

Het wetsontwerp inzake de onmiddellijke inning van de boeten bij overtreding van de reglementering op het goederenvervoer en het personenvervoer, inzonderheid begaan door buitenlanders, werd eind verleden jaar in de Senaat goedgekeurd en zal eerstdaags in de Commissie voor de Infrastructuur van de Kamer besproken worden.

Het is de bedoeling van de Minister daar snel mee vooruit te gaan.

Vraag :

De aandacht wordt gevestigd op de wachttijden voor de technische controle van de voertuigen. Hoe kan men dat verhelpen ?

Antwoord :

Nadat in 1983 de openingsuren van de stations voor de technische controle werden uitgebreid naar 45 uur per

plus importantes. Il n'en est toutefois rien, car dans le même temps les masses maximum par essieu ont été abaissées de 13 à 10 tonnes pour un essieu porteur et à 12 tonnes pour un essieu moteur.

Ce règlement est unique en ce sens que, d'une part, les transporteurs pourront accroître la capacité de ce type de véhicule et que, d'autre part, les routes subiront moins de dégâts.

Question :

Le comité consultatif des taxis, qui fait partie du comité consultatif des services de transport de personnes par route, a émis un avis sur certaines modifications de la loi relative aux taxis, sur l'instauration de critères de qualification professionnelle et sur certains problèmes tarifaires. Le Ministre a-t-il l'intention d'adapter la loi en la matière ? Dans l'affirmative, en quel sens ?

Réponse :

L'administration a en effet été chargée de préparer certaines propositions de modification de la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxi en vue de l'organisation d'une protection plus efficace du terme « taxi ».

L'instauration d'un tarif plancher, qui requiert également une modification de la loi, est envisagée.

Une proposition en ce sens a été faite au Ministre des Affaires économiques qui est compétent en la matière. La réponse est attendue.

Il est possible d'instaurer, par arrêté royal, des critères relatifs à la qualification professionnelle des exploitants de services de taxis. Le problème a fait l'objet d'un examen approfondi. Aucune décision définitive n'a encore été prise en la matière. Bien que le Ministre ne voie aucune objection de principe à cette instauration, l'une des organisations patronales y est formellement opposée, de sorte qu'une étude complémentaire s'impose.

Question :

Où en est l'élaboration de dispositions réglementaires visant à sanctionner les véhicules utilitaires qui commettent des infractions en Belgique ?

Réponse :

Le projet de loi relatif à la perception immédiate des amendes en cas d'infraction à la réglementation sur le transport de marchandises et de personnes, qui vise particulièrement les transporteurs étrangers, a été adopté par le Sénat à la fin de l'année dernière et sera prochainement examiné par la Commission de l'Infrastructure de la Chambre.

Le Ministre veillera à ce que ce dossier progresse rapidement.

Question :

Un membre attire l'attention sur les temps d'attente dans les centres d'inspection automobile. Comment y remédier ?

Réponse :

On n'a plus constaté de temps d'attente anormalement long depuis que la durée d'ouverture des centres d'inspec-

week, werden bijna geen abnormaal lange wachttijden meer geconstateerd.

De slechte weersomstandigheden van de voorbij maand januari hebben de voorbije weken voor een tijdelijke overlast in bepaalde stations gezorgd. Op enkele uitzonderingen na begint alles terug normaal te verlopen.

Vraag :

Zijn speciale spatlappen al dan niet verplicht ?

Antwoord :

Een ontwerp van koninklijk besluit tot invoering van speciale spatlappen voor de bedrijfsvoertuigen zal binnenkort aan de Koning voor ondertekening kunnen worden voorgelegd. De voorbereiding vraagt enige tijd omdat technische goedkeuringsvoorwaarden moeten opgesteld worden.

Deze invoering zal een grote verhoging van de zichtbaarheid van de voertuigen tot gevolg hebben en dus een heel positief effect hebben op de verkeersveiligheid.

De spatlappen zullen in een eerste fase verplicht worden voor alle nieuwe bedrijfsvoertuigen en vervolgens geleidelijk voor de bestaande voertuigen.

Vraag :

De recent uitgevaardigde signalisatie van de fietsen brengt heelwat kosten mee. Moeten ook de zondagsrijders die uitrusting voeren ?

Antwoord :

Bij koninklijk besluit van 21 december 1983 werd met ingang van 1 januari 1985 verplicht dat alle fietsen, met uitzondering van de koersfietsen en de kleine fietsen en minifietsen, moeten uitgerust zijn met goedgekeurde reflectoren vooraan, achteraan en zijdelings.

Deze uitgevaardige maatregelen verhogen ontegensprekelijk de verkeersveiligheid, niet het minst de veiligheid van de zondagsrijders.

De nieuwe uitrusting, zelfs te koop in kit, kost 200 à 300 F, en is heel gemakkelijk te plaatsen.

Vraag :

In de hoofdstad is het fietsen bijna levensgevaarlijk. Sporadisch bestaat hier en daar wel een stukje fietspad maar een samenhangend netwerk van fietsroutes ontbreekt.

Kan terzake door het Ministerie van Verkeerswezen niets ondernomen worden ?

Antwoord :

Fietspaden ressorteren onder de bevoegdheid van de gemeenten zo het gaat om gemeentewegen en onder de bevoegdheid van het Ministerie van Openbare Werken voor de rijks- en provinciale wegen.

De bevoegdheid van de Minister van Verkeerswezen is beperkt tot de goedkeuring of niet-goedkeuring van de aanvullende reglementen terzake genomen door de gemeentelijke overheid.

Anderzijds zet de Brusselse agglomeratie een project op het getouw om een fietssnelweg met een breedte van 5 meter dwars doorheen de stad te trekken.

tion automobile a été portée à 45 heures par semaine en 1983.

Les intempéries de janvier dernier ont provoqué une surcharge temporaire dans certains centres d'inspection. A quelques exceptions près, la situation redevient normale.

Question :

Les pare-boue spéciaux sont-ils obligatoires ou non ?

Réponse :

Un projet d'arrêté royal instaurant l'usage de pare-boue spéciaux pour les véhicules utilitaires sera soumis prochainement à la signature du Roi. La préparation requiert un certain temps, étant donné que des conditions techniques d'homologaton doivent être fixées.

L'usage de ces pare-boue permettra d'améliorer considérablement les conditions de visibilité et favorisera donc la sécurité routière.

Ces pare-boue seront obligatoires, dans un premier temps, pour tous les nouveaux véhicules utilitaires et, ensuite, progressivement pour les véhicules existants.

Question :

Les mesures promulguées récemment en matière de signalisation des bicyclettes entraînent des frais importants. Les cyclistes du dimanche doivent-ils également se munir de cet équipement ?

Réponse :

L'arrêté royal du 21 décembre 1983 prévoit qu'à dater du 1er janvier 1985, toutes les bicyclettes, hormis les vélos de course, les petits vélos et les mini-vélos, doivent être équipée de catadioptres agréés visibles à l'avant, à l'arrière et sur les côtés.

L'application de ces mesures accroît indiscutablement la sécurité routière, et notamment celle des cyclistes du dimanche.

Le nouvel équipement, qui peut s'obtenir en kit, coûte de 200 à 300 F et son placement est très simple.

Question :

C'est presque au prix de leur vie que les cyclistes circulent dans la capitale. Il existe bien ça et là de petits tronçons de piste cyclable, mais un réseau cohérent fait défaut.

Le Ministre des Communications ne peut-il pas prendre d'initiatives en la matière ?

Réponse :

Les pistes cyclables relèvent de la compétence des communes lorsqu'il s'agit de routes communales et du Ministère des Travaux publics pour les routes nationales et provinciales.

La compétence du Ministre des Communications se limite à l'approbation ou au rejet des règlements complémentaires édictés en la matière par les communes.

En outre, l'Agglomération bruxelloise met actuellement sur pied un projet de piste cyclable large de 5 mètres et traversant la ville.

Vraag :

Waarom dienen de burgemeesters op te treden bij de aanstelling van de signaalgevers bij wandel of loopwedstrijden ?

Antwoord :

Vooreerst dient opgemerkt dat het de burgemeesters zijn die op grond van artikel 9 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer een sportwedstrijd of -competitie toelaten.

Naar analogie met de reglementering van de wielerwedstrijden zijn het ook de burgemeesters die het aantal signaalgevers bepalen die zij nodig achten voor het verzekeren van de veiligheid op de plaatsen welke zij op het parcours aangeven.

Bedoelde signaalgevers krijgen immers dezelfde bevoegdheid om het verkeer te regelen bij de doortocht van de wedstrijd. Om die reden werd het dan ook noodzakelijk geacht de machtiging van de burgemeester te vereisen ten einde een zekere garantie te hebben omtrent de aangestelde personen.

Vraag :

1. Bestaat er een modelreglement inzake residentieel parkeren ?

2. Wordt er daaromtrent informatie verstrekt aan de gemeenten ?

Antwoord :

1. Een model van aanvullend reglement werd reeds gegeven in het ministerieel rondschrijven van 14 november 1977 betreffende de aanvullende reglementen en de plaatsing van de verkeerstekens (*Belgisch Staatsblad* van 17 december 1977).

Dit model kan dienen voor elke te nemen maatregel.

2. Nadere inlichtingen omtrent deze materie en de te nemen aanvullende reglementen werden aan de gemeentebesturen gegeven in het ministerieel rondschrijven van 1 juni 1984 betreffende het residentieel parkeren (*Belgisch Staatsblad* van 28 juni 1984).

Vraag :

1. Wie is bevoegd voor de afgifte van de parkeerkaart « Bewoner » ?

2. Hoe kan men discriminatie vermijden ?

Antwoord :

1. De bijzondere parkeerkaarten van bewoner worden afgeleverd door het gemeentebestuur. Deze kwestie is geregeld in het Ministerieel Besluit van 1 juni 1984 waarbij de personen die de kaart van bewoner kunnen bekomen en de overheid die bevoegd is om deze kaart af te leveren worden aangeduid en waarbij het model ervan alsmede de modaliteiten van afgifte en van gebruik werden bepaald. (*Belgisch Staatsblad* van 28 juni 1984).

Opgemerkt zij dat de kaarten van bewoner A en B op aanvraag door het gemeentebestuur afgeleverd worden. Zij mogen slechts afgeleverd worden aan natuurlijke personen die wonen aan de openbare weg (art. 2).

Question :

Pourquoi les bourgmestres doivent-ils intervenir dans la désignation des signaleurs en cas de compétition de marche ou de course à pied ?

Réponse :

Il convient tout d'abord de souligner qu'en vertu de l'article 9 de la loi relative à la police de la circulation routière, ce sont les bourgmestres qui autorisent l'organisation d'une course ou d'une compétition sportive.

Par analogie avec la réglementation relative aux courses cyclistes, ce sont également les bourgmestres qui déterminent le nombre de signaleurs nécessaires pour assurer la sécurité aux endroits qu'ils indiquent sur le parcours.

Ces signaleurs peuvent en effet régler la ciculation lors du passage de la course. C'est pourquoi, il a été estimé nécessaire que l'autorisation soit accordée par bourgmestre, afin d'avoir une certaine garantie quant aux personnes désignées.

Questions :

1. Existe-t-il un règlement modèle en matière de stationnement résidentiel ?

2. Les administrations communales sont-elles informées à ce sujet ?

Réponse :

1. Un modèle de règlement complémentaire a déjà été publié par le biais de la circulaire ministérielle du 14 novembre 1977 relative aux règlements complémentaires et au placement de la signalisation routière (*Moniteur belge* du 17 décembre 1977).

Ce modèle est valable pour toutes les mesures à prendre.

2. Les administrations communales ont été informées sur cette question et sur les règlements complémentaires à prendre, par le biais de la circulaire ministérielle du 1er juin 1984 relative au stationnement résidentiel (*Moniteur belge* du 28 juin 1984).

Questions :

1. Qui est habilité à délivrer la carte de riverain ?

2. Comment peut-on éviter les discriminations ?

Réponse :

1. C'est l'administration communale qui délivre les cartes de riverain. Cette matière est réglée par l'arrêté ministériel du 1er juin 1984 (*Moniteur belge* du 28 juin 1984), qui prévoit quelles sont les personnes qui peuvent obtenir la carte et quelle est l'autorité habilitée à la délivrer. Il prévoit également un modèle de la carte ainsi que les modalités de délivrance et d'utilisation.

Il est à noter que : « Les cartes de riverain A et B sont délivrées sur demande par l'administration communale. Elles ne peuvent l'être qu'à des personnes physiques habitant le long de la voie publique (art. 2).

Bijzondere gebruiksmodaliteiten van de parkeermeters werden voorzien overeenkomstig artikel 27.3.1 van het verkeersreglement op de politie van het wegverkeer indien het om een kaart van bewoner A gaat (art. 27.3.1 : op plaatsen met parkeermeters is de parkeertijd beperkt volgens de gebruiksmodaliteiten van deze toestellen. Het voertuig moet uiterlijk bij het verstrijken van deze tijd de parkeerplaats verlaten hebben);

Parkeerplaatsen worden gereserveerd voor de bewoners overeenkomstig artikel 27*ter* van hetzelfde reglement indien het over een kaart van bewoner B gaat (art. 27.3.3 : is de parkeermeter buiten gebruik dan moet de parkeerschijf gebezigd worden volgens de modaliteiten van 27.1). Er mag slechts één kaart van bewoner afgeleverd worden aan een familie die onder hetzelfde dak woont.

2. De plaatsen waar een bijzonder regime wordt ingevoerd voor de bewoners worden bepaald door de gemeenten volgens de ter plaatse geldende noden en onder hun volle verantwoordelijkheid. Discriminatie tussen bewoners van een straat waar het systeem wordt ingevoerd is anderzijds uitgesloten aangezien voormelde reglementering nauwkeurig bepaalt wie voor een kaart in aanmerking komt en het ministerieel rondschrijven terzake ook uitdrukkelijk stelt dat men niet mag weigeren een kaart toe te kennen aan een persoon die aan de reglementaire vereisten voldoet.

Vraag :

Zullen de verkeersregels van toepassing op de ruiters worden herzien ?

Antwoord :

De gestelde problemen zoals o.m. de plaats op de openbare weg en de vereiste minimumleeftijd van de ruiters worden reeds door het departement onderzocht ten einde tot een voor alle weggebruikers veilige oplossing te komen.

E. Vervoer te water en Regie voor Maritiem Transport

Vraag :

Welke zijn de bevoegdheden van het Ministerie van Verkeerswezen inzake het havenbeleid ?

Welke zijn de bevoegdheden van het Ministerie van Openbare Werken inzake havens ?

Antwoord :

De bevoegdheden van het Ministerie van Verkeerswezen blijken uit de koninklijke besluiten in verband met de oprichting van de Commissie ter bevordering van de havenbelangen en de oprichting van de directie havenbelangen.
Deze koninklijke besluiten werden genomen op 2 april 1963.

a) *De Commissie*

De Nationale Commissie ter bevordering van de havenbelangen, op 3 januari 1978 omgevormd tot Nationale Commissie voor het havenbeleid, heeft volgens artikel 2 tot taak het bestuderen van de verschillende factoren van het vervoer, van de investeringen en van de algemene economie die een terugslag kunnen hebben op 's lands havenpolitiek.

Des modalités particulières d'utilisation des parcomètres sont prévues, conformément à l'article 27.3.1 du règlement général sur la police de la circulation routière s'il s'agit d'une carte de riverain A (art. 27.3.1 : Aux emplacements munis de parcomètres, la durée du stationnement est limitée suivant les modalités de leur utilisation. Le véhicule doit avoir quitté l'emplacement au plus tard à l'expiration de cette durée);

Des emplacements de stationnement sont réservés aux riverains conformément à l'article 27*ter* du même règlement, s'il s'agit d'une carte de riverain B (art. 27.3. : Lorsque le parcomètre est hors d'usage, le disque de stationnement doit être employé suivant les modalités du 27.1). Il ne peut être délivré qu'une carte de riverain au maximum par famille habitant sous le même toit.

2. Le choix des endroits où les riverains bénéficient d'un régime particulier appartient à la commune, qui décide souverainement en fonction des besoins locaux. Toute discrimination entre les riverains d'une rue où ce système est en vigueur est d'autre part exclue, puisque la réglementation précitée prévoit clairement quelles sont les personnes qui peuvent obtenir la carte et que la circulaire ministérielle en la matière dispose explicitement qu'il ne peut être refusé d'attribuer une carte à une personne qui satisfait aux exigences réglementaires.

Question :

Où en est la révision des règles du Code de la Route applicables aux cavaliers ?

Réponse :

Les problèmes tels que l'endroit de la voie publique où doivent se trouver les cavaliers ainsi que l'âge minimum requis de ceux-ci sont déjà à l'étude dans les services compétents afin de parvenir à une solution qui assure la sécurité de tous les usagers de la route.

E. Transports par eau et Régie des transports maritimes

Question :

Quelles sont les compétences du Ministère des Communications en matière de politique portuaire ?

Quelles sont les compétences du Ministère des Travaux publics en ce qui concerne les ports ?

Réponse :

Les compétences du Ministère des Communications sont précisées dans l'arrêté royal portant création de la Commission nationale pour favoriser les intérêts portuaires et dans l'arrêté royal portant création d'une direction des intérêts portuaires. Ces arrêtés royaux ont été pris le 2 avril 1963.

a) *La Commission*

La Commission nationale pour favoriser les intérêts portuaires, transformée en Commission nationale de la politique portuaire le 3 janvier 1978, a pour objet, selon l'article 2, l'étude des différents facteurs des transports, des investissements et de l'économie générale susceptibles d'influencer la politique portuaire nationale.

Artikel 3 bepaalt dat de Minister van Verkeerswezen bij de Commissie elke kwestie aanhangig kan maken die met haar taak verband houdt en dat hij haar de door andere betrokken Ministers opgeworpen kwesties onderwerpt. De Commissie zendt haar besluiten en adviezen aan de Minister van Verkeerswezen die ze in voorkomend geval mededeelt aan de betrokken Ministers.

b) *De Directie*

De Directie voor de Havenbelangen heeft tot taak de maatregelen tot het voeren van een nationale havenpolitiek te bestuderen, voor te bereiden en te coördineren, met inachtneming van de werkzaamheden van de Nationale Commissie voor het Havenbeleid.

Aan de Directie worden o.m. de volgende taken opgedragen :

a) aanleggen van een documentatie betreffende de economische en sociale aspecten van de exploitatie van de havens, met inbegrip van hun toevoer- en afvoermogelijkheden;

b) economische studie van de havenproblemen;

c) uitbrengen van advies over de functies van de havens, inzonderheid wat betreft de uitrusting, de organisatievorm en de algemene economische problemen die met die functies verband houden;

d) uitbrengen van advies over de voorstellen in verband met de havens die, bij de rijksbesturen worden ingediend, met uitsluiting van de voorstellen welke betrekking hebben op de problemen van de infrastructuur;

e) tot stand brengen van de vereiste samenwerking met alle betrokken organen, inzonderheid met het Bureau voor Economische Programmatie (omgevormd tot het Planbureau) en met de uitvoerings- en exploitatieorganen van de havens;

f) verzekeren van het secretariaat van de Nationale Commissie ter bevordering van de havenbelangen (omgevormd tot Nationale Commissie voor het Havenbeleid).

De bevoegdheid van het Ministerie van Openbare Werken kan als volgt worden omschreven : het is belast met het uitvoeren van de investeringen voor de havens en de maritieme toegangswegen.

Het Ministerie van Openbare Werken kan optreden hetzij rechtstreeks als bouwheer, hetzij door het verlenen van subsidies voor investeringen aan de havenbesturen.

Als besluit komt het erop neer dat het Ministerie van Verkeerswezen de prioriteiten dient te bepalen inzake het te voeren havenbeleid. Dit komt erop neer te bepalen waar en wanneer de investeringen in de havens dienen te geschieden.

Vraag :

Hoever staat het met het havenbeleid ?

Een historisch overzicht wordt gevraagd van de Nationale Commissie voor het Havenbeleid.

Antwoord :

In de periode 1978-1983 vergaderde de Nationale Commissie voor het Havenbeleid 28 maal in plenaire zitting en er werden 15 adviezen uitgebracht.

In het jaar 1984 vergaderde de Nationale Commissie voor het Havenbeleid drie maal in plenaire zitting en er werden twee adviezen uitgebracht.

L'article 3 prévoit : le Ministre des Communications peut saisir la Commission de toute question relative à son objet; il lui soumet les questions soulevées par les autres Ministres intéressés. La Commission transmet ses conclusions et avis au Ministre des Communications qui en fait part, le cas échéant, aux Ministres intéressés.

b) *La Direction*

La Direction des intérêts portuaires est chargée d'étudier, de préparer et de coordonner les mesures destinées à la réalisation d'une politique portuaire nationale en tenant compte des travaux de la Commission nationale de politique portuaire.

Les tâches suivantes sont notamment confiées à la direction :

a) constituer une documentation concernant les aspects économiques et sociaux de l'exploitation des ports, y compris leurs possibilités d'acheminement et d'écoulement;

b) l'étude économique des problèmes portuaires;

c) émettre un avis au sujet des fonctions des ports, notamment en matière d'équipement, de mode d'organisation et sur les problèmes d'économie générale afférents à ces fonctions;

d) émettre un avis au sujet des propositions relatives aux ports introduites auprès des services publics, à l'exclusion des propositions concernant des problèmes d'infrastructure;

e) réaliser la coopération nécessaire avec les organes intéressés, notamment avec le Bureau de programmation économique (actuellement le Bureau du Plan) et les organes d'exécution et d'exploitation portuaires;

f) assurer le secrétariat de la Commission nationale pour favoriser les intérêts portuaires (actuellement la Commission nationale de politique portuaire).

Les compétences du Ministère des Travaux publics peuvent se définir comme suit : il est chargé d'exécuter les investissements pour les ports et les voies d'accès maritimes.

Le Ministère des Travaux publics peut intervenir soit directement en tant que maître de l'ouvrage, soit en octroyant des subventions aux administrations portuaires pour qu'elles effectuent les investissements.

En guise de conclusion, on peut dire que le Ministère des Communications doit déterminer les priorités de la politique portuaire à mener. Cela revient à déterminer où et quand les investissements doivent être effectués dans les ports.

Question :

Qu'en est-il de la politique portuaire ? Voudriez-vous donner un aperçu historique des avis de la Commission nationale de politique portuaire.

Réponse :

Dans la période 1978-1983, la Commission nationale de politique portuaire s'est réunie 28 fois en session plénière et a émis 15 avis.

En 1984, la Commission nationale de politique portuaire s'est réunie trois fois en session plénière et 2 avis ont été émis.

In chronologische volgorde werden volgende adviezen gegeven :

Datum	Titel van de adviezen
11 juni 1979	Havenrechten.
11 juni 1979	Loodsrechten (meerdeheidsadvies met bijkomende adviezen van de havens van Brugge-Zeebrugge en Oostende).
13 november 1979	Loodsrechten (tweede advies).
14 april 1980	Vissershavens van Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge.
15 oktober 1980	Beheer van de jachthavens langs de kust.
24 juni 1981	Begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het jaar 1982.
24 juni 1981	Oprichting van een kolenterminal aan het petroleumdok in de haven van Gent (Ghent Coal).
24 juni 1981	Vestiging van de N.V. Seabulk te Zeebrugge (Haven van Brugge-Zeebrugge).
7 april 1982	Afwijkingen op het vaarverbod op zondagen en wettelijke feestdagen voor de binnenvaart.
1 september 1982	Prognose voor het vervoer van massagoederen in Belgische zeehavens.
1 september 1982	Begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het jaar 1983.
8 december 1982	Retributies voor pijpleidingen binnen de zeehavens.
5 januari 1983	Verslag « Commissie Haven Gent - Toegang Zee ».
6 juli 1983	Begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het jaar 1984.
6 juli 1983	Subsidiëringsbeleid voor investeringen in de havens.
7 maart 1984	Kostenbatenanalyse van een project genoemd « Diepwaterkade » in de achterhaven te Brugge-Zeebrugge; Studie van het Ministerie van Openbare Werken, Bestuur der Waterwegen, november 1983.
25 juli 1984	Budgettair jaar waarin de bouw van een diepwaterkade van 300 m in de achterhaven van Zeebrugge (haven Brugge-Zeebrugge) dient te worden ingeschreven.

Het ontslag van de voorzitter werd bij koninklijk besluit van 21 januari 1985 aanvaard met ingang van 1 september 1984.

Tot op heden is er nog geen nieuwe voorzitter aangesteld.

Vraag :

1. De opstarting van de Riegie voor Maritiem Transport zonder kapitaal is absuurd. Een kapitaalinbreng vanwege de Staat en de privé dringt zich op. Hoever staat men in dit verband ? Kan een leasing-formule interessant zijn ?

Les avis suivants classés chronologiquement ont été donnés :

Date	Titre des avis
11 juin 1979	Droits de port.
11 juin 1979	Droits de pilotage (avis majoritaire assorti d'avis complémentaires des ports de Brugge-Zeebrugge et d'Ostende).
13 novembre 1979	Droits de pilotage (second avis).
14 avril 1980	Ports de pêche de Nieuwpoort, Ostende et Zeebrugge.
15 octobre 1980	Gestion des ports de plaisance à la côte.
24 juin 1981	Budget du Ministère des Travaux publics pour l'année 1982.
24 juin 1981	Construction d'un terminal charbonnier au petroleumdok dans le port de Gent (Ghent Coal).
24 juin 1981	Implantation de la S. A. Seabulk à Zeebrugge (port de Brugge-Zeebrugge).
7 avril 1982	Dérogations à l'interdiction de naviguer les dimanches et jours fériés pour la navigation intérieure.
1 septembre 1982	Prospective au sujet du transport de marchandises en vrac dans les ports maritimes belges.
1 septembre 1982	Budget du Ministère des Travaux publics pour l'année 1983.
8 décembre 1982	Redevances pour pipe-lines dans les zones portuaires.
5 janvier 1983	Rapport « Commissie Haven Gent - Toegang Zee ».
6 juillet 1983	Budget du Ministère des Travaux publics pour l'année 1984.
6 juillet 1983	Politique de subventionnement d'investissements dans les ports.
7 mars 1984	Analyse coût-bénéfice d'un projet dénommé « Quai en eau profonde » dans l'arrière-port de Brugge-Zeebrugge; Etude du Ministère des Travaux publics, Administration des Voies hydrauliques, novembre 1983.
25 juillet 1984	Année budgétaire sur laquelle il y a lieu d'imputer la construction d'un quai en eau profonde de 300 m dans l'arrière-port de Zeebrugge (port de Brugge-Zeebrugge).

La démission du président au 1er septembre 1984 a été acceptée par arrêté royal du 21 janvier 1985.

Aucun nouveau président n'a été désigné jusqu'à présent.

Questions :

1. Il est absurde que la Régie des Transports maritimes ne possède pas de capital. Un apport en capital de la part de l'Etat et du secteur privé s'impose. Où en est-on à ce sujet ? Une formule de leasing ne serait-elle pas intéressante ?

2. Er dient ook gedacht aan vlootvernieuwing. Welke zijn de vooruitzichten terzake wat betreft investeringen ?

3. Wat het beleid van de R. M. T. betreft stellen er zich ook vragen. Soepelheid in het beheer is vrijwel onmogelijk omwille van de statuten. Verantwoordelijkheden worden van de R. M. T. naar de Minister en vice-versa doorgeschoven. Wijzigingen dringen zich op. Wat is het standpunt terzake ?

4. In het Staatsblad van 11 januari 1985 verscheen het koninklijk besluit van 16 november 1984 tot vaststelling van het maximum effectief van het statutair personeel van de R. M. T. De weerhouden cijfers zijn de personeelsbehoeften voor de kalmste periodes. Nog andere maatregelen zijn voorzien zoals het vaststellen van een bijzonder kader om de seizoenbehoeften alsook dringende tijdelijke behoeften op te vangen. Hoever staat men daarmee ?

5. Welke is de concurrentiële situatie van de R. M. T. t.o.v. andere maritieme lijnen ?

Antwoord :

1. Kapitaal :

Bij haar oprichting in 1971 werd de R. M. T. inderdaad stiefmoederlijk behandeld inzake begin kapitaal. Niettegenstaande steeds positieve exploitatieresultaten (behalve in 1981) waren onvoldoende middelen beschikbaar voor de nodige vlootvernieuwing en onderhoud/aanpassing van haveninfrastructuur.

De Minister heeft een zieke R. M. T. geërfd. Er moesten dringend maatregelen getroffen worden.

In het R. M. T.-saneringsplan (1984-1990) worden benevens de maatregelen tot verbetering van de exploitatieresultaten ook maatregelen tot verbetering van de financiële resultaten voorzien o.m. de inbreng van minstens 500 miljoen F.

Deze kapitaalinbreng moet door privé-gelden aangebracht worden. Het is uitgesloten dat de Staat vers geld in de R. M. T. pompt. De R. M. T. moet zelfbedruipend worden.

Een werkgroep heeft zich gebogen over de manier waarop privé-gelden binnen het bedrijf kunnen gebracht worden, ook over de leasing-formule.

Uit een eerste studie blijkt dat een leasing-formule bepaalde juridische moeilijkheden met zich meebrengt (statuutswijzingen).

Deze aangelegenheid wordt verder door de bevoegde diensten onderzocht.

Inmiddels is het zo dat de R. M. T. om haar likwiditeitsbehoeften te dekken een roll-over krediet heeft aangevraagd (in DM).

2. Vooruitzichten vlootvernieuwing :

Overeenkomstig het saneringsplan worden in de loop van dit jaar twee schepen omgebouwd om hun vervoerscapaciteit te vergroten (nagenoeg verdubbelen).

Samenhangend daarmede zal door de R. M. T. ook een nieuwe inschepingsinstallatie gebouwd worden te Oostende.

Daarbuiten zijn er voor de eerstkomende jaren geen belangrijke investeringen te voorzien.

De ombouw van de P. M. E. en P. M. C. voorzien in het saneringsplan kadert in deze vlootvernieuwing.

2. Il convient également de penser au renouvellement de la flotte. Quelles sont les perspectives en ce domaine ainsi qu'en matière d'investissements ?

3. La politique de la Régie des Transports maritimes suscite elle aussi certaines questions. Les statuts rendent toute souplesse de gestion pratiquement impossible. La Régie et le Ministre se renvoient mutuellement les responsabilités. Il est impérieux de remédier à cet état de choses. Quel point de vue le Ministre adopte-t-il à ce propos ?

4. L'arrêté royal du 16 novembre 1984 fixant l'effectif maximum du personnel statutaire de la Régie des Transports maritimes a été publié dans le *Moniteur belge* du 11 janvier 1985. Les chiffres retenus représentent les besoins en personnel durant les périodes les plus calmes. D'autres mesures sont encore prévues, telles que l'établissement d'un cadre spécial destiné à répondre aux besoins saisonniers ainsi qu'aux besoins temporaires urgents. Quelle est la situation en la matière ?

5. Quelle est la situation concurrentielle de la Régie des Transports maritimes par rapport aux autres lignes maritimes ?

Réponse :

1. Capital :

Lors de sa création en 1971, la Régie des Transports maritimes a effectivement été défavorisée en ce qui concerne son capital initial. En dépit du fait que ses résultats d'exploitation furent toujours positifs (sauf en 1981), la Régie n'a jamais disposé de moyens suffisants pour procéder au renouvellement nécessaire de sa flotte ainsi qu'à l'entretien et à la modernisation de son infrastructure portuaire.

C'est donc d'une Régie des Transports maritimes malade que le Ministre a hérité et il s'imposait de prendre des mesures urgentes.

Outre des mesures visant à améliorer les résultats d'exploitation, le plan d'assainissement de la Régie des Transports maritimes (1984-1990) prévoit également des mesures destinées à améliorer les résultats financiers et, notamment, l'apport d'au moins 500 millions de F.

Cet apport de capital devra toutefois provenir du secteur privé puisqu'il est exclu que l'Etat injecte de l'argent frais dans la Régie des Transports maritimes. Il faut en effet que la Régie vole de ses propres ailes.

Un groupe de travail s'est penché sur les diverses possibilités d'attirer du capital privé dans l'entreprise et a notamment envisagé la formule du leasing.

Il ressort néanmoins d'une première étude que la formule du leasing poserait certains problèmes juridiques (changement de statut).

Cette question est actuellement examinée dans les services compétents.

Entre-temps, la Régie des Transports maritimes a demandé un crédit roll-over (en DM) pour couvrir ses besoins en liquidités.

2. Prévisions en matière de renouvellement de la flotte :

Conformément au plan d'assainissement, deux navires seront transformés dans le courant de cette année en vue d'accroître (quasiment doubler) leur capacité de transport.

Dans le cadre de ces travaux, la R. T. M. construira également une nouvelle installation d'embarquement à Ostende.

En dehors des travaux cités, aucun investissement important n'est prévu pour les prochaines années.

La transformation du « Princesse Marie-Esmeralda » et du « Princesse Marie-Christine », prévue dans le plan d'assainissement entre dans le cadre du renouvellement de la flotte.

Technisch zullen deze schepen dermate gemoderniseerd worden dat het niet nodig is en vooral niet verantwoord (er zijn geen middelen beschikbaar tot 1990 in het kader van het saneringsplan) andere vlootvernieuwing door bouw/aankoop te realiseren.

Wat echter niet belet dat de R. M. T. op de gepaste ogenblikken over de nodige capaciteit kan beschikken om aan de commerciële behoeften te voldoen (bvb. huur).

3. Statuutswijzigingen :

De R. M. T. heeft nog geen eigen statuut. (Een ontwerp bevindt zich wel bij Openbaar Ambt).

Tot dan is de statuut voor het Rijkspersoneel van toepassing. Dit statuut kan in sommige gevallen remmend werken op personeelsvlak v.b. wat snelle of tijdelijke aanwervingen voor plotse seizoenbehoeften betreft.

Het koninklijk besluit nº 241 betreffende maatregelen tot verbetering van de bedrijfsresultaten van de R. M. T. voorziet echter in maatregelen die hieraan verhelpen (art. 4 en art. 5).

Volgens artikel 4 zijn contractuele aanwervingen mogelijk voor een maximumduur van één jaar mits het akkoord van de Inspectie van Financiën.

Artikel 5 voorziet in interne mobiliteit van het personeel.

Anderzijds is het ook waar dat een aanpassing van het personeelsstatuut uiterst moeizaam verloopt, nl. het jetfoil dossier (personeelsformatie, administratief statuut) dat pas recentelijk goedgekeurd kon worden niettegenstaande deze dienst reeds sedert 1981 operationeel is...

De oprichtingswet van de R. M. T. (1 juli 1971) heeft een grotere invloed op de werking van de R. M. T. Hier kunnen inderdaad wijzigingen van bepaalde artikelen van deze oprichtingswet overwogen worden als die kunnen bijdragen tot een soepeler en beter beheer van de R. M. T.

De stroefheid is echter een algemeen kenmerk van een staatsadministratie en is inherent aan de organisatie van deze, bvb. de toekenning van bepaalde leveringen, werken enz...

Het is in die context dat sommigen voorstander zijn van privé-uitbating van de Oostende-Doverlijnen.

4. Benuttiging van het personeel :

Overeenkomstig het saneringsplan wordt het maximum aantal statutaire personeelsleden door natuurlijke afvloeiing teruggebracht tot de minimum continu behoeften per groep.

Seizoenschommelingen in deze behoeften worden in de eerste plaats opgevangen door interne mobiliteit en daarna door aanwerving in contractueel verband zolang als nodig in funktie van de tijdelijke behoeften.

Zoals bepaald in het saneringsplan van de R. M. T. moet het bijzonder tijdelijk kader dinnen de 100 man/jaar blijven voor 1985.

Een ontwerp van indeling werd opgemaakt (zie hieronder). Mettertijd zullen de noden duidelijker worden (voor eventuele aanpassingen). In elk geval zal slechts aangeworven worden volgens de dienstbehoeften. De tijdelijke personeelsformaties worden per koninklijk besluit bekrachtigd.

1985 — Bijzonder tijdelijk kader

I. Directie Materieel + Hulpdiensten :

— periode 1.1.1985-31.3.1985 =
3 maand × 84 man = 252 m/m

— periode 1.10.1985-31.12-1985 =
3 maand × 110 man = 330 m/m

La modernisation technique de ces navires sera telle qu'il ne sera plus nécessaire et surtout plus justifié (en vertu du plan d'assainissement, il n'y a plus de moyens disponibles jusqu'en 1990) de construire ou d'acheter d'autres navires, ce qui n'empêche toutefois pas que la R. T. M. puisse disposer en temps utile de la capacité nécessaire pour satisfaire aux besoins commerciaux (location par exemple).

3. Modifications de statut :

La Régie des transports maritimes n'a pas encore de statut propre (un projet se trouve à la Fonction publique).

Entre-temps, le statut du personnel de l'Etat est d'application. Ce statut peut dans certains cas constituer une entrave, par exemple en ce qui concerne le recrutement rapide ou temporaire de personnel pour satisfaire aux besoins saisonniers et soudains.

L'arrêté royal nº 241 relatif aux mesures d'amélioration des résultats d'exploitation de la Régie des transports maritimes prévoit toutefois des mesures pour remédier à cette situation (art. 4 et 5).

L'article 4 prévoit qu'il est possible d'effectuer des recrutements contractuels pour une durée maximum d'un an moyennant l'accord de l'Inspection des Finances.

L'article 5 prévoit une mobilité interne du personnel.

Il est d'autre part exact que la modification du statut du personnel se fait péniblement. Je pense au dossier Jetfoil (cadre du personnel, statut administratif) qui vient tout juste d'être approuvé alors que ce service est déjà opérationnel depuis 1981 ...

La loi portant création de la Régie des transports maritimes (1er juillet 1971) influence considérablement le fonctionnement de la Régie. On peut en effet envisager de modifier certains articles de cette loi si cette modification contribue à assouplir et à améliorer la gestion de la Régie des transports maritimes.

La rigidité est toutefois une caractéristique générale des administrations publiques et est inhérente à leur organisation, par exemple en ce qui concerne l'attribution de fournitures et de travaux.

C'est dans cette optique que certains sont partisans de la privatisation des lignes Ostende-Douvres.

4. Effectif du personnel :

Conformément au plan d'assainissement, l'effectif maximum du personnel statutaire est remené aux besoins continus minimums par groupe par le biais des départs naturels.

La Régie fait face aux variations saisonnières de ces besoins en recourant à la mobilité interne et, accessoirement, en recrutant du personnel contractuel en fonction des besoins temporaires.

Comme prévu dans le plan d'assainissement de la Régie des transports maritimes, le cadre spécial temporaire ne peut dépasser 100 unités/an en 1985.

Un projet de répartition a été élaboré (voir ci-dessous). Les besoins se préciseront progressivement (pour d'éventuelles modifications). En tout cas, la Régie n'effectuera des recrutements qu'en fonction des besoins du service. Un arrêté royal a fixé les cadres temporaires du personnel.

1985 — Cadre spécial temporaire

I. Direction Matériel + Services de secours :

— période du 1er janvier au 31 mars 1985 =
3 mois × 84 unités = 252 unités/m

— période du 1er octobre au 31 décembre 1985 =
3 mois × 110 unités = 330 unités/m

II. Administratie :

12 maand × 8 man = 96 m/m

III. Hoger dek :

12 maand × 2 man = 24 m/m

IV. Lager dek :

12 maand × 4 man = 48 m/m

V. Machine :

12 maand × 8 man = 96 m/m

VI. Marconist :

12 maand × 2 man = 24 m/m

VII. Controle :

12 maand × 6 man = 72 m/m

VIII. Vleugelboottechnici :

9 maand × 3 man = 27 m/m

IX. Zomer 1985 :

Luitenanten : 111 m/m
Marconisten : 36 m/m

X. Officier-hoofdwerktuigkundige

12 maand × 1 man = 12 m/m

Brigadechef voor scheepswerk

12 maand × 4 man = 48 m/m

Operateur mechanograaf 2e kl.

12 maand × 2 man = 24 m/m

= 1 200 m/m

$= \frac{1\,200}{12} =$ 100 m/jaar

5. Concurrentiële situatie R. M. T. t.o.v. andere maritieme lijnen :

In de trafiek tussen de Belgische kusthavens en Dover-Folkestone (short sea) bekleedt de R. M. T. (in samenwerking met haar Poolpartner S. U. K. L.) de eerste plaats voor passagiers en voor personenwagens en autocars, de tweede plaats voor vrachtwagens (wegens beperkte capaciteit).

In de bredere rang tussen Zeebrugge-Boulogne en Dover-Folkestone bekleedt R. M. T. de 3e plaats voor personen en voor personenwagens en autocars en de 2e plaats voor vrachtwagens.

De R. M. T. is niet bedrijvig op de lange routes. De trafiek daarop is overigens kleiner zodat de rangschikking niet zou gewijzigd worden.

Vraag :

Wat is het aandeel respectievelijk van de R. M. T., Schiaffino, Thownsend Thoresen en North Sea Ferries qua passagiers vrachtvervoer ?

Wat is het aandeel van de ferry-boats ?

Welke evolutie kent het verkeer naar Engeland en wat zijn de vooruitzichten terzake ?

II. Administration :

12 mois × 8 unités = 96 unités/m

III. Pont supérieur :

12 mois × 2 unités = 24 unités/m

IV. Pont inférieur :

12 mois × 4 unités = 48 unités/m

V. Machine :

12 mois × 8 unités = 96 unités/m

VI. Radiotélégraphiste :

12 mois × 2 unités = 24 unités/m

VII. Contrôle :

12 mois × 6 unités = 72 unités/m

VIII. Techniciens d'hydroptère :

9 mois × 3 unités = 27 unités/m

IX. Eté 1985 :

Lieutenants : 111 unités/m
Radiotélégraphistes : 36 unités/m

X. Officier chef-mécanicien :

12 mois × 1 unité = 12 unités/m

Chef de brigade mécanicien de bord :

12 mois × 4 unités = 48 unités/m

Opérateur mécanographe :

12 mois × 2 unités = 24 unités/m

1 200 unités/m

$= \frac{1\,200}{12} =$ 100 unités/an

5. Situation concurrentielle de la R. T. M. par rapport aux autres lignes maritimes :

En ce qui concerne le trafic entre les ports de la côte belge et les ports anglais de Douvres et de Folkestone (short sea), la R. T. M. occupe (en collaboration avec S. U. K. L., son partenaire au sein du Pool) la première place pour les passagers, les voitures et les autocars. Elle n'occupe que la deuxième place pour les camions en raison de sa capacité limitée.

Si on élargit la comparaison au trafic entre Zeebrugge/Boulogne et Douvres/Folkestone, la R. T. M. occupe la 3e place pour les personnes, les voitures et les autocars, et la 2e place pour les camions.

La R. T. M. n'exploite aucun long-courrier. Le trafic de ce type de lignes est d'ailleurs moins important et ne modifierait pas le classement.

Question :

Quelle est la part de marché de la R. T. M., de Schiaffino, de Thownsend Thoresen et de North Sea Ferries en matière de transport de passagers et de camions ?

Quelle est la part des ferry-boats ?

Comment évolue le trafic vers l'Angleterre et quelles sont les perspectives en la matière ?

Antwoord :

Aandeel in passagiersvervoer :
R. M. T. 55 %; Thownsend Thoresen 43 %, North Sea Ferries 2 %, Schiaffino 0 %.

Aandeel in vrachtwagen vervoer :

R. M. T. 33 %, Thownsend Thoresen 56 %, North Sea Ferries 3 %, Schiaffino 8 %.
De ferry-boats vervoeren per jaar een paar honderd passagiers en vrachtwagens.
Evolutie : Passagiersvervoer stagnerend. Vrachtwagenvervoer expansief (10 à 15 %).

Vraag :

Het Ministerie van Openbare Werken huurt twee boten bij de Flandria-rederij. Ook het Ministerie van Verkeerswezen huurt een schip. Waartoe dient dit ?

Antwoord :

Het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, dat onder het Ministerie van Verkeerswezen ressorteert, beheert thans nog een enkele openbare veerdienst, nl. die op de Schelde tussen Hoboken (op de rechteroever) en Kruibeke (op de linkeroever).
Deze veerdienst ressorteerde tot op 1 juli 1934 onder het Ministerie van Openbare Werken. Hij werd, vanaf 2 juli 1934, door het koninklijk besluit van 31 december 1936, aan het departement van Verkeerswezen overgedragen.
Sinds 1 oktober 1970 is de exploitatie van die overzetdienst in concessie gegeven aan de N. V. Provinciale Stoombotendiensten Flandria te Antwerpen.

Vraag :

1. Welke is de politiek van de Minister ten overstaan van de schepen onder Belgische vlag ?
2. Wat verstaat men onder « nationale Belgische lijnen », « Belgische reders », « nationale scheepvaartmaatschappij », « nationale Koopvaardij » ?
3. Worden scheepskredieten toegekend aan buitenlanders ?

Antwoord :

1. Recente E. E. G. en O. E. S. O. statistieken tonen aan dat door Belgische vlagschepen slechts ± 5 % van de nationale gegenereerde buitenlandse handel wordt verscheept.

Gezien het overeenkomstig percentage in o.a. de overige E. E. G.-landen werkelijk hoger ligt, met name Verenigd Koninkrijk (27,1 %), Frankrijk (21,2 %), Nederland (8,7 %) en West-Duitsland (20 %), acht de Minister het opportuun een maritiem beleid te bewerkstelligen dat de Belgische rederijen toelaat een billijk aandeel te vervoeren van onze eigen in/uitvoer.

België doet een aanzienlijke inspanning om een gedeelte van zijn buitenlandse handel via operaties zoals leningen van Staat tot Staat, via de Delcrederedienst te financieren of de betalingen t.o.v. de Belgische leveranciers te garanderen. Het is dan ook normaal dat zoveel mogelijk deze Staatsinterventie terugvloeit naar Belgische belangen o.m. de Belgische reders.

Een toenemend aantal Afrikaanse, Aziatische en Amerikaanse ontwikkelingslanden trachten unilateraal via restrictieve wetgevingen het vervoer van en naar hun havens op te leggen aan hun nationale vloten (o.a. door vrachtencontrolebureaus, van voornoemde landen, in Belgische havens).

Réponse :

Répartition du trafic passagers :
R. T. M. 55 %, Thownsend Thoresen 43 %, North Sea Ferries 2 %, Schiaffino 0 %.

Répartition du trafic camions :

R. T. M. 33 %, Thownsend Thoresen 56 %, North Sea Ferries 3 %, Schiaffino 8 %.
Les ferry-boats transportent annuellement quelques centaines de passagers et de camions.
Evolution : Si le transport de passagers stagne, le transport de camions est en expansion (10 à 15 %).

Question :

Le Ministère des Travaux publics loue deux bateaux à la société Flandria. Le Ministère des Communications loue également un bateau à cette même société. A quelle fin ?

Réponse :

L'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure, qui relève du département des Communications, n'exploite plus, à l'heure actuelle, qu'un seul bac public, qui relie la rive droite de l'Escaut (Hoboken) à la rive gauche (Kruibeke).
Jusqu'au 1er juillet 1934, ce service de bacs dépendait du Ministère des Travaux publics. Le 2 juillet 1934, il a été transféré au département des Communications (arrêté royal du 31 décembre 1936).
Enfin, le 1er octobre 1970, l'exploitation de ce service de bacs a été concédée à la S. A. Provinciale Stoombotendiensten Flandria, d'Anvers.

Question :

1. Quelle politique le Ministre mène-t-il vis-à-vis des navires battant pavillon belge ?
2. Qu'entend-on par « lignes nationales belges », par « armateurs belges » (Compagnie maritime nationale) et par « marine marchande nationale » ?
3. Accorde-t-on des crédits maritimes à des étrangers ?

Réponse :

1. Des statistiques récentes de la C.E.E. et de l'O.C.D.E. ont démontré que les navires battant pavillon belge ne transportent que 5 % environ du volume total de notre commerce extérieur.

Etant donné que ce pourcentage est sensiblement plus élevé dans d'autres pays de la C. E. E., tels le Royaume-Uni (27,1 %), la France (21,2 %), les Pays-Bas (8,7 %) et la République fédérale d'Allemagne (20 %), le Ministre estime qu'il s'indique de mettre en œuvre une politique maritime qui permette aux armateurs belges de transporter une part équitable de nos exportations et importations.

La Belgique fait un effort considérable pour financer une partie de son commerce extérieur par des opérations telles que des prêts d'Etat à Etat, par le biais de l'Office du Ducroire, ou garantir les paiements à effectuer aux fournisseurs belges. Il est dès lors normal que ce soit des intérêts belges, notamment les armateurs belges, qui recueillent autant que possible le bénéfice de cette intervention de l'Etat.

De plus en plus de pays africains, asiatiques et américains en voie de développement tentent de réserver unilatéralement à leurs flottes nationales, par le biais de législations restrictives, le transport à partir et à destination de leurs ports (notamment par l'installation de bureaux de contrôle des frets dans les ports belges).

Voor al deze redenen is het wenselijk en zelfs noodzakelijk dat onze schepen onder Belgische vlag (of ander dekking van een cognossement uitgegeven door een Belgische reder) behoorlijk en zonder discriminatie moeten kunnen opereren zoals dit het geval is in omliggende E. E. G.-Lidstaten, met een maximaal vervoer onder Belgische vlag van onze buitenlandse maritieme handel.

Hierbij wenst hij te benadrukken welke rol deze nationale vloot kan spelen inzaken tewerkstelling zowel aan boord van deze vaartuigen als voor de aanverwante industrieën (havenbedrijven, toelevering, scheepsbouw, enz.). Hiervoor zal ook in coördinatie met E. E. G.-Lidstaten actie worden genomen tot adequate bestrijding van beperkende maatregelen in het zeevervoer o.a. opheffing van alle vrachtbureaus.

2. Het begrip « Belgische nationale lijn » dient gesitueerd in de toepassing van de U. N. C. T. A. D.-Gedragscode voor lijnvaartconferences ondertekend te Genève op 6 april 1974 en internationaal van kracht geworden op 6 oktober 1983 na de ratificatie door Nederland en West-Duitsland (enigen in E. E. G. op heden).

Deze code voorziet een deelname van de « nationale lijnen » aan het maritiem vervoer van de « nationale » maritieme buitenlandse handel.

Deze code voorziet ondermeer dat de nationale autoriteiten de criteria bepalen waaronder een reder die zijn hoofdzetel in dat land heeft kan erkend worden als nationale lijn. Gezien het in de bedoeling ligt deze Gedragscode te ratificeren zijn momenteel consultaties aan de gang tussen de betrokken Belgische maritieme middens en de overheid om deze criteria nader te omschrijven, rekening houdende met de visie van de E. E. G.-Commissie ad hoc.

De wet van 25 januari 1984 tot bescherming van de Belgische koopvaardij geeft reeds een definitie van « nationale scheepvaartmaatschappij ».

De Nationale Koopvaardij is het geheel van de handelszeeschepen varende onder Belgische vlag en de hiervoor noodzakelijke diensten aan wal.

3. Er worden slechts scheepskredieten toegestaan aan instellingen opgericht naar Belgisch recht en hebbende hun zetel in België.

Vraag :

Een vaartuig mag het strand niet naderen op een afstand van minder dan 200 meter beneden de laagwaterlijn. Deze regel wordt regelmatig, vooral door sportvissers, overschreden.

De zeevaartpolitie blijkt niet over de nodige manschappen en het nodige materiaal te beschikken om controle terzake uit te voeren.

Op willekeurige plaatsen worden vis en garnaal op het strand verkocht zonder controle noch van Financiën noch van de B. T. W.-diensten noch van Volksgezondheid.

Welke maatregelen meent de Minister terzake te kunnen nemen ?

Antwoord :

De zeevaartpolitie beschikt over twee politieboten en een aantal wagens om controle op de kuststrook uit te oefenen.

Het is wel zo dat de nodige kaderuitbreiding speciaal voor de politieboten nog niet kon worden toegestaan zodat uit de effectieven bestemd voor andere opdrachten dient te worden geput.

Pour toutes ces raisons, il est souhaitable et même indispensable que nos navires battant pavillon belge (ou naviguant sous la couverture d'un connaissement émis par un armateur belge) puissent opérer dans de bonnes conditions et sans discrimination, comme ils le font dans les pays voisins membres de la C. E. E., en transportant un volume maximum de notre commerce extérieur maritime sous pavillon belge.

Le Ministre souligne à ce propos le rôle que peut jouer la flotte nationale en matière d'emploi tant à bord des navires qu'en ce qui concerne les industries connexes (entreprises portuaires, sous-traitance, construction navale, etc.). Des actions seront également menées en ce domaine en coordination avec les Etats membres de la C. E. E. pour lutter efficacement contre les mesures restrictives entravant le transport maritime et notamment pour supprimer tous les bureaux de transport.

2. Il convient de situer la notion de « ligne nationale belge » dans le contexte de l'application du Code de conduite de la C.N.U.C.E.D. pour les conférences maritimes, signé à Genève le 6 avril 1974 et dont l'entrée en vigueur au niveau international remonte au 6 octobre 1983, après la ratification par les Pays-Bas et la République fédérale d'Allemagne, seuls pays de la C. E. E. à avoir ratifié ce Code à ce jour.

Ce Code prévoit une participation des « lignes nationales » au transport maritime du commerce extérieur maritime « national ».

Ce Code prévoit notamment que les autorités nationales définissent les critères suivant lesquels un armateur ayant son siège principal dans le pays peut être reconnu comme ligne nationale. Etant donné que la Belgique a l'intention de ratifier ce Code de conduite, des consultations réunissent actuellement les instances maritimes belges concernées et les pouvoirs publics afin de définir ces critères avec plus de précision tout en tenant compte du point de vue de la Commission compétente de la C. E. E.

La loi du 25 janvier 1984 protégeant la marine marchande belge donne déjà une définition de la « compagnie maritime nationale ».

La marine marchande nationale regroupe quant à elle l'ensemble des navires marchands battant pavillon belge ainsi que l'ensemble des services portuaires qui en dépendent.

3. Les crédits maritimes ne sont accordés qu'aux établissements de droit belge ayant leur siège en Belgique.

Question :

Aucun bâtiment ne peut s'approcher à moins de 200 mètres de la ligne de marée basse. Il n'est pas rare que cette règle soit violée, surtout par des amateurs de pêche sportive.

La police maritime ne semble pas disposer d'effectifs et de moyens suffisants pour effectuer des contrôles en la matière.

D'autre part, des ventes de poisson et de crevettes sont organisées à divers endroits de la plage. Ces ventes ne sont soumises à aucun contrôle ni des Finances, ni des services de la T. V. A. ou de la Santé publique.

Quelles sont les mesures que le Ministre compte prendre à cet égard ?

Réponse :

La police maritime dispose de deux vedettes et d'un certain nombre de voitures pour effectuer des contrôles le long de la côte.

Comme aucune extension de cadre n'a encore pu être accordée pour les vedettes de police, il est nécessaire de faire appel à du personnel normalement destiné à d'autres missions.

De maatregelen tot controle op de verkoop vallen niet onder de bevoegdheid van het departement van Verkeerswezen.

Vraag :

Wanneer zullen de besprekingen omtrent de radarketen afgerond zijn ?

Antwoord :

Kontractsluiting door Nederland en België met Philips zijn planmatig volgens de stand van zaken per 1 februari 1985, voorzien rond 1 september a.s. Deze datum is evenwel afhankelijk van de goedkeuring door de Nederlandse Tweede Kamer van de wijzigingen aan de Belgisch-Nederlandse Raadovereenkomst van 29 november 1978, wijzigingen die tot doel hebben het oorspronkelijk opzet (gecentraliseerde scheepvaartbegeleiding) aan te passen aan de sedert 1978 veranderde operationele inzichten (decentralisatieconcept).

Vraag :

Voor de realisatie van de radarketen voorziet men een termijn van 5 jaar. Waarom zo een lange termijn ?

Antwoord :

Het concept van decentralisatie voorziet in de oprichting van een Scheldecoördinatiecentrum te Vlissingen, regiocentrales te Zeebrugge, Terneuzen en Hansweert, en radartorens te Westkapelle, Vlissingen, Cadzand, Hoofdplaat en Zeebrugge.
Buiten de bouwkundige dienen voorzieningen tot stand te komen voor de aanmaak van de nodige radarapparatuur, van het informatieverwerkend systeem, van werktuigkundige en elektrotechnische apparatuur. Die voorzieningen zijn niet op de markt doch dienen speciaal voor bedoelde walradarketen te worden gefabriceerd. Anderzijds vergen de bouwwerken de nodige studie, planning, aankoop van de nodige terreinen, enz.

Vraag :

Behoort de verdieping van de Schelde niet tot de bevoegdheid van het Ministerie van Openbare Werken ?

Antwoord :

De verdieping van de Schelde en meer bepaald het programma 48'/43' wordt beschouwd als een investering.

De uitvoering van deze investering behoort tot de bevoegdheid van het Ministerie van Openbare Werken.
Het Ministerie van Verkeerswezen besliste dat deze investering prioritair is op advies van de Nationale Commissie voor het Havenbeleid.

Vraag :

Het ruimen van wrakken buiten de territoriale wateren is een taak voor het departement van Verkeerswezen. Het ruimen van wrakken binnen de territoriale wateren een taak voor het departement van Openbare Werken.
Ware het niet aangewezen hiermede één bestuur te belasten ?

Antwoord :

De in de praktijk toegepaste bevoegdheidsregeling, namelijk het Ministerie van Openbare Werken voor wrakken op

Le contrôle des ventes n'étant pas du ressort du Département des Communications, il ne lui appartient pas de prendre des mesures à cet égard.

Question :

Quand aboutiront les discussions à propos de la chaîne radar sur l'Escaut occidental ?

Réponse :

D'après la situation au 1er février 1985, un contrat devrait être signé entre la Belgique et les Pays-Bas d'une part, et la société Philips d'autre part aux environs du 1er septembre prochain. Cette date ne pourra toutefois être respectée que si la deuxième Chambre néerlandaise ratifie les modifications qui ont été apportées au Traité radar belgo-néerlandais du 29 décembre 1978. Ces modifications visent à adapter l'objectif initial (guidage centralisé de la navigation) à l'évolution des concepts opérationnels depuis 1978 (concept de décentralisation).

Question :

Pour la réalisation de la chaîne de radars, on prévoit un délai de 5 ans. Pourquoi prévoir un délai aussi long ?

Réponse :

Il est prévu, dans le cadre de la décentralisation, de créer un centre de coordination de l'Escaut à Vlissingen, des centrales régionales à Zeebrugge, Terneuzen et Hansweert, et des tours de radar à Westkapelle, Vlissingen, Cadzand, Hoofdplaat et Zeebrugge.
En dehors de la construction des bâtiments, des équipements doivent être prévus pour la fabrication de l'appareillage de radar nécessaire, du système de traitement de l'information, de l'appareillage mécanique et électrotechnique. Ces équipements ne sont pas sur le marché mais doivent être spécialement fabriqués pour la chaîne de radars terrestre. De plus, les travaux de construction nécessaires exigent une étude, un planning, l'achat des terrains nécessaires, etc.

Question :

L'approfondissement de l'Escaut ne relève-t-il pas de la compétence du Ministère des Travaux publics ?

Réponse :

L'approfondissement de l'Escaut et plus particulièrement le programme 48'/43' est considéré comme un investissement.
L'exécution de cet investissement relève de la compétence du Ministère des Travaux publics.
Le Ministère des Communications a décidé sur l'avis de la Commission nationale de politique portuaire que cet investissement est prioritaire.

Question :

L'enlèvement des épaves incombe au département des Communications lorsqu'il a lieu en dehors des eaux territoriales et au département des Travaux publics lorsqu'il a lieu dans les eaux territoriales.
N'eût-il pas été préférable de confier cette mission à une seule administration ?

Réponse :

La réglementation que l'on applique en pratique en matière de compétences, à savoir que le ministère des Tra-

Belgisch grondgebied en het Ministerie van Verkeerswezen voor de wrakken gelegen in internationale wateren, vloeit in feite voort uit de bevoegdheidsbeperking van Openbare Werken tot het Belgisch grondgebied zoals die onder meer kan worden afgeleid uit het koninklijk besluit van 25 juni 1931 inzake overdracht van bevoegdheden van Verkeerswezen naar Openbare Werken.

Vraag :

Wanner gaat men iets doen i.v.m. de wetgeving op de « abandon » van wrakken.

Antwoord :

Er wordt aangenomen dat niet het abandonnement (délaissement) wordt bedoeld zoals dit geregeld wordt door de artikelen 222 en volgende van Boek II van het Wetboek van Koophandel, maar wel de rechtsfiguur « abandon » of afstand van scheepsvermogen, waarbij de scheepseigenaar zijn schip aan zijn schuldeisers overliet zodat deze hun vorderingen konden verhalen op de prijs die uit de verkoop van het schip werd bekomen. Dit is een methode waardoor de scheepseigenaar in bepaalde gevallen zijn aansprakelijkheid kan beperken. Het Wetboek van Koophandel (Boek II, artikelen 46 en volgende) bevat nog altijd de wettelijke regeling inzake afstand van scheepsvermogen welke gesteund is op een verdrag van 24 augustus 1924, ook al werd op 18 juni 1973 het verdrag van 10 oktober 1957 op de beperking van de aansprakelijkheid van scheepseigenaars goedgekeurd. Dit verdrag heeft een einde gemaakt aan de zg. abandon in natura. De scheepseigenaar kan zijn aansprakelijkheid nog slechts beperken tot de waarde van het schip forfaitair bepaald overeenkomstig de voorschriften van het verdrag. De bepalingen van de artikelen 46 e.v., van Boek II van het Wetboek van Koophandel konden evenwel nog niet aangepast worden omdat het wetsontwerp terzake, hoewel het op 21 november 1972 bij het Parlement werd ingediend, nog niet werd goedgekeurd. Bovendien is dit ontwerp inmiddels al voorbijgestreefd door de ondertekening van het verdrag van 19 november 1976 op de beperking van aansprakelijkheid voor maritieme schuldvorderingen.

Het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart heeft een ontwerp van wet opgemaakt waardoor dit verdrag samen met nog drie andere zou worden goedgekeurd. Dit ontwerp werd in augustus 1982 overgezonden aan de Minister van Buitenlandse Betrekkingen die het op zijn beurt in oktober 1982 bij de Minister van Justitie heeft aanhangig gemaakt. Het dossier is daar nog steeds. Er zijn onderhandelingen aan de gang om het te doen vooruitgaan.

Op grond van dit ontwerp zou het probleem van de financiële regeling van de wrakkenverwijdering kunnen geregeld worden. Tijdens laatstvernoemde onderhandelingen werd het ontwerp nog aangepast aan het advies van de Raad van State en aan behoeften die naar aanleiding van de Mont Louiszaak zijn aan het licht gekomen. De vraag rijst evenwel welke draagwijdte moet worden toegekend aan de « huidige benadeling » van onze havens, waarover het lid het heeft.

De lage aansprakelijkheidsgrenzen die momenteel bestaan zijn niet nadelig voor het verkeer naar de Belgische havens. Maar, als er gezonken schepen moeten geborgen worden, komt het gros van de kosten precies door de lage aansprakelijkheidsgrenzen, ten laste van de overheid die de vaarweg of de haven beheert en die het wrak heeft weggeruimd. Het voordeel van het een is derhalve onlosmakelijk verbonden met het nadeel van het ander. Het Parlement zal bij de behandeling van het laatstgenoemd wetsontwerp kunnen beslissen in welke richting de schaal moet doorslaan.

vaux publics est compétent pour les épaves situées sur le territoire belge et le ministère des Communications pour les épaves se trouvant dans les eaux internationales, découle en fait de ce que les compétences des Travaux publics sont limitées au seul territoire belge, limitation qui ressort notamment de l'arrêté royal du 25 juin 1931 relatif au transfert de compétences du département des Communications au département des Travaux publics.

Question :

A quand une législation sur l'abandon d'épaves ?

Réponse :

Il ne s'agit vraisemblablement pas du « délaissement » tel qu'il est décrit dans les articles 22 et suivants du Livre II du Code de commerce, mais du concept juridique « abandon », en vertu duquel le propriétaire d'un navire laissait son navire à ses créanciers pour qu'ils puissent récupérer leurs créances en vendant le navire. Cette méthode permet au propriétaire du navire de limiter sa responsabilité dans certains cas. Le Code de commerce (Livre II, articles 46 et suivants) mentionne toujours la réglementation en matière d'abandon qui se fonde sur une convention du 24 août 1924, même si la convention du 10 octobre 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer a été votée le 18 juin 1973. Cette convention a mis un terme à la pratique de « l'abandon en nature ». Le propriétaire du navire ne peut plus limiter sa responsiblité qu'à la valeur du navire déterminée forfaitairement conformément aux prescriptions de la convention. Les dispositions des articles 46 et suivants, Livre II, du Code de commerce n'avaient toutefois pas encore pu être modifiées étant donné que le projet de loi en la matière n'avait pas encore été voté, bien qu'il eût été déposé au Parlement le 21 novembre 1972. De plus, ce projet est dépassé étant donné qu'une nouvelle convention, celle du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, a entre-temps déjà été signée.

L'Administration de la marine et de la navigation intérieure a élaboré un projet de loi portant approbation de cette convention et de trois autres conventions. Ce projet a été transmis au Ministre des Relations extérieures en août 1982, celui-ci l'a, à son tour, fait parvenir au Ministre de la Justice en octobre 1982. Le Ministre de la Justice est toujours en possession du dossier. Des négociations sont en cours pour accélérer la procédure.

Ce projet pourrait apporter une solution au problème du financement de l'enlèvement des épaves. Au cours des négociations précitées, le projet a encore été modifié en fonction de l'avis du Conseil d'Etat et de besoins qui sont apparus à la suite de l'affaire du Mont-Louis. La question se pose toutefois de savoir quelle importance il faut accorder « aux préjudices que subissent actuellement nos ports » selon les termes du membre.

La limitation actuelle de la responsabilité ne porte pas préjudice au trafic vers les ports belges. Mais, lorsque des navires échoués doivent être renfloués, la plupart des frais sont supportés — précisément en raison de la limitation de la responsabilité — par l'autorité qui gère la voie navigable ou le port et qui a enlevé l'épave. L'avantage de l'un est donc étroitement lié au préjudice subi par l'autre. Lors de l'examen du projet de loi cité, le Parlement pourra décider de quel côté devra pencher la balance.

Vraag :

De recente gebeurtenissen met de « Mont-Louis » hebben de Belgische havenkapiteins overtuigd van de noodzaak dat zeeschepen zich moeten melden en meteen opgeven wat ze vervoeren als ze de territoriale wateren voorbij varen.

Alle vervoer van gevaarlijke goederen zou kunnen opgeslagen worden in een computer die voor alle Europese havens zou openstaan. Wat is terzake de mening van de Minister ?

Antwoord :

Er bestaat geen meldingsplicht voor schepen in internationale wateren. Het inrichten van de meldingsplicht voor schepen in internationale wateren en het toezicht hierop kan alleen ingevoerd worden door de I. M. O. (International Maritime Organisation), een onderafdeling van de Verenigde Naties. Dergelijke reglementering zou dan van kracht worden nadat een voldoende aantal lidstaten de desbetreffende overeenkomst geratificeerd hebben. Momenteel wordt aan een regeling in die zin niet gedacht.

Vraag :

Hoe zit het met de uitgaven die in verband met de « Mont-Louis » zijn gedaan ? Wie zal betalen ?

Antwoord :

De raadslieden van de Staat onderzoeken de mogelijkheid om de kosten welke de Staat reeds heeft begaan, te verhalen op degene die aansprakelijk is voor die schade. Deze vordering beloopt 39 miljoen F.

De berging van het wrak zal geschieden met kredieten uitgetrokken op de begroting van het Ministerie van Openbare Werken.

Tenzij kan bewezen worden dat de aansprakelijke scheepseigenaar een persoonlijke fout heeft begaan, zal deze — zo zijn aansprakelijkheid voor die schade wordt aangetoond — zijn aansprakelijkheid kunnen beperken tot de waarde van zijn schip. Voor de « Mont-Louis » bedraagt deze waarde 14 735 000 F.

Vraag :

Het onder artikel 73.02 uitgetrokken krediet vertoont een stijging. Is dat te wijten aan het ongeval met de « Mont-Louis » ?

Antwoord :

De optrekking van de begrotingsramingen onder artikel 73.02 is noodzakelijk geworden door de verwijdering van een aantal scheepswrakken waarmee in 1985 een aanvang zal worden genomen en die geschiedt op basis van een op 7 maart 1984 gesloten onderhandse overeenkomst tussen, enerzijds, de Ministeries van Openbare Werken en van Verkeerswezen en, anderzijds, de Tijdelijke Vereniging voor bergingswerkzaamheden.

Op 8 september 1983 heeft het M. C. E. S. C. ingestemd met een globale door de Ministeries van Verkeerswezen en Openbare Werken opgestelde raming met het oog op de verwijdering van scheepswrakken in de Noordzee en in de maritieme toegangswegen tot de zeehavens.

De optrekking van de vooruitzichten onder artikel 73.02 van de begroting van Verkeerswezen houdt in beginsel geen verband met de berging van de Mont-Louis. Die kosten

Question :

Les événements récents liés à l'affaire du « Mont-Louis » ont convaincu les capitaines de ports belges de la nécessité d'obliger les navires à se signaler et à préciser la nature de leur chargement lorsqu'ils longent les eaux territoriales.

Tous les transports de marchandises dangereuses pourraient être répertoriés sur un ordinateur accessible aux services de tous les ports européens. Quelle est la position du Ministre en la matière ?

Réponse :

Il n'existe aucune réglementation obligeant les navires situés dans les eaux internationales à se signaler. La décision d'instaurer une telle obligation et d'en surveiller l'application ne peut être prise que par l'I. M. O. (International Maritime Organisation), qui est une sous-section des Nations Unies. Une telle réglementation entrerait en vigueur lorsqu'un nombre suffisant d'Etats membres auraient ratifié la convention s'y rapportant. Aucune réglementation en ce sens n'est toutefois prévue pour l'instant.

Question :

Qu'en est-il des dépenses exposées pour le « Mont-Louis » ? Qui paiera ?

Réponse :

Les conseillers juridiques de l'Etat examinent actuellement la possibilité de récupérer les frais exposés par l'Etat sur la partie civilement responsable des dommages. Le montant en cause est de 39 millions de F.

Les crédits nécessaires au renflouage de l'épave seront inscrits au budget du Ministère des Travaux publics.

Sauf s'il est établi que l'armateur responsable a commis une faute personnelle, celui-ci pourra limiter sa responsabilité à la valeur de son navire. Dans le cas du « Mont-Louis », cette valeur se monte à 14 735 000 F.

Question :

Le crédit prévu à l'article 73.02 est en accroissement. S'agit-il des frais relatifs au «Mont-Louis » ?

Réponse :

Le relèvement des prévisions budgétaires à l'article 73.02 est devenu nécessaire par suite de l'enlèvement d'épaves qui commencera en 1985 sur la base du marché de gré à gré conclu le 7 mars 1984 entre les Ministères des Travaux publics et des Communications, d'une part, et l'Association momentanée de travaux de sauvetage, d'autre part.

Le C. M. C. E. S. avait marqué son accord le 8 septembre 1983 sur une approche globale des Ministères des Communications et des Travaux publics en vue de procéder à l'enlèvement d'épaves en Merd du Nord et dans les voies d'accès maritimes aux ports de mer.

Le relèvement des prévisions à l'article 73.02 du budget des Communications n'a en principe aucun rapport avec le sauvetage du « Mont-Louis ». Ces coûts seront financés

zullen zonder bijkomende kredieten door de begrotingspost « waterwegen » van Openbare Werken worden gedekt. Aldus werd op 11 oktober 1984 door het M. C. E. S. C. beslist.

Vraag :

Reorganisatie van loodsdienst wordt overwogen. Welke opties worden ter zake overwogen ?

Antwoord :

Een werkgroep, bestaande uit afgevaardigden van het bestuur, de beroepsverenigingen van de loodsen en de syndikale organisaties, is inderdaad op 12 november 1984 opgericht met het doel een grondige reorganisatie van de loodsdienst voor te bereiden.

Als uitgangspunt wordt aangehouden een soepelere organisatie van de loodsdienst waardoor het mogelijk wordt onmiddellijk in te spelen op de noden van de scheepvaart, inbegrepen de trafiekfluctuaties op alle loodstrajecten.

Tevens wordt de gedeeltelijke afschaffing van de loodswisseling te Vlissingen ingebouwd. Er wordt gerekend op een afschaffing van de loodswisseling te Vlissingen gaande van 5 % van de totale scheepvaart bij de aanvang tot 60 % bij de afronding van de gereorganiseerde loodsdienst op de trajecten Zee-Gent/Antwerpen en omgekeerd.

Een en ander wordt mogelijk geacht door de opslorping van alle loodsenkorpsen in een korps polyvalente loodsen voor het hoofdtraject Zee-Terneuzen/Antwerpen en omgekeerd. Uit dit enige korps worden, in principe naar keuze van de loods en op basis van de actuele behoeften, loodsen aangewezen voor de deeltrajecten kust, rivier, kanaal en Bovenschelde.

Alhoewel de hierboven vermelde werkgroep goed vordert, op basis van een vergadering per maand, kan nu nog niet worden voorzien op welke datum het eindrapport zal worden voorgelegd. Een grondige voorbereiding vergt inderdaad tijd.

Vraag :

Thans kan een jongen vanaf zijn 15 jaar op zee gaan als visser. Is het niet aangewezen de wetgeving zodanig aan te passen dat dit slechts kan vanaf 16 jaar mede met het oog op de verlengde schoolplicht ?

Antwoord :

Het departement is bezig met een herziening van de wet van 5 juni 1928 op de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst. Dit geschiedt in nauw overleg met de sociale partners. De vermelde toestand is volgens de Minister geregeld door de wijziging die de nieuwe wet op de leerplicht gebracht heeft aan artikel 19, 1e lid, 2°, van de voormelde wet van 5 juni 1928, die bepaalt dat ... mag aangemonsterd worden... hij die « voldaan heeft aan de voltijdse leerplicht voor enige andere dienst aan boord ».

Vraag :

Het koninklijk besluit van 4 juni 1984 (*Belgisch Staatsblad* van 25 juli 1984) betreft de veiligheid van containers.

Verscheidene Belgische bedrijven wachten op de erkenning terzake.

Wanneer mag het ministerieel besluit terzake verwacht worden ?

sans crédits supplémentaires par le budget « voies navigables » des Travaux publics. Telle est la décision prise par le C. M. C. E. S. le 11 octobre 1984.

Question :

La réorganisation du service de pilotage est envisagée. Quelles sont les options qui sont retenues en la matière ?

Réponse :

Un groupe de travail, composé de délégués de l'Administration des associations professionnelles des pilotes et des organisations syndicales a en effet été créé le 12 novembre 1984 en vue de préparer une réorganisation profonde du service de pilotage.

Il est retenu comme hypothèse une organisation plus souple du service de pilotage permettant de répondre immédiatement aux besoins de la navigation, y compris aux fluctuations de trafic sur tous les trajets de pilotage.

On escompte que de 5 % de la navigation totale au départ à 60 % à l'achèvement de la réorganisation du service de pilotage sur les trajets Mer-Gand/Anvers et inversement feront l'objet d'une suppression de la rotation de pilotage à Vlissingen.

Tout ceci est considéré comme possible par la fusion de tous les corps de pilotage en un corps de pilotes polyvalents pour le trajet principal Mer-Terneuzen/Anvers et inversement. Au sein de ce seul corps, des pilotes sont désignés, en principe au choix du pilote et en fonction des besoins actuels, pour les trajets partiels de la côte, du fleuve, du canal et du Haut-Escaut.

Bien que les travaux du groupe de travail susmentionné progressent raisonnablement à raison d'une réunion par mois, on ne peut pas encore prévoir actuellement la date à laquelle le rapport final sera soumis. Une préparation sérieuse prend en effet du temps.

Question :

Actuellement, un jeune peut partir en mer comme pêcheur à partir de l'âge de 15 ans. N'est-il pas opportun d'adapter la législation de telle sorte que cela ne soit possible qu'à partir de 16 ans eu égard à l'allongement de l'obligation scolaire ?

Réponse :

Le département est en train de revoir la loi du 5 juin 1928 portant réglementation du contrat d'engagement maritime. Cet examen se déroule en concertation étroite avec les partenaires sociaux. Selon le Ministre, la situation évoquée est réglée notamment par la modification que la nouvelle loi concernant l'obligation scolaire a apportée à l'article 19, 1er alinéa, 2°, de la loi du 5 juin 1928 qui stipule que ... peut être enrôlé ... celui qui « a satisfait à l'obligation scolaire à temps plein pour tout autre service à bord ».

Question :

L'arrêté royal du 4 juin 1984, paru au *Moniteur belge* du 25 juillet 1984, concerne la sécurité des conteneurs.

Plusieurs entreprises belges attendent la reconnaissance en la matière.

Quand l'arrêté ministériel y afférent sortira-t-il ?

Thans zijn de bedrijven aangewezen op herstellers in Rotterdam en Duinkerke, wat nadelig is voor de tewerkstelling in onze havens.

Antwoord :

Het onderzoek van de ingediende kandidaturen (7 in totaal) is praktisch afgerond, één van de kandidaten dient nog aanvullende informatie op te sturen. Het ontwerp van ministerieel besluit zal binnenkort ter ondertekening aan de Minister voorgelegd worden.

Vraag :

De R. M. T. exploiteert de lijnen Oostende-Dover en Folkestone in samenwerking met Sealink op basis van een pool waarin 85 % van de overtochten wordt gewaarborgd door de R. M. T. en 15 % door Sealink.
Nu Sealink geprivatiseerd is, blijft het bestaand akkoord verder gehandhaafd ?

Antwoord :

Midden 1984 werd Sealink U. K. verkocht aan een privémaatschappij. De poolovereenkomst (15-85) die de R.M.T. had met haar Britse partner wordt voortgezet in 1985 met de nieuwe eigenaar. Voor 1986 en latere jaren, worden eerstdaags besprekingen aangevat met British Ferries (dochtermaatschappij van « Sea Containers »).

Vraag :

Welke zijn de toestand en de vooruitzichten inzake de exploitatie van de restaurants, snackbars en drankgelegenheden aan boord van de schepen uitgebaat door de R. M. T. ?

Antwoord :

Met ingang van 1 januari 1977 werd aan de C.I.W.L.T. voor een duur van 5 jaar de exploitatie van de restaurants, snackbars en drankgelegenheden aan boord van de schepen uitgebaat door de R. M. T., toegewezen evenals de opmaak, het onderhoud en de bediening der hutten, rustsalons en sanitaire installaties en de exploitatie van de winkels aan boord van die schepen, alsmede de exploitatie van het zelfbedieningsrestaurant aan wal te Oostende.
Na deze periode van 5 jaar wordt het contract jaarlijks verlengd behoudens opzegging door één van de partijen.

Vraag :

We beleven een ontmanteling van de binnenvaart. Voor het onderhoud (Openbare Werken) is geen enkel krediet uitgetrokken. Het aantal binnenschepen neemt af. Is met betrekking tot de ontwikkeling van de binnenvaart enig beleid ontwikkeld ?

Antwoord :

1. *Vermindering van de kredieten voor het onderhoud van de waterwegen*
Deze vraag valt onder de bevoegdheid van het Ministerie van Openbare Werken.

2. *Vermindering van de vloot binnenschepen*

Op 1 januari 1984 telde onze vloot 2 675 binnenschepen met een totale tonnemaat van ongeveer 1 758 700 ton.

Les entreprises sont actuellement tributaires des réparateurs à Rotterdam et à Dunkerque, ce qui est défavorable pour l'emploi dans nos ports.

Réponse :

L'examen des candidatures introduites (7 au total) est pratiquement terminé; l'un des candidats doit encore envoyer des informations complémentaires. Le projet d'arrêté ministériel sera soumis prochainement à la signature du Ministre.

Question :

La R. T. M. exploite les lignes Ostende-Dover et Folkestone en collaboration avec Sealink en fonction d'un pool prévoyant que 85 % des traversées sont assurées par la R. T. M. et 15 % par Sealink.
Sealink étant maintenant privatisée, l'accord actuel sera-t-il maintenu ?

Réponse :

A la mi-1984, la Sealink U.K. a été vendue à une société privée. L'accord de pool (15-85) que la R. T. M. avait conclu avec son partenaire britannique sera poursuivi en 1985 avec le nouveau propriétaire. Pour 1986 et les années suivantes, des pourparlers seront prochainement entamée avec les British Ferries (société filiale de « Sea Containers »).

Question :

Quelle est la situation en ce qui concerne l'exploitation des restaurants, snack-bars et débits de boissons à bord des navires de la R. T. M. et quelles sont les perspectives en la matière ?

Réponse :

A partir du 1er janvier 1977, la C. I. W. L. T. a obtenu pour une durée de 5 ans l'exploitation des restaurants, des snack-bars et des débits de boissons à bord des bateaux exploitées par la R. T. M. ainsi que l'arrangement, l'entretien et le service des cabines, des salons et des installations sanitaires et l'exploitation des magasins à bord de ces bateaux, de même que l'exploitation du restaurant self-service au quai à Ostende.
A l'issue de cette période de 5 ans, le contrat est renouvelé annuellement sauf en cas de résiliation par l'une des parties.

Question :

En matière de navigation intérieure, on assiste à un démantèlement. Aucun crédit n'est prévu pour l'entretien au Ministère des Travaux publics. Le nombre de bâtiments de navigation intérieure est en diminution. Y a-t-il une politique concernant le développement de la navigation intérieure ?

Réponse :

1. *Diminution des crédits pour l'entretien des voies d'eau*

Cette question est de la compétence du Ministère des Travaux publics.

2. *Diminution de la flotte des bateaux de navigation intérieure*
Au 1er janvier 1984, notre flotte de navigation intérieure se composait de 2 675 bateaux d'une capacité globale de ± 1 758 700 tonnes.

Indien men het aantal schepen als enig criterium hanteert, is onze vloot inderdaad de jongste tien jaar gevoelig gedaald, nl. van 4 843 naar 2 675 schepen. Er zij envenwel aan toegevoegd dat die vermindering van de vloot op verzoek van de binnenschippers zelf werd in de hand gewerkt middels toekenning van sloopremies. Op 31 januari 1985 was reeds een totaal bedrag van 171 239 800 F ten laste van de Staatskas aan sloopremies uitbetaald voor de afbraak van oude schepen of van schepen met geringe tonnemaat.

De nog hangende aanvragen hebben betrekking op een bedrag van 5 269 000 F. Sanering van de vloot was onontbeerlijk. De sloopremies hebben ertoe bijgedragen.

Gedurende dezelfde periode is de totale capaciteit van onze vloot geëvolueerd van ongeveer 2 482 000 ton naar zowat 1 578 700 ton, wat verhoudingsgewijs een heel wat geringere daling is dan die van het aantal geëxploiteerde schepen. De gemiddelde tonnemaat van de schepen is gestegen. Ingevolge de indienstneming van modernere schepen is de tonnemaat gestegen van 512,5 ton naar 657,5 ton.

Die moderniseringsinspanning is evenwel ontoereikend. Ze wordt afgeremd door het in bedrijf houden van schepen die slecht aan de eisen van een moderne exploitatie zijn aangepast. In het departement werd een werkgroep opgericht om maatregelen uit te werken die met het oog op een verbetering van de produktiekwaliteit van onze vloot kunnen worden genomen. De werkgroep heeft haar conclusies ingediend. De Minister heeft daar nog geen kennis van gekregen.

Men kan evenwel niet ontkennen dat het hier om een zeer complex vraagstuk gaat wanneer men rekening houdt met :

— de fragmentering van de schipperij : de sector van de binnenscheepsvaart is voor meer dan 80 % samengesteld uit kleine zelfstandigen die slechts één schip bezitten; dat vergemakkelijkt niet het uitstippelen van een dynamisch beleid om de investeringen te doen toenemen, wanneer de marktevolutie geen ernstige waarborgen inzake rendabiliteit biedt;

— de spreiding van de bevoegdheden : sinds de tenuitvoerlegging van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen zijn alleen de Gewesten bevoegd om steun aan de binnenschippers te verlenen, terwijl het departement alleen een technisch advies mag uitbrengen op de aanvragen die hem worden voorgelegd;

— De houding van de Commissie van de Europese Gemeenschappen, die de toekenning van steun door de overheid afhankelijk maakt van relatief strakke procedure en voorwaarden.

Toch zal alles in het werk worden gesteld om de modernisering van onze vloot aan te moedigen en efficiëntie na te streven, hetgeen een selectiviteit impliceert in de middelen om zulks te bereiken.

3. *Beleid inzake binnenvaart*

Men moet er zich voor hoeden de economische werkelijkheid uit het oog te verliezen. Zoals alle andere sectoren van de economie moet het vervoer zich aanpassen aan de marktschommelingen en het ontsnapt niet aan de wet van vraag en opbod. Elke segmentering van de markt op grond van de aard van de goederen of van andere selectieve criteria zou slechts leiden tot het ontstaan van monopolies met een prijsopbod voor het vervoer en de nefaste gevolgen daarvan op de produktiekosten. Dat is ondenkbaar in een stelsel van vrije markteconomie. De bevrachter beslist over de keuze van vervoer en men kan hem onmogelijk dwingen tegen zijn belangen in te handelen. Zo gezien luidt het antwoord bijgevolg ontkennend.

Si l'on considère uniquement le nombre de bateaux comme seul critère d'appréciation, il est vrai que notre flotte a diminué sensiblement au cours des dix dernières années, passant de 4 843 à 2 675 bateaux. Il convient cependant d'ajouter que cette politique de réduction de la flotte a été encouragée, à la demande de la profession, par l'octroi de primes de déchirage. Au 31 janvier 1985, un montant global de 171 239 800 F à charge du Trésor public avait déjà été alloué pour la destruction de bateaux vétustes ou de faible capacité dans le cadre de l'attribution des primes de déchirage.

Les demandes encore en instance portent sur un montant de 5 269 000 F. L'assainissement de la flotte était indispensable. Les primes de déchirage y ont contribué.

Quant à la capacité globale de notre flotte, elle est passée, durant la même période, de ± 2 482 000 tonnes à ± 1 758 700 tonnes, soit une réduction beaucoup moins importante proportionnellement à celle qui a touché le nombre de bateaux en exploitation. Le tonnage moyen des bateaux a augmenté. Il est passé de 512,5 tonnes à 657,5 tonnes, à la suite de la mise en ligne d'unités plus modernes.

Cet effort de modernisation n'est cependant pas suffisant. Il est freiné par le maintien en activité de bateaux mal adaptés aux exigences d'une exploitation moderne. Un groupe de travail a été instauré au sein du département en vue de dégager les mesures qui pourraient être envisagées dans la perspective d'une amélioration de la qualité performante de notre flotte. Il vient de déposer ses conclusions. Le Ministre n'en a pas encore eu connaissance.

On ne saurait cependant nier qu'il s'agit en l'occurrence d'un problème très complexe si l'on tient compte de :

— la fragmentation de la cale : le secteur de la navigation intérieure est composé de plus de 80 % de petits indépendants ne possédant qu'un seul bateau, ce qui ne facilite pas l'élaboration d'une politique dynamique visant à accroître les investissements lorsque l'évolution du marché n'offre pas de sérieuses garanties de rentabilité;

— la dispersion des compétences : depuis la mise en application de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, les Régions sont seules habilitées à octroyer des aides à la batellerie, le département n'intervenant que pour donner un avis technique sur les demandes qui lui sont soumises;

— la position de la Commission des Communautés européennes qui soumet l'attribution des aides par les pouvoirs publics à une procédure et à des conditions relativement rigides.

Tout sera mis en œuvre néanmoins pour favoriser la modernisation de notre flotte en recherchant l'efficacité, ce qui implique une sélectivité dans les moyens pour y parvenir.

3. *Politique de la navigation intérieure*

Il faut se garder de s'écarter de la vérité économique. Les transports, comme tous les autres secteurs de l'économie, doivent s'adapter aux fluctuations du marché et n'échappent pas à la loi de l'offre et de la demande. Toute segmentation du marché en fonction de la nature de la marchandise ou d'autres critères sélectifs n'aboutirait qu'à créer des monopoles avec un renchérissement du prix du transport et ses conséquences néfastes au niveau des coûts de production. Elle est inconcevable dans un régime d'économie de marché. C'est le chargeur qui décide du choix du mode de transport, et il est exclu de lui imposer des contraintes qui iraient à l'encontre de ses intérêts. Sous cet angle, la réponse est donc négative.

Wat de spreiding betreft van het volume van de binnenlands vervoerde goederen over de verschillende vervoermiddelen te land stelt de Minister voorts vast dat de percentages die aan de binnenvaart en aan de spoorwegen worden toegemeten, nauwelijks zijn gewijzigd.

Ze bedroegen respectievelijk :

— 18,4 % en 14,2 % in 1970;
— 18,6 % en 13,1 % in 1980;
— 18,2 % en 13,0 % in 1981;
— 17,6 % en 12,2 % in 1982;
— 18,3 % en 12,7 % in 1983.

In tegenstelling met wat in ruime kringen werd gedacht, is het vervoer per spoor bijgevolg meer achteruitgegaan dan dat langs de binnenvaart.

De jongste beschikbare gedeeltelijke statistieken duiden eveneens op een lichte verbetering van het vervoer via de Dienst voor Regeling der Binnenvaart. Volgens de eerste officieuze ramingen zou de binnenvaart er met zowat 10,8 % op vooruitgaan.

Op intern vlak tracht het departement voorwaarden te scheppen om tot een betere dialoog tussen de betrokken partners te komen door afschaffing van sommige bureaucratische verplichtingen en door de versoepeling van de reglementering. De Minister heeft reeds herhaaldelijk de mogelijkheid gehad de maatregelen uiteen te zetten die in dat kader werden genomen (uitwerking van een vereenvoudigde procedure voor het sluiten van overeenkomsten tussen partijen, herstelling van het suppletoir karakter van de wet van 5 mei 1936 op de rivierbevrachting, toekennen van volmachten om de administratieve formaliteiten te vereenvoudigen, enz.). Andere voorstellen in dezelfde zin zijn nog in studie.

Tot besluit lijkt het op zijn minst overdreven van een ontmanteling van de binnenvaart te gewagen. Die beschikt immers over niet onaanzienlijke troeven. Het is aan haar om er profijt uit te trekken.

F. Regie der Luchtwegen

Vraag :

Er wordt gemikt op een toename van de reizigersvervoer te Zaventem dat in een tiental jaren zou verdubbelen.

a) Op welke begrotingsartikelen komen de bedragen voor m.b.t. de werken aan de luchthaven te Zaventem ?
b) Hoe staat het met de samenwerking tussen de overheid en de privé-sector ?
c) Hoe staat het met « Brussels Airport International » (B. A. I.) ?
d) Hoe staat het met de privatisering van de luchthaven van Zaventem ?
e) Hoe staat het met het saneringsplan voor de Regie der Luchtwegen ?

Wat is de invloed van dat plan op :

1. het personeel;
2. het CANAC-project;
3. de regionale luchthavens ?

Antwoord :

a) Aanvankelijk waren de bedragen voor genoemde werken uitgetrokken op de buitengewone begroting van

Au plan de la répartition du volume des marchandises acheminées en trafic intérieur par les différents modes de transports terrestres, le Ministre constate d'ailleurs que les pourcentages attribués à la navigation intérieure et aux chemins de fer n'ont guère varié.

Ils étaient respectivement de :

— 18,4 % et 14,2 % en 1970;
— 18,6 % et 13,1 % en 1980;
— 18,2 % et 13,0 % en 1981;
— 17,6 % et 12,2 % en 1982;
— 18,3 % et 12,7 % en 1983.

Contrairement à une idée largement répandue, le transport par chemin de fer a donc perdu plus que celui par la navigation intérieure.

Les dernières statistiques partielles disponibles laissent également apparaître une certaine progression du trafic effectué à l'intervention de l'Office régulateur de la Navigation intérieure. En trafic intérieur et selon les premières évaluations officieuses, l'augmentation serait de l'ordre de 10,8 %.

Au plan interne, le département s'efforce de créer les conditions susceptibles d'aboutir à un meilleur dialogue entre les interlocuteurs concernés, par la suppression de certaines contraintes de type bureaucratique et par l'assouplissement de la réglementation. Le Ministre a déjà à maintes reprises exposé les mesures qui ont été prises dans cette perspective (mise au point d'une procédure simplifiée pour la conclusion d'accords entre les parties, rétablissement du caractère supplétif de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial, octroi de délégations de pouvoir afin de simplifier les formalités administratives, etc.). D'autres propositions allant dans le même sens sont en cours d'examen.

En conclusion, il paraît pour le moins excessif de faire état d'un démantèlement de la navigation intérieure. Celle-ci a des atouts qui ne sont pas négligeables. Il lui appartient d'en profiter.

F. Régie des voies aériennes et Sabena

Question :

On mise pour Bruxelles-National sur un accroissement du trafic voyageurs qui serait doublé en une dizaine d'années.

a) Sur quels articles budgétaires figurent les sommes destinées aux travaux de Bruxelles-National ?
b) Qu'en est-il de la collaboration du secteur public et du secteur privé ?
c) Qu'en est-il de « Brussels Airport International » B. A. I.) ?
d) Qu'en est-il de la privatisation de Bruxelles-National ?

e) Qu'en est-il du plan d'assainissement pour la Régie des Voies Aériennes ?

Quelle influence ce plan aura-t-il sur :

1. le personnel;
2. le projet CANAC;
3. les aéroports régionaux ?

Réponse :

a) A l'origine, les sommes destinées au programme des travaux figuraient au budget extraordinaire de 1984, arti-

1984, artikel 550.01 (vastleggingskrediet — gebouwen). Een krediet van 753,05 miljoen F was uitgetrokken voor het opstellen van een algemene plan (Burns & McDonnell).

De oorspronkelijke begroting werd met 250 miljoen F verminderd. Dat bedrag werd in 1984 aan werken besteed. Bijgevolg zou er nog slechts 503,05 miljoen F overblijven.

De eerste verwezenlijkingen van het massa plan in 1984 kregen concrete vorm met de toewijzing van de moderniseringswerken aan de startbaan 25 L voor een waarde van 540 miljoen F (begrotingsartikel 550.01).

b) De samenwerking tussen de overheid en de privé-sector is nog steeds in studie. Besprekingen zijn aan de gang met vier maatschappijen waarvan twee van vreemde en twee van Belgische nationaliteit. Zij zouden zich bezig houden met de financiering van de uitbreidingswerken aan de luchthaven (Master Plan Burns & McDonnell) en met het latere bestuur van de luchthaven.

c) De eerste tastbare uiting van de samenwerking tussen de overheid en de privé-sector is « Brussels Airport International », een samenwerkende vennootschap die op 12 december 1984 werd gesticht door de overheid (vertegenwoordigd door de Regie der Luchtwegen) en de privé-sector (Tax Free Sky Shops — Belgavia — T. E. A. — Sabena).

Die vennootschap wil alle activiteiten op de luchthaven te Zaventem stimuleren, in het bijzonder het vervoer van reizigers en van luchtvracht, zonder de aanverwante activiteiten uit te sluiten (onderhoud van vliegtuigen...).

Het maatschappelijk kapitaal is onbeperkt maar het minimum bedraagt 4 miljoen F.

De formaliteiten voor de oprichting van de vennootschap worden nu vervuld maar ze heeft al twee 15 minuten durende klankdiareeksen over Brucargo en over de luchthaven gemaakt.

Het voorlopig adres is het volgende :

Communicatie Centrum Noord
Vooruitgangstraat 80
1000 Brussel

d) De privatisering van Brussel-Natinaal wordt nog steeds onderzocht, er is nog geen beslissing genomen.

e) 1. Het saneringsplan van de Regie der Luchtwegen werd opgesteld vanuit de noodzaak om de exploitatierekening tot 1990 ten minste in evenwicht te houden (koninklijk besluit nr 240 van 31 december 1983, *Belgisch Staatsblad* van 13 januari 1984).

De personeelsuitgaven vertegenwoordigen ongeveer 3/4 van de werkingskosten. Het is nodig gebleken het personeelsbestand te beperken tot het voor de normale werking van de dienst vereiste minimum met uitsluiting van de taken die geen rechtstreeks verband houden met de specifieke opdracht van de instelling.

Er wordt een vermindering gepland met 556 eenheden (323,6 miljoen F) ten opzichte van het huidige organieke kader (2 420 eenheden − 1 864 = 556).

Ten opzichte van het aantal personeelsleden in dienst, namelijk 2 076 eenheden bij het opstellen van het plan, is dat 212 eenheden (116,4 miljoen F).

De afschaffing van vaste betrekkingen en de wijzigingen in de loopbaan van de ambtenaren zullen gepaard gaan met overgangsmaatregelen om een moeiteloze overgang van de huidige situatie naar de nieuwe situatie te verzekeren.

De bedoelde vermindering zal uit zichzelf geen onmiddellijke en duidelijke weerslag op de exploitatierekeningen hebben want het is helemaal niet de bedoeling mensen af te danken.

cle 550.01 (crédit d'engagement — immeubles). Un crédit de 753,05 millions était prévu pour la réalisation du plan de masse (Burns & Mc Donnell).

Le budget initial a été amputé de 250 millions. Cette somme a été consacrée à des travaux en 1984. Il ne resterait donc plus que 503,05 millions.

En 1984 les premières réalisations du plan de masse ont été concrétisées par l'adjudication des travaux de modernisation de la piste 25L pour une valeur de 540 millions (budget, art. 550.01).

b) La collaboration entre le secteur public et le secteur privé est toujours à l'étude. Des pourparlers sont en cours avec quatre sociétés dont deux d'origine étrangère et deux nationales. Elles s'occuperaient du financement des travaux d'extension de l'aéroport (Master Plan Burns & McDonnell) et de la gestion ultérieure de l'aéroport.

c) La première manifestation tangible de la collaboration entre le secteur public et le secteur privé est « Brussels Airport International », société coopérative fondée le 12 décembre 1984 par le secteur public (représenté par la R.V.A.) et le secteur privé (Tax Free Sky Shops — Belgavia — T. E. A. — Sabena).

Le but de cette société est de promouvoir toutes les activités à l'aéroport de Zaventem, spécialement le trafic des passagers et du fret aérien sans exclure d'autres activités connexes (entretien d'avions...).

Son fonds social est illimité mais son minimum est fixé à 4 millions de F.

Les formalités pour l'installation de la société sont en cours mais elle a déjà réalisé deux séries de diapositives sonorisées d'une durée de 15 minutes chacune sur Brucargo et sur l'entité aéroportuaire.

L'adresse provisoire est la suivante :

Centre Communications Nord
80, rue du Progrès
1000 Bruxelles.

d) La privatisation de Bruxelles-National est toujours à l'étude aucune décision n'a encore été prise.

e) 1. Le plan d'assainissement de la Régie des Voies aériennes a été élaboré en fonction de la nécessité de maintenir, au minimum, l'équilibre des comptes d'exploitation d'ici 1990 (arrêté royal n° 240 du 31 décembre 1983, *Moniteur belge* du 13 janvier 1984).

Les dépenses de personnel représentant environ les 3/4 des frais de fonctionnement, il s'est imposé de ramener les effectifs au minimum requis pour assurer un fonctionnement normal du service tout en éliminant les tâches non en relation directe avec la mission spécifique de l'organisme.

La réduction envisagée est de l'ordre de 556 unités (323,6 millions de F) par rapport au cadre organique actuellement en vigueur (2 420 unités — 1 864 = 556).

Elle est de 212 unités (116,4 millions de F) par rapport aux effectifs en service à savoir 2 076 unités au moment de l'élaboration du plan.

Les suppressions d'emplois titularisés et les modifications dans la carrière des agents seront accompagnées de mesures transitoires pour assurer un passage sans heurt de la situation actuelle à la situation nouvelle.

La diminution en question ne provoque pas, par elle-même, d'effet immédiat marquant sur les comptes d'exploitation car il n'entre nullement dans les intentions de décréter des licenciements ou des renvois.

De besparing zal geleidelijk gebeuren door toedoen van de natuurlijke afvloeiingen die op gemiddeld 40 eenheden per jaar worden geschat. Men moet echter ook rekening houden met een twintigtal aanwervingen per jaar om specifieke taken te vervullen waartegen de ambtenaren in overtal niet opgewassen zijn en ook niet in staat geacht worden om ze aan te leren.

Die beschouwingen zijn gebaseerd op de huidige openingsuren van de verschillende luchthavens en houden nog geen rekening met een, op grond van een aandachtig onderzoek van het advies van het raadgevend syndicaal comité over het ontwerp-reorganisatieplan door de betrokken diensten van de Regie, gerechtvaardigd en redelijk gebleken toename van het vereiste aantal personeelsleden met 35 eenheden.

De inkrimping van het personeelsbestand wordt aldus van 212 tot 177 eenheden teruggebracht.

e) 2. Het CANAC-project staat los van het reorganisatieplan voor 1984 van de Regie der Luchtwegen.

Het heeft immers geen invloed op de exploitatierekeningen van de R.L.W. omdat de investerings- en werkingskosten terugbetaald worden via de « en-route »-heffingen.

Het personeelsbestand dat nodig is om CANAC te realiseren wordt echter wel samen met het reorganisatieplan behandeld.

Men schat dat de realisatie van het CANAC-project het personeelsbestand van de R.L.W. zal doen toenemen met 92 eenheden t.o.v. het bestand dat in het reorganisatieplan wordt voorgesteld.

e) 3. Bij het opstellen van dit plan werd een bijzondere inspanning geleverd om het personeelsbestand van de secundaire luchthavens op een min of meer uniform niveau te brengen. Er werd hierbij echter wel rekening gehouden met mogelijke verschillen die samenhangen met hun activiteiten en de aard ervan evenals met hun infrastructuur en superstructuur.

De vergelijking tussen de huidige personeelsformatie en de voorgestelde formatie, rekening houdend met de bijkomende 35 eenheden, waarvan hierboven sprake, geeft de volgende daling van het personeelsbestand te zien :

Oostende : 97 eenheden (252 — 155)
Charleroi : 14 eenheden (117 — 103)
Antwerpen : 6 eenheden (106 — 100).

Een uitzondering vormt echter de luchthaven van Luik die, gelet op haar gemengd statuut van militaire en burgerlijke luchthaven, tot nu toe weinig bevoordeeld werd en waarvan het personeelsbestand van 49 eenheden op 57 wordt gebracht, wat een stijging met 8 eenheden betekent.

De beperking van de huidige openingsuren van de luchthavens en vliegvelden zou voor het voorgestelde personeelsbestand de volgende bijkomende gevolgen hebben :

— Sluiting 's nachts van de luchthaven van Oostende :

21 eenheden minder (15,7 miljoen F).

— Beperking van de openingsuren van de vliegvelden (Grimbergen - St-Hubert - Spa) :

a) tot de normale duur van een dagprestatie :

GB 6 eenheden minder (4,6 miljoen F);
SH 6 eenheden minder (4,7 miljoen F);
SP 3 eenheden minder (2,2 miljoen F).

L'économie se réalisera progressivement par le jeu des départs naturels évalués à une moyenne de 40 unités par an. Il faut toutefois s'attendre à une pondération correspondant à une vingtaine d'engagements annuels pour remplir les tâches spécifiques pour lesquelles les agents en surnombre n'ont pas les aptitudes requises et ne sont pas jugés en mesure de les acquérir.

La relation qui précède est axée sur l'amplitude actuellement en vigueur des heures d'ouverture des différents aéroports et aérodromes et ne tient pas encore compte d'une augmentation des effectifs nécessaires de 35 unités qui s'est révélée fondée et raisonnable après examen attentif par les services concernés de la Régie de l'avis émis par le Comité de Consultation syndicale sur le projet du plan de réorganisation.

La réduction des effectifs est ainsi ramenée de 212 à 177 unités.

e) 2. Le projet CANAC est indépendant du plan de réorganisation 1984 de la Régie des Voies Aériennes.

En effet, il n'a pas d'influence sur les comptes d'exploitation de la R. V. A., les frais d'investissements et d'exploitation étant remboursés par le biais des redevances de routes.

Toutefois, le cadre du personnel nécessaire à la mise en œuvre de CANAC sera traité simultanément avec le plan de réorganisation.

L'accroissement du personnel de la R. V. A. par la réalisation du projet CANAC est estimé à 92 unités par rapport au cadre proposé dans le plan de réorganisation.

e) 3. Au cours des travaux préparatoires du plan, un effort tout particulier a été fourni pour amener les effectifs des différents aéroports secondaires à un niveau plus ou moins uniforme en tenant compte toutefois des divergences qui pouvaient exister en raison de leurs activités, de la nature de celles-ci et de leur infrastructure et superstructure.

Leur personnel subit les réductions suivantes sur le plan de la comparaison des cadres organiques actuel et proposé amendé par l'ajout des 35 unités dont question ci-dessus :

Ostende : 97 unités (252 — 155)
Charleroi : 14 unités (117 — 103)
Anvers : 6 unités (106 — 100).

Une exception à la règle est toutefois prévue en ce qui concerne l'aéroport de Liège, peu privilégié jusqu'ici du fait de son statut mixte d'aéroport à la fois militaire et civil et dont les effectifs doivent être portés de 49 à 57 unités, soit un accroissement de 8 unités.

Des restrictions aux heures d'ouverture actuelles des aéroports et aérodromes auraient les conséquences supplémentaires suivantes par rapport au cadre proposé :

— Fermeture de l'aéroport d'Ostende la nuit :

21 unités en moins (15,7 millions de F).

— Limitation de l'amplitude d'ouverture des aérodromes (Grimbergen — St.-Hubert — Spa) :

a) à la durée normale d'une prestation journalière :

GB 6 unités en moins (4,6 millions de F);
SH 6 unités en moins (4,7 millions de F);
SP 3 unités en moins (2,2 millions de F).

b) Zoals aangegeven onder a) maar met 2 sluitingsdagen per week wat een extra personeelsinkrimping zou betekenen t.o.v. de vorige veronderstelling :

GB 7 eenheden minder (4,7 miljoen F);
SH 5 eenheden minder (4,7 miljoen F);
SP 5 eenheden minder (3,4 miljoen F).

De tijdspanne van de dag waarop het vliegveld zou moeten open zijn en de twee eventuele wekelijkse sluitingsdagen zullen zodanig gekozen worden dat zo goed mogelijk wordt tegemoetgekomen aan de wensen van de gebruikers.

— De volledige sluiting van de vliegvelden van Spa en van St-Hubert zou tot de volgende personeelsinkrimping leiden :

SP 13 eenheden (9,6 miljoen F).
Dit geeft een totale besparing van 34,7 miljoen F als wordt rekening gehouden met de werkingskosten.
SH 36 eenheden (27,3 miljoen F).
Dit geeft een totale besparing van 46,8 miljoen F als wordt rekening gehouden met de werkingskosten.

Vraag :

A. *De saneringsmaatregelen*

Het reorganisatieplan tot behoud van het evenwicht van de exploitatierekeningen is vooral gesteund op een drastische inkrimping van de personeelsuitgaven, vooral op de regionale luchthavens en vliegvelden.

Nog 212 personeelsleden zouden moeten afvloeien daar waar het huidig kader al 20 % onderbezet is. Voor wat specifiek de meteodiensten betreft zou de huidige onderbezetting nog meer bedragen en is de personeelsinkrimping in vergelijking met de andere diensten nog drastischer. Hieromtrent worden verdere gegevens gevraagd.
Een eerste vraag is dan ook te weten hoe de R. L. W.-diensten in de toekomst nog normaal zullen kunnen functioneren, indien er rekening wordt gehouden met het volgende.

— Er bestaan in de verschillende diensten (vooral meteo, vliegveldopzichters en brandweer) nu al tienduizenden overuren die niet kunnen weggewerkt worden, aantal dat eerder nog altijd stijgt in plaats van af te nemen. Hoe kan dit in overeenstemming gebracht worden met een reorganisatieplan dat een verdere personeelsinkrimping voorziet ? Hoe wordt het aantal personeelsleden bepaald dat moet voorzien worden om de diensten te bevolken die 24 u. op 24 u. moeten functioneren ? Wordt hier rekening gehouden met de afwezigheden voor vorming, sociaal en familiaal verlof, omstandigheidsverlof ?

— Er moeten thans personeelsleden volledig geïsoleerd in een afgelegen wachtpost of waarnemingspost wachtdienst verzekeren, soms zonder telefoon- ofg radioverbinding en zonder vervoermiddel. Vooral de vliegveldopzichters lopen hier een onverantwoord risico. Kan het reorganisatieplan hierin verbetering brengen ?

— Ingevolge personeelsgebrek moesten sommige diensten al zodanig beperkt worden dat de dienstverlening aan de gebruikers in het gedrang komt. Zal het reorganisatieplan hierin verbetering brengen ?
Een tweede vraag betreft de financiële basis waarop gesteund wordt om het toekomstige personeelseffectief te be-

b) comme indiqué sub a) mais accompagné de 2 jours de fermeture par semaine. Il s'ensuit une réduction de personnel complémentaire par rapport à l'éventualité précédente :

GB 7 unités en moins (4,7 millions de F);
SH 5 unités en moins (4,7 millions de F);
SP 5 unités en moins (3,4 millions de F).

Le moment de la journée auquel l'ouverture devrait se situer de même que le choix des deux jours de fermeture hebdomadaire éventuelle seraient fixés de manière à répondre au mieux au vœu des utilisateurs.

— Enfin, la fermeture totale des aérodromes de Spa et de Saint-Hubert donnerait lieu aux réductions suivantes :

SP 13 unités (9,6 millions de F).
Economie totale de 34,7 millions de F compte tenu de tous les frais de fonctionnement.
SH 36 unités (27,3 millions de F).
Economie de 46,8 millions de F compte tenu de tous les frais de fonctionnement.

Question :

A. *Les mesures d'assainissement*

Le plan de réorganisation visant à maintenant l'équilibre des comptes d'exploitation se base principalement sur une réduction draconienne des dépenses de personnel, surtout en ce qui concerne les aéroports et les champs d'aviation régionaux.
Il devrait encore y avoir 212 départs, alors que 20 % déjà des postes du cadre actuel sont inoccupés. En ce qui concerne plus particulièrement les services météo, la sous-occupation actuelle devrait s'aggraver et, en comparaison avec les autres services, les réductions de personnel devraient être encore plus drastiques.
Des informations complémentaires sont demandées à ce propos, notamment sur la manière dont le fonctionnement normal des services de la R. V. A. pourra être assuré à l'avenir, compte tenu des éléments suivants :

— Dans certains services (principalement les services de la météo, de surveillance des aérodromes et d'incendie), on compte déjà par dizaines de milliers les heures supplémentaires ne pouvant être rattrapées. Or, loin de diminuer, le nombre de ces heures supplémentaires continue à augmenter. Comment peut-on concilier cette situation avec un plan de réorganisation qui prévoit de nouvelles réductions de personnel ? Comment détermine-t-on le nombre de membres du personnel devant occuper les services qui fonctionnent 24 heures sur 24 ? Tient-on compte des absences pour formation, pour congé social ou familial ou pour congé de circonstance ?
— A l'heure actuelle, certains membres du personnel qui doivent assurer un service de garde sont complètement isolés dans un poste de garde ou d'observation retiré, parfois sans liaison radio ou téléphonique et sans moyen de transport. Cette situation concerne principalement les surveillants d'aérodrome, qui courent ainsi un risque injustifié. Le plan de réorganisation peut-il améliorer cet état de choses ?
— Certains services ont déjà été tellement affectés par les réductions de personnel que les prestations aux usagers s'en trouvent menacées. Le plan de réorganisation permettra-t-il d'améliorer le fonctionnement de ces services ?
Une deuxième question a trait à la base financière à laquelle on se réfère pour déterminer l'importance de l'effectif

palen. Welke diepgaande analyses werden er gedaan om de andere dan personeelskosten eveneens zoveel mogelijk te drukken en waaruit moeten we afleiden dat een diepgaand studie gewijd werd aan een optimalisering van de mogelijke ontvangsten, aëronautische zowel als extra-aëronautische ?

B. *Regionale luchthavens*

Volgens de voorgelegde gegevens is de financiële situatie van de regionale luchthavens inderdaad niet rooskleurig. Is dit de enige reden waarom het Rijk de financiële lasten van de investeringen van de Regie der Luchtwegen draagt ? Bekomt het Rijk niet een belangrijk deel van de « en-route » taksen die geheven worden voor het gebruik van ons luchtruim ?

Hoeveel vloeide op die wijze terug naar de schatkist gedurende de laatste 4 jaar ?

Worden deze « en-route » taksen afzonderlijk geboekt of gebeurt een ventilatie over de verschillende luchthavens ?

Wat de beheersvorm van de regionale luchthavens betreft kan hierin slechts verandering gebracht worden na een diepgaande discussie onder alle betrokken partijen. In afwachting hiervan moet ervoor gezorgd worden dat de aanwezige infrastructuur en effectieven zo efficiënt mogelijk gebruikt worden. In geen geval zal het lid kunnen akkoord gaan met voortijdige beslissingen die in de eerste plaats het aanwezige personeel zouden treffen.

Indien personeelsinkrimpingen absoluut noodzakelijk zijn, zullen deze gebeuren door het niet vervangen van de natuurlijke afvloeiïngen zodat verplichte overplaatsingen vermeden worden.

Antwoord :

1. Werking van de regie op basis van het reorganisatieplan.

De systematische analyse van de personeelsbehoeften werd opgemaakt aan de hand van de huidige activiteiten van de R. L. W. d.w.z. rekening gehouden met de vigerende openingsuren van de diverse luchthavens en vliegvelden.

Een objectieve vergelijking van de activiteiten en de situatie op de secundaire luchthavens onderling, heeft toegelaten er de effectieven op een min of meer zelfde niveau terug te brengen. Er werd op dezelfde manier tewerkgegaan voor de vliegvelden.

Er werd rekening gehouden met de noodzakelijkheid van een betere structurering van de technische diensten zowel uit oogpunt van de bediening als van het onderhoud.

De raming van de nodige eenheden om de arbeidsposten te bezetten die bestendig moeten worden verzekerd, werd uitgevoerd op basis van de coëfficiënt 1,8.

2. Aansluiting van wachtposten (luchthaven Brussel-Nationaal) op het telefoonnet

Alle wachtposten op de luchthaven Brussel-Nationaal zijn aangesloten op de R. L. W. telefooncentrale van de luchthaven.

3. Analyse van andere kosten, buiten personeelskosten

De R. L. W. drukt sedert jaren de investeringskosten en alleen de aller noodzakelijkste werken worden uitgevoerd, teneinde de luchthavens operationeel te houden in functie van de passagiers- en vrachttrafiek.

à venir. A quelles analyses approfondies a-t-on procédé en vue de restreindre autant que faire se peut les frais autres que les frais de personnel, et quels sont les éléments qui permettent de déduire qu'une étude sérieuse a été consacrée à l'optimalisation des recettes possibles, tant aéronautiques qu'extra-aéronautiques ?

B. *Les aéroports régionaux*

Les données fournies indiquent que la situation financière des aéroports régionaux n'est en effet guère florissante. Est-ce là la seule raison pour laquelle l'Etat supporte les charges financières des investissements de la Régie des Voies aériennes. L'Etat ne perçoit-il pas une partie importante des redevances de route prélevées pour l'utilisation de notre espace aérien ?

A combien se montent les sommes qui sont ainsi revenues au Trésor au cours des quatre dernières années ?

Ces redevances de route sont-elles comptabilisées séparément, ou sont-elles ventilées entre les différents aéroports ?

En ce qui concerne la formule de gestion des aéroports régionaux, l'intervenant estime que l'on ne peut la modifier qu'après une discussion approfondie réunissant toutes les parties intéressées. Dans l'attente de celle-ci, il convient de veiller à utiliser au mieux l'infrastructure et les effectifs existants. En aucun cas le membre ne pourra accepter que soient prises des décisions prématurées qui toucheraient en premier lieu le personnel en place.

Si les réductions de personnel devraient s'avérer indispensables, il faut y recourir par le biais du non-remplacement des départs naturels, de sorte qu'on puisse éviter les mutations forcées.

Réponse :

1. Fonctionnement de la Régie sur la base du plan de réorganisation.

L'analyse systématique des besoins de personnel a été faite sur la base des activités actuelles de la Régie des voies aériennes, c'est-à-dire compte tenu des heures d'ouverture en vigueur dans les divers aéroports et aérodromes.

Une comparaison objective des activités et de la situation dans les aéroports secondaires a permis d'y ramener les effectifs à un niveau plus ou moins égal. La même méthode de travail a été suivie pour les aérodromes.

Il a été tenu compte de la nécessité d'améliorer la structuration des services techniques tant en ce qui concerne le service qu'en ce qui concerne l'entretien.

L'estimation du nombre d'unités qui est nécessaire pour que les postes devant être assurés en permanence soient occupés a été effectuée sur la base du coefficient 1,8.

2. Raccordement des postes de surveillance (aéroport de Bruxelles-National) au réseau téléphonique

Tous les postes de surveillance de l'aéroport de Bruxelles National sont raccordés au central téléphonique de la Régie des voies aériennes de l'aéroport.

3. Analyse des frais autres que les frais de personnel

La Régie des voies aériennes comprime les frais d'investissement depuis plusieurs années et ne fait exécuter que les travaux indispensables au fonctionnement des aéroports, et ce en fonction du trafic de passagers et du fret.

Het spreekt vanzelf dat de grootste kosten die de exploitatierekening beïnvloeden de personeelskosten zijn, vooral voor de diensten die volgens een beurtregeling werken.

4. En-route verdoeding

Inzake en-route vergoeding is de tussenkomst van het personeel van de regionale luchthavens (meteo, een fractie van de verkeersleiding, een fractie van sommige technici) in de prestaties die de R. L. W. kan terugvorderen, indien de schifting tot het uiterste doorgevoerd zou worden, van relatief belang. Het is dan ook de reden van een globale boeking.

Vraag :

Welke ontvangsten van de luchthavens zijn de laatste 4 jaar naar de Schatkist gegaan en hoe geschiedde de verdeling per luchthaven ?

Antwoord :

1981 : op een globale ontvangst van 1 445 miljoen F zijn 560 miljoen F naar de Schatkist gegaan.
1982 : op een globale ontvangst van 1 617 miljoen F zijn 598 miljoen naar de Schatkist gegaan.
1983 : op een globale ontvangst van 1 426 miljoen F zijn 531 miljoen F naar de Schatkist gegaan.
1984 : op een globale ontvangst van 1 190 miljoen F zijn 506 miljoen F naar de Schatkist gegaan.
De vermindering is hoofdzakelijk te wijten aan een aanpassing van de wisselkoersen.
De ontvangsten zijn geglobaliseerd.

Vraag :

De uitbreidingswerken voor de Nationale Luchthaven steunen volledig op de studie terzake gemaakt door het Amerikaanse studiebureau « Burns & Mc Donnell ».
Werd er met de gunstige vooruitzichten inzake de ontwikkeling van het aantal passagiers en bewegingen ook rekening gehouden bij het opstellen van het reorganisatieplan ?

Antwoord :

1) Invloed van de geplande grote werken in uitvoering van het massaplan — fase I — Brussel-Nationaal.
Het ontwikkelingsplan dat voor Brussel-Nationaal door een gespecialiseerd Amerikaans studiebureau werd opgesteld, voorziet voor de eerste fase een realisatietermijn die ten einde loopt in 1990.
Sommige infrastructuurwerken zullen eerder beëindigd worden maar de eigenlijke uitbreidingen van het luchthavencomplex zouden slechts medio 1990 in bedrijf genomen worden.
De besprekingen die thans nog lopende zijn in verband met de financierings- en uitbatingswijzen maken het voorbarig veronderstellingen voorop te zetten aangaande de gevolgen van de vele oplossingen die in dit domein nog mogelijk zijn.
In de hypothese dat de Regie verder het beheer en eventueel de uitbating van het vergroot luchthavenstation zou blijven waarnemen in een vorm vergelijkbaar met haar huidige werkwijze, dient aangenomen dat een zekere personeelsuitbreiding nodig wordt tegen het einde van de bouwperiode d.w.z. tegen het einde van de looptijd van het reorganisatieplan.
De invloed van deze bijkomende aanwervingen zou dus slechts voelbaar zijn in het laatste jaar van de levensduur van

Il est évident que ce sont les frais de personnel qui influencent le plus le compte d'exploitation, surtout dans les services où le personnel travaille en équipes.

4. Redevances de route

Si l'on poussait la ventilation à l'extrême, l'intervention du personnel des aéroports régionaux (météo, certains aiguilleurs du ciel, certains techniciens) dans les prestations que la Régie des voies aériennes peut récupérer est d'une importance relative. C'est la raison d'être d'une comptabilisation globale.

Question :

Au cours des 4 dernières années, quel est le retour des recettes des aéroports pour le Trésor, avec ventilation selon les aéroports ?

Réponse :

1981 : sur un retour de recette globale de 1 445 millions de F, 560 millions de F sont allés au trésor.
1982 : sur un retour de recettes globale de 1 617 millions de F, 598 millions de F sont allés au trésor.
1983 : sur un retour de recette globale de 1 426 milions de F, 531 millions de F sont allés au trésor.
1984 : sur un retour de recette globale de 1 190 millions de F, 506 millions de F sont allés au trésor.
La diminution est principalement due à un ajustement des taux de change.
Les recettes sont globalisées.

Question :

Les travaux d'extension de l'aéroport national sont basés entièrement sur l'étude du bureau américain « Burns et Mc Donnell ».
A-t-il également été tenu compte des perspectives favorables concernant l'évolution du nombre des passagers et du trafic lors de l'établissement du plan de réorganisation ?

Réponse :

1) Influence des grands travaux prévus en exécution de la 1re phase du plan de masse pour Bruxelles-National :
Le plan de développement qui a été élaboré pour Bruxelles-National par un bureau d'études américain spécialisé prévoit que la première phase sera terminée pour 1990.

Certains travaux d'infrastructure seront terminés plus tôt mais les extensions de l'aéroport ne seraient mises en service qu'au milieu de 1990.

Les entretiens sur les modes de financement et d'exploitation n'étant pas encore terminés, il est prématuré de faire des suppositions à propos des conséquences des nombreuses solutions qui sont encore possibles dans ce domaines.

Dans l'hypothèse où la Régie poursuivrait la gestion et, éventuellement, l'exploitation de l'aérogare agrandi, selon des méthodes comparables à celles qu'elle utilise aujourd'hui, il serait nécessaire de procéder à une certaine extension du personnel dès la fin de la période de travaux, c'est-à-dire au terme du plan de réorganisation.

L'influence de ces recrutements ne se ferait donc sentir qu'au cours de la dernière année d'application du plan.

het plan. Voorlopig zou een dergelijke invloed voor het betrokken jaar kunnen geschat worden op ongeveer 40 miljoen F (bijkomende supervisors en personeel voor de fouille van de passagiers — bijkomende vliegveldopzichters en onderluchthavenmeesters). Anderzijds zou dan ook moeten gerekend worden op de nieuwe inkomsten die door de bijkomende handelsconcessies zouden moeten gegenereerd worden. Er zijn hierbij echter opgemerkt dat al rekening werd gehouden met de normale aangroei van de ontvangsten uit het toegenomen passagiersverkeer en de nu bestaande concessies.

Grosso-modo kan besloten worden dat het thans onmogelijk is zeer concrete voorspellingen te maken maar dat alles laat vermoeden dat de impact van onderhavig punt slechts voelbaar wordt in 1990 en in dat jaar wellicht onbeduidend zal zijn voor de exploitatierekeningen.

2) Invloed van de eventuele verhoging der aëronautische vergoedingen :

De voornaamste aëronautische vergoedingen (landingsvergoedingen — inschepingsvergoedingen) die door de R. L. W. geheven worden zijn — op enkele kleine aanpassingen na — onveranderd gebleven sedert 1979.

Een vergelijking met de vergoedingen die op de grote naburige buitenlandse luchthavens van kracht zijn, kan nuttige informatie bezorgen over de opportuniteit om een verhoging van deze vergoedingen te overwegen.

Vanzelfsprekend wordt alleen Brussel-Nationaal in deze vergelijking betrokken omdat het overgrote deel der R. L. W.-vergoedingen aldaar geïnd wordt.

— Inschepingsvergoeding per vertrekkende passagier.

D'après une estimation provisoire, le coût de ces recrutements s'élèverait alors à quelque 40 millions de F (superviseurs et personnel complémentaires pour la fouille des passagers — surveillants d'aérodrome et sous-chefs d'aéroport complémentaires). Toutefois, cette extension amènerait également de nouvelles recettes, par le biais des nouvelles concessions commerciales à créer. Il convient cependant de souligner qu'il a déjà été tenu compte, au point 1 du présent chapitre, de la croissance normale des recettes due à la progression du trafic passagers et aux concessions existantes.

En conclusion, on peut dire que s'il est encore impossible, à l'heure actuelle, d'avancer des chiffres précis, tout permet de supposer que le point en question n'aura d'effets qu'à partir de 1990 et qu'il n'aura qu'une incidence mineure sur les comptes d'exploitation de cette même année.

2) Influence de l'augmentation éventuelle des indemnités aéronautiques :

Mis à part quelques petites adaptations, les principales indemnités aéronautiques perçues par la R. V. A. (indemnités d'atterrissage — indemnités d'embarquement) n'ont pas évolué depuis 1979.

Une comparaison des indemnités perçues dans les grands aéroports voisins peut s'avérer utile pour apprécier l'opportunité d'une augmentation des indemnités perçues chez nous. Seul l'aéroport de Bruxelles-National a été retenu pour la comparaison, puisque la quasi-totalité des indemnités perçues par la R. V. A. proviennent de cet aéroport.

— Indemnité d'embarquement par passager au départ.

	Juni 1984 — Juin 1984	Juni 1982 — Juin 1982	% verhouding in eigen munt — Taux d'augmentation en monnaie propre
Brussel-Nationaal. — Bruxelles-National	250 BF/FB	250 BF/FB	=
Amsterdam	15 fl = 271 BF/FB	13,85 fl = 266 BF/FB	8,30
Frankfurt — Francfort	11,25 DM = 228 BF/FB	10 DM = 212 BF/FB	12,50
Parijs — Paris	36,73 FF = 242 BF/FB	29,95 FF = 232 BF/FB	22,60

Vraag :

Naast het reorganisatieplan voor de Regie der Luchtwegen merkt men op dat er een promotiemaatschappij, namelijk B. A. I., opgericht wordt voor de Nationale Luchthaven. Het is uitgesloten dat deze vennootschap zich in concurrentie met of in de plaats van de Regie der Luchtwegen zou opstellen. Dit zou evenmin kunnen gebeuren door enige andere vennootschap in het kader van de verwezenlijking van het massaplan voor Brussel-Nationaal.

Naast de inbreng van de Regie der Luchtwegen in het Maatschappelijk Fonds, in de werkingskredieten voor de Basisdienst en in de kredieten voor de actieprogramma's, welke is de inbreng van de andere vennoten en hoe u rechtvaardigt dat de R. L. W. verschillende miljoenen immobiliseert voor deze vennootschap ?

Met welk personeel werkt B. A. I. en hoe wordt hun bezoldiging geregeld ?

Question :

On remarque que le plan de réorganisation de la Régie des Voies aériennes est assorti de la création d'une société (B. A. I.) pour l'aéroport national. Il est exclu, dans le cadre de la réalisation du plan de masse pour Bruxelles-National que cette société — ou toute autre — concurrence la Régie des Voies aériennes ou se substitue à elle.

Indépendamment de l'apport de la Régie des Voies aériennes dans le Fonds social, dans les crédits de fonctionnement pour les Services de base et dans les crédits destinés aux programmes d'action, quel est l'apport des autres associés et comment le Ministre justifie-t-il que la Régie des Voies aériennes immobilise plusieurs millions pour cette société ?

Avec quel personnel B. A. I. travaille-t-elle et comment ce personnel est-il rémunéré ?

Antwoord :

1. *Concurrentie met R. L. W.*

Er bestaat geen concurrentie van B. A. I. met de R. L. W. Deze participeert voor 50 % in B. A. I. voor de promotie van de luchthaven Brussel-Nationaal als belangrijke partner en begunstigde van de promotieresultaten.

De R. L. W. staat alleen in voor infrastructuur, veiligheid en ordening en maakt een weliswaar belangrijk, deel van de luchthavengemeenschap.

2. *Het minimumkapitaal (coöperatieve vennootschap = open) bedraagt 4 miljoen F waarvan :*

2 000 000 R. L. W.
500 000 Sabena
500 000 TEA-TEAMCO-TEA-Tax-free-shops
500 000 Belgavia-Restobel
500 000 Duty Tax free sky shops

3. B. A. I. heeft nog geen personeel aangeworven. De intentie van de Raad van bestuur van B. A. I. is een kleine kern op te zetten bestaande uit een directeur, bijgestaan door een operationeel medewerker.
De weddenstruktuur zal gebaseerd zijn op de gangbare wedden in de privé-sector voor gelijkaardige ondernemingen en funkties. De Financiering zal gebeuren via de inkomsten van B. A. I.

Vraag :

Op een lijst van 30 vliegvelden werd Brussel Nationaal zesentwintigste geklasseerd voor wat betreft de sfeer en gezelligheid.
Terzake blijkt de Minister concrete plannen te hebben.

Er werd vastgesteld dat in de cafetaria geen Belgische doch alleen Scandinavische bieren te verkrijgen zijn.
De trein Brussel-Centraal - Zaventem is zeker aan vernieuwing toe.
Moet niet gedacht worden aan rust of relaxzones voor passagiers wiens vlucht vertraagd of uitgesteld werd ?

Kan niet overwogen worden om afzonderlijke toegangen te creëren voor pasreizigers enerzijds en visareizigers anderzijds ?

Antwoord :

1. Over het algemeen is het op de luchthaven mogelijk Belgische bieren te verkrijgen, zelfs in de cafetaria. In de Taverne verkoopt de concessiehouder echter geen Belgisch bier van het vat wel in flessen. Er is ter zake geen enkele verplichting opgelegd door de Regie der Luchtwegen aan haar concessiehouder.
2. Er werden reeds verbeteringen aangebracht aan de treinstellen van de lijn Brussel Centraal - Zaventem.
3. Na de uitbreidingswerken zullen er relaxzones voor passagiers wiens vlucht vertraagd of uitgesteld werd worden ingericht.
4. Visumplichtingen en niet visumplichtigen bij de aankomst.

Er werden op de nationale luchthaven reeds tests uitgevoerd op basis van een scheiding van visum en niet visumplichtigen bij de aankomst der passagiers. De laatste test nam een aanvang op 27 augustus 1984 en liep over een periode van zes weken.

Réponse :

1. *Concurrence avec la Régie des Voies aériennes*

Il n'y a pas de concurrence entre B. A. I. et la Régie des Voies aériennes. La Régie a une participation de 50 % dans B. A. I. pour la promotion de l'aéroport de Bruxelles-National en tant que partenaire important et bénéficiaire des résultats de promotion.
La Régie se charge seulement de l'infrastructure, de la sécurité et de l'aménagement et constitue une partie, importante il est vrai, de la communauté aéroportuaire.

2. *Le capital minimum (société coopérative = ouverte) s'élève à 4 millions de F dont :*

2 000 000 R. V. A.
500 000 Sabena
500 000 TEA-TEAMCO-TEA Tax-Free-Shops
500 000 Belgavia-Restobel
500 000 Duty Tax free sky shops

3. B. A. I n'a pas encore effectué de recrutements. Le Conseil d'administration de B. A. I. a l'intention de constituer un petit noyau regroupant un directeur, un collaborateur administratif et un collaborateur opérationnel.
Les traitements seront basés sur ceux en vigeur dans le secteur privé pour des entreprises et des fonctions analogues.
Les recettes de B. A. I. assureront le financement.

Question :

En ce qui concerne l'ambiance et l'accueil, l'aéroport de Bruxelles-National a été classé à la 26e place sur une liste de 30 aéroports.
Le Ministre paraît avoir des projets concrets en ce domaine.
On a constaté que les seules bières vendues à la cafetaria de l'aéroport sont des bières scandinaves.
Le train Bruxelles-Central-Zavemtem aurait incontestablement besoin d'être rénové.
Ne devrait-on pas envisager de créer des zones de repos ou de relaxation pour les passagers dont le vol est retardé ou ajourné ?
Ne pourrait-on pas envisager par ailleurs de créer des accès distincts pour les voyageurs porteurs d'un passeport et pour les voyageurs soumis à l'obligation de visa ?

Réponse :

1. D'une manière générale, il est possible de se procurer des bières belges à l'aéroport, même à la cafetaria. A la Taverne, le concessionnaire ne sert cependant pas de bières belges au tonneau, mais il en vend en bouteilles. La Régie des Voies aérienne n'impose absolument aucune obligation à son concessionnaire en ce qui concerne la vente de bières.
2. Les rames de train de la ligne Bruxelles-Central-Zaventem ont déjà subi une série d'améliorations.
3. Lorsque les travaux d'extension auront été exécutés, des zones de relaxation seront créées pour les passagers dont le vol est retardé ou ajourné.
4. Personnes soumises ou non soumises à l'obligation de visa à l'arrivée.

Il a déjà été procédé à l'aéroport national à des expériences consistant à séparer, à leur arrivée, les voyageurs soumis à l'obligation de visa et ceux qui ne sont pas soumis à cette obligation. La dernière expérience a débuté le 27 août 1984 et a duré six semaines.

De resultaten van deze proef bevestigen de bevindingen uit het verleden.

Voor zekere herkomsten komt de scheiding nu op het splitsen van blanken en kleurlingen wat kritiek in verband met racisme doet ontstaan. Op sommige vluchten zitten bijna uitsluitend visumplichtigen en op andere praktisch geen. Daardoor is het werkaanbod voor het personeel belast met de grenscontrole zeer onregelmatig en staat aan een bepaalde doorgang een lange rij mensen aan te schuiven terwijl aan een andere doorgang niemand te bespeuren valt. De territoriale verantwoordelijke rijkswachtchefs zijn tot het besluit gekomen dat een scheiding van passagiers bij de aankomst niet aangewezen is.

Verder is het zo dat sinds de beslissing om de fouille van de passagiers door het personeel van de Regie der Luchtwegen te laten uitvoeren, de Rijkswacht van het Veiligheidsdetachement te Zaventem in staat is meer doorgangen bij de aankomst te bemannen. Hierdoor zijn de vroeger aangehaalde problemen van lange filevorming praktisch volkomen opgelost.

Vraag :

In toepassing van artikel 168 van de herstelwet houdende sociale bepalingen van 22 januari 1985 is Sabena gemachtigd wijzigingen aan haar statuten aan te brengen.

Bij lezing van de artikelen 168, 169 en 170 van de herstelwet en van de bijlage inzake Sabena-statuten komt men tot het besluit dat Sabena zonder enige ministeriële machtiging leningen of andere financiële verrichtingen mag aangaan. Betekent dit dat bij aanvraag van financiering zonder staatswaarborg, de ministeriële goedkeuring niet nodig is ?

Antwoord :

Artikel 10 van de Statuten werd gewijzigd en aangepast aan de economische realiteit. Deze wijziging houdt in dat de tussenkomst van de Staat in de interestlast der leningen tot afschaffing van vliegend materieel en onderdelen (circa 3 %) wordt afgeschaft voor deze leningen na 1 januari 1985. Daarenboven wordt de Staatsgarantie tot terugbetaling van onderhavige leningen niet langer automatisch toegestaan, doch zal in elk geval terzake worden onderzocht en worden onderworpen aan goedkeuring van de Minister, die de Luchtvaart onder zijn bevoegdheid heeft en de Minister van Financiën. Wat de aangegane leningen vóór 1985 betreft zal de Staat zijn verplichtingen inzake deze bijdrage in de interestlast honoreren, wat aldus neerkomt op een degressieve Staatslast en tevens een progressieve absorbering vandien door Sabena moet bewerkstelligen.

Voor de leningen en andere financieringsverrichtingen waarvoor de Staatswaarborg inzake betaling van de interesten en de terugbetaling van de leningen wordt aangevraagd, zal een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit moeten worden getroffen (art. 169 van de herstelwet van 22 januari 1985).

Vraag :

Bestaan er concrete plannen i.v.m. de privatisering van Sabena ? Hoever staat men daarmee ?

Antwoord :

Het beleid met het oog op de privatisering van Sabena wordt voortgezet via het oprichten van dochtermaatschap-

Les résultats de cette expérience confirment ceux enregistrés par le passé.

Pour certaines provenances, cette séparation revient à séparer les blancs et les gens de couleur, ce qui suscite des accusations de racisme. Les passagers de certains vols sont presque tous soumis à l'obligation de visa, alors qu'il ne se trouve pratiquement pas de personnes soumises à cette obligation parmi les passagers d'autres vols. Il s'ensuit une grande irrégularité dans lee travail du personnel chargé du contrôle à la frontière, du fait qu'il y a de longues files de voyageurs à certaines entrées alors que d'autres entrées sont totalement désertes. Les responsables territoriaux de la gendarmerie sont arrivés à la conclusion qu'il n'est pas opportun de séparer les passagers à leur arrivée.

En outre, depuis la décision de charger le personnel de la Régie des Voies aériennes de procéder aux fouilles, la gendarmerie du détachement de sécurité de Zaventem est en mesure de mettre du personnel à un plus grand nombre d'entrées à l'arrivée. Il s'ensuit que les problèmes de files auxquelles il vient d'être fait allusion sont presque totalement résolus.

Question :

L'article 168 de la loi de redressement du 22 janvier 1985 contenant des dispositions sociales autorise la Sabena à apporter des modifications à ses statuts.

Il résulte selon nous des articles 168, 169 et 170 de cette loi de redressement et de l'annexe concernant les statuts de la Sabena que celle-ci peut contracter des emprunts et effectuer d'autres opérations financières sans aucune autorisation ministérielle. Cela signifie-t-il que l'approbation ministérielle n'est pas requise en cas de demande de financement sans garantie de l'Etat ?

Réponse :

L'article 10 des statuts de la Sabena a été modifié et adapté à la réalité économique. Il résulte de cette modification que l'intervention de l'Etat dans la charge d'intérêts afférente aux emprunts contractés en vue d'acquérir du matériel volant et des pièces détachées (environ 3 %) est supprimée pour ces emprunts contractés après le 1er janveier 1985. En outre, la garantie de l'Etat relative au remboursement de ces emprunts ne sera plus accordée automatiquement, mais chaque demande fera l'objet d'un examen et sera soumise à l'approbation du Ministre qui a la navigation aérienne dans ses attributions et au Ministre des Finances. Quant aux emprunts contractés avant 1985, l'Etat honorera ses obligations en ce qui concerne cette intervention dans les charges d'intérêts. Il en résultera donc une diminution progressive de la charge supportée par l'Etat, tandis que la Sabena sera amenée à absorber progressivement cette charge.

En ce qui concerne les emprunts et autres opérations financières pour lesquels la garantie de l'Etat en matière de paiement des intérêts et de remboursement des emprunts est demandée, il faudra prendre un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres (art. 169 de la loi de redressement du 22 janvier 1985).

Question :

Y a-t-il un projet précis de privatiser la Sabena ? Ou en est-on à cet égard ?

Réponse :

La politique de privatisation de la Sabena est poursuivie, et à travers la création de filiales pour activités connexes, et

pijen voor nevenactiviteiten en via een rechtstreekse particuliere participatie in het kapitaal van Sabena, m.a.w. via de « Sabenagroep ».

Verschillende voorstellen terzake worden momenteel onderzocht. Vóór een beslissing wordt genomen zullen voor- en nadelen van iedere formule worden afgewogen.

Gezien het internationale karakter van de activiteiten van de maatschappij op economisch-commercieel vlak en zelfs, onrechtstreeks, op politiek vlak, is er een zeer belangrijk aspect waar moet worden op gelet, met name de overheidscontrole op Sabena.

De Staat kan zijn controle handhaven hetzij rechtstreeks via participatie in het kapitaal van Sabena, hetzij onrechtstreeks via een participatie van overheids- of semi-overheidsorganen in de dochtermaatschappijen van Sabena.

In elk geval zal de Minister ervoor waken dat de aandelen van onze nationale maatschappij in het bezit blijven van Belgische firma's en ondernemingen en niet in handen komen van buitenlandse groepen of holdings.

Vraag :

In verband met de uitbreiding van Brussel-Nationaal is nadere informatie gewenst. Hoe staat het met Eurocontrol ? En met CANAC ?

Antwoord :

1. *Ontwikkelingsplan voor de luchthaven Brussel-Nationaal*

De studie voor het opstellen van een ontwikkelingsplan voor de luchthaven Brussel-Nationaal heeft tot doel een stevige basis te leggen op grond waarvan beslissingen kunnen worden genomen inzake de uitvoering van veranderingswerken en van de trapsgewijze uitbreiding van de installaties van de luchthaven.

Een reeks uitbreiding aan de land- en de luchtzijde moet de luchthaven ten goede komen gedurende de volgende 20 à 30 jaar en eventueel langer. De R.L.W. selecteerde, na een beroep te hebben gedaan op de mededinging, het « Burns & Mac Donnell », Bruplanteam.

Alle analyses en aanbevelingen van het team werden opgesteld in overeenstemming met de normen van de internationale organisatie voor de Burgerlijke Luchtvaart (I.C.A.O.), de Internationale Luchtvervoer Associatie (I.A.T.A.) en de Federal Aviation Administration (F.A.A.-U.S.A.).

Kregen de meeste aandacht : de zone van het luchthavenstation, de onderhoudsbasis van SABENA en het luchthavensysteem. De terminalzone die de gebouwen van het luchthavenstation omvat, en hun interfaces met de land- en luchtzijde, evenals het systeem voor het wegverkeer, is dringend aan uitbreidingen en aanpassingen toe om te voldoen aan de noden van de passagiers en aan de vereisten inzake vliegtuigplaatsen. Er is ook behoefte aan uitbreiding op middellange termijn om het hoofd te kunnen bieden aan de verwachtte toename van het passagiersverkeer.

De expansieplannen voor de passagiersterminal zijn klaar. De besprekingen inzake de financiering ervan zijn in een vergevorderd stadium.

Verder is het zo dat de eerste kredieten in het werkenprogramma van de R.L.W. voorzien zijn om de infrastructuurwerken aan de luchtzijde (landingsbaan, taxiwegen, platformen) in 1985 te starten.

2. *Het CANAC-uitvoeringsplan*

(Zie beleidsnota van de Minister, blz. 42 en 43).

à travers une participation privée directe dans le capital de la Sabena, en d'autres mots via le « groupe Sabena ».

Diverses propositions en la matière sont actuellement à l'étude; avantages et désavantages de chaque formule seront pondérés avant de passer à la concrétisation.

Spécifiquement, un aspect prépondérant à considérer reste « le contrôle de l'Etat » dans la Sabena, vu le caractère international des activités de la société, et sur le plan économique-commercial, et même indirectement sur le plan politique.

L'Etat peut maintenir son contrôle soit directement dans sa participation dans le capital de la Sabena, soit indirectement à travers une participation d'organismes publics ou semi-publics dans les filiales du « groupe Sabena ».

En tout cas, le Ministre veillera à ce que les actions de notre compagnie nationale restent en possession de firmes et entreprises belges et ne passent pas entre les mains de groupes ou holdings étrangers.

Question :

Des informations sont souhaitées au sujet de l'extension de Bruxelles-National. Qu'en est-il de la situation d'Eurocontrol ? Qu'en est-il du plan CANAC ?

Réponse :

1. *Plan de développement de l'aéroport de Bruxelles-National*

L'étude destinée à élaborer un plan de développement de l'aéroport de Bruxelles-National devra constituer le fondement sur la base duquel on pourra prendre les décisions relatives à l'exécution des travaux de transformation et à l'extension progressive des installations de l'aéroport.

Le développement de l'infrastructure côté air et côté ville devrait s'avérer profitable à l'aéroport pour les 20 ou 30 années à venir, voire pour une période plus longue encore. Après avoir fait un appel d'offres, la Régie des Voies aériennes a opté pour le bureau de consultants « Burns & McDonnel ».

Toutes les analyses et recommandations de cette équipe ont été faites conformément aux normes de l'Organisation internationale de l'Aviation civile (I.C. A. O.), de l'Association internationale du Transport aérien (I. A. T. A.) et de la Federal Aviation Administration (F. A. A.-U. S. A.).

L'attention du team s'est portée plus spécialement sur la zone de l'aérogare, sur la base d'entretien de la Sabena et sur le système aéroportuaire. Il est urgent d'étendre et d'adapter la zone terminale, qui comprend les bâtiments de l'aérogare et leurs interfaces côté ville et côté air, ainsi que les voies d'accès, si l'on veut répondre aux besoins des passagers et aux exigences en matière de places dans les avions. Une extension à moyen terme est également nécessaire pour faire face à l'augmentation prévue du trafic passager.

Les plans d'expansion du terminal passager sont prêts, et les discussions relatives à son financement sont en passe d'aboutir.

En outre, il est exact que les premiers crédits ont été inscrits au programme de travaux de la R. V. A. pour débuter les travaux d'infrastructure côté air (piste d'atterrissage, voies de circulation, plates-formes) en 1985.

2. *Le plan d'exécution du projet CANAC*

(Voir note de gestion du Ministre, pp. 42 et 43).

Vraag :

Hoever staat het met de goedkeuring van het taalkader van de Regie der Luchtwegen ?

Antwoord :

— De taalkaders van de R.L.W. werden vastgesteld bij koninklijk besluit van 26 maart 1980. Zij verdeelden de betrekkingen van de personeelsformatie die opgericht werd bij koninklijk besluit van 11 oktober 1973.

— De bij koninklijk besluit van 11 oktober 1973 vastgelegde personeelsformatie is opgeheven en vervangen door dat van 7 november 1980 dat op zijn beurt reeds driemaal werd gewijzigd, een laatste maal door het koninklijk besluit van 14 september 1983.

— Op 27 september 1983 werden de ontwerpen van nieuwe taalkaders aan het advies van de V.C.T. voorgelegd; die ontwerpen zijn nog ter studie en de V.C.T. heeft erover nog geen advies uitgebracht.

— Bij gebrek aan voldoende gegevens betreffende het Nederlands en het Frans werkvolume werd de R.L.W. op 25 september 1984 verzocht voor het Hoofdbestuur evenals voor de op luchthaven Brussel-Nationaal gevestigde diensten per afdeling een zo gedetailleerd mogelijk overzicht te verstrekken omtrent de activiteiten aangevuld met cijfergegevens betreffende het werkvolume per taalgebied.

Om te kunnen oordelen over het wezenlijk belang dat de taalgebieden voor de R.L.W.-diensten vertegenwoordigen, acht de V.C.T. het nuttig die cijfergegevens betreffende de in het Nederlands, respectievelijk in het Frans behandelde zaken te kennen over een recente referteperiode van één jaar.

Op 29 januari 1985 liet de Regie der Luchtwegen een overzicht geworden aan de V.C.T. van de verschillende diensten en departementen van de Regie (Hoofdbestuur en Luchthaven van Brussel-Nationaal) evenals de cijfergegevens met betrekking tot het werkvolume. Deze inlichtingen geven een overzichtelijk en trouw beeld van de werken die door betrokken diensten worden uitgevoerd. Wegens het uitzonderlijk belang van deze aangelegenheid voor de R.L.W. waar geen geldige benoemingen en bevorderingen kunnen verleend worden vooraleer de taalkaders zijn aangepast heb ik nogmaals aangedrongen op een dringend advies van de V.C.T. Ten gevolge daarvan en ten einde de R. L. W. in de mogelijkheid te stellen de haar opgelegde taak naar behoren te kunnen uitvoeren, nemen tal van personeelsleden hogere functies waar.

Daar waar het toekennen van hogere functies maar een uitzonderingsmaatregel zou mogen zijn met een beperkte duur, worden zij sedert jaren noodgedwongen uitgeoefend.

Deze toestand schept spanningen, frustraties en onzekerheden die zeker geen gunstige invloed hebben op de motivatie van het personeel en zijn bereidheid tot onderlinge samenwerking, essentiële factoren in het behoorlijk functioneren van een openbaar bestuur.

Van de openbare besturen wordt vlug een gemis aan doeltreffendheid en dynamisme aangevreven.

De huidige situatie toont aan dat deze besturen dikwijls niet bij machte zijn van dergelijke gang van zaken af te wenden.

Met het oog op een spoedige oplossing van onderhavig probleem heeft de Minister de Voorzitter van de V.C.T. verzoekt hem binnen de kortst mogelijke tijd en uiterlijk tegen 18 februari 1985 het advies van de V.C.T. in deze zaak te willen meedelen.

Question :

Où en est l'approbation du cadre linguistique de la Régie des voies aériennes ?

Réponse :

— Les cadres linguistiques de la R. V. A., fixés par l'arrêté royal du 26 mars 1980, répartissaient les emplois du cadre organique créé en vertu de l'arrêté royal du 11 octobre 1973.

— Le cadre fixé par l'arrêté royal du 11 octobre 1973 a été abrogé et remplacé par celui du 7 novembre 1980, lequel a été modifié à trois reprises, et pour la dernière fois par l'arrêté royal du 14 septembre 1983.

— Les projets de nouveaux cadres linguistiques ont été soumis pour avis à la C. P. L. C. le 27 septembre 1983; ces projets sont toujours à l'étude, la C. P. C. L. n'ayant encore émis aucun avis en la matière.

— Eu égard au manque de données sur le volume de travail en français et en néerlandais, la C. P. C. L. a été priée, le 25 septembre 1975, de fournir, tant pour l'administration centrale que pour les services établis à l'aéroport de Bruxelles-National, un aperçu, aussi détaillé que possible et par secteur, des activités en incluant des données chiffrées sur le volume de travail par région linguistique.

Afin de pouvoir se prononcer sur l'importance réelle des régions linguistiques pour la R. V. A., la C. P. C. L. a estimé utile que ces chiffres relatifs aux affaires traitées respectivement en français et en néerlandais lui soient fournis pour une période de référence récente d'un an.

La Régie des Voies aériennes a fait parvenir, le 29 janvier 1985, à la C. P. C. L. un aperçu de ses divers services et départements (administration centrale et aéroport de Bruxelles-National) ainsi que les chiffres relatifs au volume de travail. Ces renseignements donnent un aperçu clair et fidèle du travail effectué par les services concernés. Compte tenu de l'importance exceptionnelle que revêt cette matière pour la R. V. A. où aucune nomination ou promotion ne peut valablement avoir lieu avant l'adaptation des cadres linguistiques, j'ai insisté une fois de plus pour que la C. P. C. L. émette d'urgence un avis. Eu égard à cette situation et afin de permettre à la R. V. A. de remplir de façon adéquate la mission qui lui a été impartie, de nombreux membres du personnel assument des fonctions supérieures.

Des fonctions supérieures sont, par la force des choses, exercées depuis des années alors que leur octroi ne devrait constituer qu'une mesure exceptionnelle et temporaire.

Cette situation suscite des tensions, des frustrations et des incertitudes qui n'exercent sûrement pas une influence favorable sur le personnel et sur sa détermination à coopérer, facteurs essentiels pour qu'une administration publique puisse fonctionner convenablement.

On reproche facilement aux administrations publiques leur manque d'efficacité et de dynamisme.

La situation actuelle montre que ces administrations ne sont souvent pas à même d'échapper à cet état de choses.

Afin de permettre une solution rapide du problème en question, le Ministre a dès lors demandé au président de la C.P.C.L. de vouloir bien lui communiquer l'avis de la C.P.C.L. en la matière dans les délais les plus brefs, et au plus tard pour le 18 février 1985.

Vraag :

Welke investeringen werden sinds 1 januari 1982 gedaan voor de regionale luchthavens ?

Antwoord :

Investeringen regionale luchthavens (in miljoen F)

Question :

Quels sont les investissements faits pour les aéroports régionaux depuis le 1er janvier 1982 ?

Réponse :

Investissements aéroports régionaux (en millions de F)

	1982	1983	1984 (raming) (estimation)	
Antwerpen-Deurne	17,060	17,340	17,700	Anvers-Deurne.
Oostende	12,780	8,300	12,800	Ostende.
Charleroi-Gosselies	69,280	64,886	19,600	Charleroi-Gosselies.
Liège-Bierset	32,515	0,460	9,800	Liège-Bierset.
Spa	2,226	3,500	3,000	Spa.
St-Hubert	0,390	6,200	4,500	Saint-Hubert.
Grimbergen	1,930	4,140	4,000	Grimbergen.
Gent	1,760	3,510	—	Gand.

Vraag :

Er is sprake van geweest het bestuur van de regionale luchthavens aan de Gewesten toe te vertrouwen. Waarom werd ter zake geen enkel initiatief genomen ? Waarom werd geen wetsontwerp ingediend ? Daartoe zouden aan de Gewesten de nodige kredieten moeten worden verstrekt.

Antwoord :

Het kan niet ontkend worden dat naast het belang dat de nationale overheid heeft in de luchtvaartactiviteiten in de verschillende gewesten, het in overwegende mate de regio's zelf zijn en de nabijgelegen agglomeraties die baat vinden in het regionale luchthavenbedrijf. De gewesten hebben echter negatief gereageerd op het verzoek van de Minister om mede een rol te spelen in de exploitatie van de regionale luchthavens.

Vraag :

Ingevolge een luchtvaartovereenkomst tussen Groot-Brittannië en Nederland kan men thans van Londen naar Maastricht vliegen voor 20 pond. Een vlucht Oostende-Londen kost meer dan 5 000 F. De Britse Minister van Verkeer heeft ook een versoepeling voorgesteld inzake tarieven tussen ons land en Groot-Britannië. Terzake werden besprekingen gevoerd. Wat zijn de resultaten hiervan ?

Antwoord :

De mogelijkheid van een grotere soepelheid inzake tarieven wordt onderzocht in een globaal perspectief waarin niet alleen de tarieven belangrijk zijn maar ook de exploitatiekosten van de luchtvaartmaatschappijen en de aangevlogen luchthavens.

Alhoewel de Minister volledig achter een liberalisatie van de luchtverbindingen staat is het anderzijds zo dat de luchtvaartmaatschappijen in eerste instantie moeten trachten hun exploitatiekosten te verminderen en het zeker niet zou opgaan dat de belastingsbetaler om van tariefvermindering te kunnen genieten, zou moeten bijdragen om de luchtvaartmaatschappijen verder in leven te houden. De voorgestelde versoepeling inzake tarieven werd onlangs besproken tij-

Question :

Il a été question de confier la gestion des aéroports régionaux aux Régions. Pourquoi aucune initiative n'a-t-elle été prise en la matière ? Pourquoi n'a-t-on pas déposé un projet de loi ? Il conviendrait de donner aux Régions les crédits nécessaires pour le faire.

Réponse :

Il est indéniable qu'outre l'intérêt que peut y trouver le pouvoir central, les activités de navigation aérienne dans les différentes régions profitent essentiellement aux régions elles-mêmes, ainsi qu'aux agglomérations situées à proximité des aéroports régionaux. Les régions ont toutefois répondu négativement lorsque le Ministre leur a proposé de participer à l'exploitation de ces aéroports.

Question :

Par suite de la signature de la convention sur la navigation aérienne conclue entre la Grande-Bretagne et les Pays-Bas, on peut actuellement aller de Londres à Maastricht pour 20 £. Un vol Ostende-Londres coûte plus de 5 000 F. Le Ministre britannique des transports a également proposé un assouplissement des tarifs appliqués entre notre pays et la Grande-Bretagne. Des discussions ont eu lieu à ce sujet. Quels en sont les résultats ?

Réponse :

La possibilité d'assouplir les tarifs est examinée dans une perspective globale, dans laquelle une importance est attachée non seulement aux tarifs mais aussi au coût d'exploitation des compagnies aériennes et des aéroports d'escale.

Bien que le Ministre soutienne sans réserve une libéralisation des liaisons aériennes, il n'en reste pas moins que les compagnies aériennes doivent s'efforcer en premier lieu de réduire leurs coûts d'exploitation et qu'il serait en tout cas inadmissible que pour pouvoir appliquer des réductions de tarifs, il faille faire appel au contribuable pour permettre aux compagnies aériennes de subsister. L'assouplissement proposé en matière de tarifs a été examiné il y a peu au

dens een vergadering tussen de luchtvaartmaatschappijen waarbij volgende tariefverminderingen werd overeengekomen.

— Oostende-Londen heen en terug : 4 220 F.
— Luik-Londen heen en terug : 5 110 F.
— Brussel-Londen heen en terug : 4 990 F.
— Brussel-Manchester heen en terug : 6 440 F.
— Brussel-Birmingham heen en terug : 4 599 F.

Vraag :

Hoeveel is in de begroting voorzien voor de uitbreiding van het vrachtgebouw op de luchthaven te Oostende, waar een acuut tekort bestaat aan vrachtruimte ?

Antwoord :

In het herwerkte werkenprogramma 1985 is een krediet van 6 miljoen F voorzien voor het uitbreiden van de vrachtruimte door het bouwen van en luifel met volgende karakteristieken :

— oppervlakte : ongeveer 1 500 m² (gevraagd door de luchthavenpromotiegroep ARGO);
— zijwanden in strekmetaal, mazen 5 × 50, te bevestigen op de bestaande tarmac d.w.z. een lichte constructie analoog aan de vrachtluifel te Brussel-Nationaal.

Vermits er destijds slechts sprake was van een vergroring met 750 m², werd aan de luchthavenmeester van Oostende gevraagd een geactualiseerde behoeftebepaling op te maken waaruit moet blijken welke oppervlakte werkelijk noodzakelijk is en welke de juiste afmetingen van de constructie moeten zijn.
Zodra de R. L. W. in het bezit is van alle gevraagde inlichtingen zal de studie voor het bouwen van de luifel aangevat worden. De aanbesteding wordt in het vooruitzicht gesteld in 1985.

Vraag :

Oostende wacht reeds jaren lang op de kredieten voor de onteigenening ter verlenging van de startbaan. Wat zijn de vooruitzichten terzake ?

Antwoord :

Bij het ontwerpen van de verlenging van de landingsbaan werd destijds door de programmatiebureau van de Regie der Luchtwegen en door de Stad Oostende ervan uitgegaan dat de landingslengte voldoende was voor de functie die de luchthaven Oostende voor de grote verkeersvliegtuigen diende te vervullen.
Veder is het zo dat de stad Oostende niettegenstaande het negatief advies van de Regie der Luchtwegen toelating gegeven heeft voor het oprichten van een woonwijk in de naderingszone met als gevolg, dat de landingslengte op drempel 26 *ipso facto* nooit normaal zal kunnen worden opgevoerd.
Er dient ook aangestipt dat het niet de lengte van een landingsbaan is die vliegtuigen aantrekken maar vooral de economische activiteiten in het hinterland van een luchthaven.

Vraag :

The « European Airways » heeft reeds geruime tijd een aanvraag gedaan voor een uitbatingsvergunning als Bel-

cours d'une réunion entre les compagnies aériennes, réunion au cours de laquelle ces compagnies ont convenu des réductions suivantes :

— Ostende-Londres aller et retour : 4 220 F.
— Liège-Londres aller et retour : 5 110 F.
— Bruxelles-Londres aller et retour : 4 990 F.
— Bruxelles-Manchester aller et retour : 6 440 F.
— Bruxelles-Birmingham aller et retour : 4 599 F.

Question :

Combien est-il prévu au budget pour l'extension du bâtiment du fret de l'aéroport d'Ostende qui manque sérieusement d'espace dans ce domaine ?

Réponse :

Dans le programme remanié des travaux 1985, un crédit de 6 millions est prévu pour l'agrandissement de l'espace à marchandises. Il sera construit à cet effet un hangar ayant les caractéristiques suivantes :

— superficie : environ 1 500 m² (demandé par le groupe de promotion de l'aéroport, ARGO);
— parois latérales en acier déployé, mailles 5 × 50, à fixer sur le tarmac existant; il s'agit en d'autres termes d'une construction légère analogue au hangar à marchandises de Bruxelles-National.
Etant donné qu'il n'avait été question à l'époque que d'agrandir l'espace de 750 m², on a demandé au responsable à l'aéroport d'Ostende de présenter un état actualisé des besoins qui mentionnerait la superficie réellement nécessaire et les mesures exactes de la construction.

Dès que la Régie des Voies aéiennes sera en possession de tous les renseignements demandés, l'étude relative à la construction du hangar pourra commencer. L'adjudication est prévue pour 1985.

Question :

Ostende attend depuis longtemps les crédits qui doivent permettre les expropriations nécessaires au prolongement de la piste d'envol. Quelles sont les perspectives en la matière ?

Réponse :

Au moment où l'on a envisagé de prolonger la piste d'atterrissage, le bureau de programmation de la Régie des Voies aériennes et la ville d'Ostende sont partis du principe que la piste d'atterrissage était suffisamment longue pour la fonction qu'avait à remplir l'aéroport d'Ostende à l'égard des grands avions de transport.
En outre, la ville d'Ostende a autorisé, en dépit de l'avis négatif de la Régie des Voies aériennes, la construction d'un quartier résidentiel dans la zone d'approche. La piste d'atterrissage ne pourra donc *ipso facto* jamais être prolongée normalement au pallier 26.

Il convient également de souligner que ce n'est pas la longeur d'une piste d'atterrissage qui attire les avions mais surtout les activités économiques de l'hinterland d'un aéroport.

Question :

« European Airways » demande depuis longtemps déjà une licence d'exploitation de compagnie charter belge en

gische charterluchtvaartmaatschappij voor het uitvoeren van lange afstandsvluchten vanaf Oostende. Het blijft steeds bij beloften.

Het dossier blijft maar aanslepen bij het onderzoek door het Bestuur der Luchtvaart. Hierdoor is « European Airways » verplicht beroep te doen op vreemde luchtvaartmaatschappijen; wat de tewerkstelling in eigen land zeker niet in de hand werkt.

Antwoord :

1. Bij brieven van 28 maart en 10 april 1984 vroeg « European Airways », alsdan in oprichting, een exploitatievergunning voor niet geregeld vervoer van passagiers en vracht.

2. Ten einde deze aanvraag te kunnen onderzoeken overeenkomstig artikel 51 van het koninklijk besluit van 15 maart 1954, gewijzigd door het koninklijk besluit van 31 augustus 1979, waarin bepaald wordt dat de exploitatievergunning van niet geregeld luchtvervoer slechts verleend wordt na onderzoek betreffende onder meer de morele, financiële en technische waarborgen die de aanvrager biedt en de opportuniteit van het creëren van nieuwe diensten, verzocht het bestuur bij brief dd. 20 april jl. om de nodige inlichtingen.

3. Eerst in de loop van de maand augustus werd op deze brief in algemene termen geantwoord, met bijvoeging van de statuten van de vennootschap « European Airways International » (E. A. I.), opgericht op 1 juli 1984.

Hieruit blijkt dat E. A. I. een N. V. naar Belgisch recht is met een maatschappelijk kapitaal van 1 250 000 F, vertegenwoordigd door evenveel aandelen zonder aanduiding van nominale waarde. De statuten voorzien de mogelijkheid dit kapitaal op te trekken tot maximum 2 miljard F bij beslissing van de Algemene Vergadering.

4. Een nieuw onderzoek dd. 10 september 1984 van het Bestuur kreeg eveneens een in algemene termen opgesteld antwoord dd. 1 oktober 1984. Uiteindelijk werd op 7 december ll. op het Bestuur een delegatie van E. A. I. ontvangen.

5. Blijkens voormelde briefwisseling, bevestigd tijdens het onderhoud van 7 december ll., wenst E. A. I. een exploitatievergunning te bekomen voor niet geregeld vervoer van passagiers en vracht met lange en middellange afstandsvluchten (meer dan 4 u) naar bestemmingen heden niet aangevolgen door andere Belgische vervoerders.

De thuishaven van E. A. I. zou gevestigd worden op de luchthaven Oostende. E. A. I. zou een B707 of DC-8 in huurkoop of leasing nemen en in België laten inschrijven.

6. Zich bewust zijnde van het feit dat aan de gestelde eisen om een effectieve exploitatievergunning te bekomen niet is voldaan, verzocht de E. A. I.-vertegenwoordiging tijdens het onderhoud om een principiële exploitatievergunning te bekomen, zodat zij in staat zou zijn verbintenissen aan te gaan inzake de huurkoop of de leasing van een vliegtuig, de ombouwuitrusting van de motoren ervan, het aantrekken van touroperators en andere luchtvaartmaatschappijen. Deze principiële vergunning zou dan effectief worden wanneer aan alle gestelde vereisten, in het bijzonder op technisch vlak, zou zijn voldaan.

De E. A. I.-vertegenwoordiging was zich inzonderheid bewust dat op het financiële vlak het huidig kapitaal onvoldoende is om een luchtvaartmaatschappij te starten en te opereren. Zij hield evenwel voor dat, eenmaal een principiële vue d'organiser des vols à longue distance au départ d'Ostende. On en reste au stade des promesses.

Le dossier reste bloqué à l'Administration de l'aéronautique, de sorte que « European Airways » doit recourir aux services de compagnies étrangères, ce qui ne favorise guère l'emploi dans notre pays.

Réponse :

1. Par ses lettres du 28 mars et du 10 avril 1984, l'European Airways, à l'époque en voie de création, a demandé un permis d'exploitation pour le transport non régulier de passagers et de fret.

2. Afin de pouvoir examiner cette demande conformément à l'article 51 de l'arrêté royal du 15 mars 1954, modifié par l'arrêté royal du 31 août 1979 qui prévoit que le permis d'exploitation de transport aérien non régulier n'est accordé qu'après enquête portant notamment sur les garanties morales, financières et techniques que présente le demandeur et sur l'opportunité de la création de services nouveaux, l'Administration a demandé les renseignements nécessaires par lettre du 20 avril dernier.

3. Ce n'est qu'au cours du mois d'août que cette lettre a fait l'objet d'une réponse, rédigée en termes généraux, avec en annexe les statuts de la société European Airways International (E. A. I.), créée le 1er juillet 1984.

Il en ressort que l'E.A.I. est une S.A. de droit belge avec un capital social de 1 250 000 F, représenté par autant de parts sans désignation de valeur nominale. Les statuts prévoient la possibilité d'augmenter ce capital jusqu'à un montant maximum de 2 milliards F par décision de l'Assemblée générale.

4. Une nouvelle enquête de l'Administration, le 10 sepbre 1984, a également fait l'objet d'une réponse rédigée en termes généraux datée du 1er octobre 1984. Le 7 décembre dernier, l'Administration a reçu une délégation de l'E.A.I.

5. Cet échange de correspondance, dont le contenu a été confirmé par l'entretien du 7 décembre dernier, indique que l'E.A.I. souhaite obtenir un permis d'exploitation pour le transport de passagers et de fret sur des vols de longue et de moyenne distance (plus de 4 heures) vers des destinations où d'autres transporteurs belges ne font pas actuellement escale.

Le port d'attache de l'E.A.I. serait fixé à l'aéroport d'Ostende. L'E.A.I. utiliserait un B707 ou un DC-8 en location ou en leasing et le ferait immatriculer en Belgique.

6. Consciente du fait que la société ne répondait pas aux exigences imposées pour obtenir un permis d'exploitation effectif, la délégation de l'E.A.I. a demandé, au cours de l'entretien, d'obtenir un permis d'exploitation de principe, de telle sorte qu'elle puisse contracter des engagements en matière de location ou de leasing d'un avion, assurer la transformation des moteurs de l'avion, et intéresser des tours opérateurs et d'autres sociétés aériennes. Ce permis de principe deviendrait effectif lorsque toutes les conditions imposées notamment dans le domaine technique seraient remplies.

La délégation de l'E.A.I. était particulièrement consciente que sur le plan financier le capital actuel était insuffisant pour commencer ses activités et pour fonctionner. Elle a cependant fait observer qu'après l'obtention du permis d'ex-

exploitatievergunning verkregen, dit kapitaal zou opgetrokken worden tot minimum 25 miljoen F en dat welbepaalde Belgische middens alsdan zulke kapitaalsverhoging zouden onderschrijven. Het bewijs hiervan zou aan het Bestuur der Luchtvaart worden verstrekt.

7. Inderdaad werd nadien een brief dd. 14 december 1984 binnengebracht van een belangrijke Belgische firma waarbij deze het belang bevestigde dat zij hechtte aan de activiteiten van E. A. I. Enkele dagen later schreef dezelfde firma echter aan het Bestuur dat zij afzag van een belangstelling in de plannen van E. A. I. en verzocht zij haar brief dd. 14 december als nietig te beschouwen.

8. E. A. I., hiervan op de hoogte, deelde aan het Bestuur telefonisch mede zich te zullen inspannen om een of meerdere andere Belgische firma's aan haar plannen te interesseren en hiervan het Bestuur kennis te geven.

9. Zulks is tot op heden niet gebeurd en een woordvoerder van E. A. I. vroeg, een tiental dagen geleden, telefonisch aan het Bestuur om nog enkele weken respijt.

Vraag :

Bepaalde kringen zouden de bedoeling hebben de luchthaven van Oostende 's nachts te sluiten.

Dit zou op het vlak van de werkgelegenheid verstrekkende negatieve gevolgen hebben terwijl dergelijke maatregel op promotioneel en commercieel vlak voor de Oostendse luchthaven catastrofaal zou zijn. Niet Zaventem maar de dichterbij en goed uitgeruste luchthaven van Rijsel zou daar profijt uithalen.

Alleen reeds in 1984 werden voor de eerste negen maanden 711 bewegingen (landingen en take-off) gedurende de nacht genoteerd. Verscheidene maatschappijen hebben speciaal Oostende gekozen omwille van deze faciliteit.

Afrikaanse bestemmingen vormen 80 % van het vrachtverkeer op Oostende. Deze Afrikaanse vluchten lopen regelmatig enorme vertraging op met alle gevolgen vandien.

Wat is daaromtrent de mening van de Minister ?

Antwoord :

Inzake sluiting van de luchthaven van Oostende 's nachts heeft de Regie onlangs aan de Minister het volledig dossier inzake haar reorganisatieplan overgemaakt.

Bij het onderzoek van dit dossier dat trouwens het advies van de Syndicale Raad van Advies van de R. L. W. omvat, zal er rekening gehouden worden met alle objectieve criteria en elementen.

Dit geldt niet alleen voor de luchthaven van Oostende maar ook voor alle andere R. L. W.-diensten.

De eventuele vermindering der kaders geeft op zichzelf geen onmiddellijk gunstig effect op de exploitatierekening. Het is alleen via de oppensioenstelling en het niet vervangen va bepaalde personeelsleden, dat een geleidelijke reductie van de personeelsuitgaven kan ontstaan. Het is evident dat afschaffen van betrekkingen en wijzigingen in de loopbaan van sommige personeelsleden zullen gepaard gaan met overgangsmaatregelen, die o.m.; bij- en omscholing voorzien.

Het is verder onmogelijk over het hoofd te blijven zien dat de regionale luchthavens en vliegvelden van de R. L. W. een verliespost betekenen van meer dan 800 miljoen per jaar en dienen gesubsidieerd te worden door het exploitatieoverschot van 1 300 miljoen van Brussel-Nationaal waardoor de R. L. W. afhankelijk is van het Rijk voor het dragen van de financiële lasten van haar investeringen.

ploitation de principe, ce capital serait augmenté jusqu'à un montant minimum de 25 millions de F et que certains milieux belges souscriraient à une telle augmentation de capital. La preuve en serait fournie à l'Administration de la navigation aérienne.

7. Une lettre d'une importante société belge datée du 14 décembre 1984 est en effet parvenue et a confirmé l'intérêt qu'elle accordait aux activités de l'E.A.I. Cependant, quelques jours plus tard, cette même société écrivait à l'Administration que les plans de l'E.A.I. ne l'intéressaient pas et demandait d'annuler sa lettre du 14 décembre.

8. L'E.A.I., informée, a communiqué à l'Administration par téléphone qu'elle s'efforcerait de trouver une ou plusieurs autres sociétés belges qui s'intéresseraient à ses plans et le notifierait à l'Administration.

9. Cela n'a pas encore été le cas jusqu'à ce jour et un porte-parole de l'E.A.I. a demandé par téléphone à l'Administration, il y a une dizaine de jours, de lui accorder encore quelques semaines de délai.

Question :

Certains milieux auraient l'intention de fermer l'aéroport d'Ostende la nuit.

Cette mesure serait lourde de conséquences pour l'aéroport d'Ostende tant sur le plan de l'emploi que sur le plan promotionnel et commercial. C'est l'aéroport de Lille, plus proche que celui de Zaventem et en outre bien équipé, qui tirerait profit d'une telle initiative.

Au cours des neuf premiers mois de l'année 1984, on a déjà enregistré 711 mouvements (atterrissages et décollages) de nuit. C'est précisément cette facilité qui attire diverses sociétés à Ostende.

Les destinations africaines constituent 80 % du fret à Ostende. Les avions en provenance de l'Afrique ont souvent d'énormes retards, avec toutes les conséquences que l'on sait.

Quel est l'avis du Ministre à cet égard ?

Réponse :

En ce qui concerne la fermeture de l'aéroport d'Ostende durant la nuit, la Régie des voies aériennes a transmis récemment au Ministre le dossier complet de son plan de réorganisation.

Ce dossier, qui comprend d'ailleurs l'avis du comité de consultation syndicale de la R. V. A., sera examiné en tenant compte de tous les critères et éléments objectifs.

Ceci vaut non seulement pour l'aéroport d'Ostende, mais aussi pour tous les autres services de la R. V. A.

La réduction éventuelle des cadres n'exerce pas directement, en elle-même, une influence favorable sur le compte d'exploitation. La seule manière d'aboutir à une réduction progressive des dépenses de personnel consiste à mettre certains agents à la retraite sans pourvoir à leur remplacement. Il va de soi que les suppressions d'emplois et les modifications apportées à la carrière de certains agents iront de pair avec des mesures transitoires, impliquant entre autres un recyclage et une reconversion.

On ne peut plus se permettre d'ignorer que les aéroports et les champs d'aviation régionaux représentent, pour la R. V. A., un poste déficitaire de plus de 800 millions de F par an et doivent être subventionnés par le bénéfice d'exploitation de 1 300 millions de F dégagé par Bruxelles-National, ce qui oblige la R. V. A. à recourir à l'Etat pour pouvoir supporter les charges financières de ses investissements.

Alhoewel een kleine heropleving van de trafiek te Oostende vast te stellen is nl. :

	1983	1984
Passagiers	97 000	153 323
Bewegingen	28 518	28 727
Vracht	6 545 (ton)	8 950 (ton)

is de enige correcte manier van vergelijking tussen de vrachttrafiek en de dagtrafiek, de globale opbrengsten in F van inschepingsvergoedingen en landingsvergoeding. Zoals vermeld in het reorganisatieplan was deze verhouding in 1982 : 9,61 %.

Sindsdien is er een gunstige evolutie geweest, ook van de nachttrafiek, zodat in 1983 de verhouding gestegen is tot 11,65 en dat ze in 1984 rond de 12 à 14 % zal liggen.

De verhoogde passagierstrafiek die te E. B. O. S. 's nachts werd vastgesteld is hoofdzakelijk te wijten aan één enkele nachtvlucht gedurende de maanden juni, juli en augustus (= 90 dagen + 80 passagiers × 2 = 14 400 passagiers). Dit is een zeer precaire toestand die van vandaag tot morgen volledig kan omslaan.

Het vrachtverkeer te Oostende heeft altijd « ups and downs » gekend en schommelde steeds rond het zelfde gemiddelde :

1979	1980	1981	1982	1983	1984
7 274	11 799	9 263	8 008	6 545	8 950

Toevallige heroplevingen zijn geen geldige basis voor duurzame beleidsbeslissingen.

Het is juist, zoals de « G. O. M. » vermeldt, dat een deel van dit verkeer gebeurt met toestellen die niet conform zijn met de geluidsnormen van bijlage 16 van de I.C.A.O. en die elders in België 's nachts niet mogen landen. De vraag dient echter gesteld wat er over enige jaren zal gebeuren als de E. E. G.-reglementering alle dergelijke vliegtuigen bant zoals nu al in de Verenigde Staten sinds 1 januari 1985.

De eventuele personeelsbesparing bij sluiting van Ostende 's nachts zouden volgen de Regie der Luchtwegen 21 eenheden bedragen (ongeveer 16 m).

Verder is het zo dat de rol van uitwijkhaven van Oostende in de toekomst onvermijdelijk zal verminderen.

Er zijn geen uitwijkingen ingevolge sneeuw en ijzel. Deze zijn onbestaande. De huidige strenge winter heeft het nog bewezen. Brussel-Nationaal was nooit gesloten.

Wel is het zo dat nog uitwijkingen gebeuren bij mist. Maar die zijn aan het verminderen sinds Brussel-Nationaal Categorie III geworden is. De statistieken bewijzen duidelijk dat ook deze trafiek marginaal is.

Vraag :

Welke is de reglementering inzake U. L. M. ?

Antwoord :

De U. L. M. en D. P. M. zijn luchtvaarttuigen in de zin van het koninklijk besluit van 14 mei 1973 tot vaststelling van de vliegverkeersregelen. Deze regelen zijn er dus op toepasselijk voor zover echter de kenmerken van die ultralichte luchtvaarttuigen de toepassing ervan mogelijk maken.

Bien que l'on puisse constater une légère reprise du trafic à Ostende, en l'occurrence :

	1983	1984
Passagers	97 000	153 323
Mouvements	28 518	28 727
Chargement	6 545 (tonnes)	8 950 (tonnes)

la seule manière correcte de comparer le trafic de fret et le trafic de jour consiste à exprimer en F les rentrées globales provenant des indemnités d'embarquement et d'atterrissage. Ce rapport était, comme mentionné dans le plan de réorganisation, de 9,61 % en 1982.

Une évolution favorable s'est dessinée depuis lors, de telle sorte que cette proportion est passée à 11,65 % en 1983 et se situe entre 12 et 14 % en 1984.

L'accroissement du trafic de nuit constaté pour les passagers à E. B. O. S. est essentiellement dû à un seul vol de nuit durant les mois de juin, juillet et août (= 90 jours + 80 passagers × 2 = 14 400 passagers). Il s'agit d'une situation fort précaire qui peut changer complètement du jour au lendemain.

Le trafic de fret à Ostende, qui a toujours connu des hauts et des bas, a sans cesse varié aux alentours de la même moyenne.

1979	1980	1981	1982	1983	1984
7 274	11 799	9 263	8 008	6 545	8 950

Des reprises occasionnelles ne constituent pas une base valable pour prendre des décisions ayant un effet durable sur la gestion.

Il est exact, comme le mentionne la S. D. R. flamande, qu'une partie de ce trafic s'effectue avec des appareils non conformes aux normes édictées en matière de bruit par l'annexe 16 de l'O. A. C. I. et qui ne peuvent pas atterrir ailleurs en Belgique la nuit. Il convient toutefois de se demander ce qui se passera dans quelques années, lorsque la réglementation de la C. E. E. aura banni tous les appareils de ce genre comme c'est le cas depuis le 1er janvier 1985 aux Etats-Unis.

L'économie de personnel entraînée par la fermeture éventuelle d'Ostende la nuit se monterait, selon la Régie des voies aériennes, à 21 unités (16 millions de F environ).

Par ailleurs, le rôle d'Ostende en tant qu'aéroport de dérivation est inéluctablement appelé à diminuer dans l'avenir.

Il n'y a pas de dérivation du trafic pour cause de neige ou de verglas. Ce phénomène est inexistant. Le rude hiver actuel l'a encore prouvé. Brurelles-National n'a jamais été fermé.

Il est exact que l'on dérive parfois encore le trafic en cas de brouillard, mais ces cas sont en diminution depuis que Bruxelles-National a accédé à la catégorie III. Les statistiques montrent clairement que ce trafic, lui aussi, est marginal.

Question :

Quelle est le réglementation en matière d'U. L. M. ?

Réponse :

Les U. L. M. et D. P. M. sont des aéronefs au sens de l'arrêté royal du 14 mai 1973 fixant les règles de l'air. Ces règles leur sont donc applicables pour autant toutefois que les caractéristiques de ces aéronefs ultra-légers en permettent l'application.

Het koninklijk besluit van 21 september 1983 legde bijzondere voorwaarden op voor de toelating tot het luchtverkeer van sommige ultralichte motorluchtvaartuigen.

In het koninklijk besluit wordt onder andere bepaald dat het advies van de Minister belast met de ruimtelijke ordening en stedebouw of van zijn gemachtigde vereist is als het ontworpen U. L. M. luchtvaartterrein een bestendig karakter heeft.

G. Verkeersveiligheid

Vraag :

Het is nodig een coördinatie tussen de departementen Openbare Werken en Binnenlandse Zaken te organiseren. Hetzelfde geldt voor de Gemeenschapsministers, die zouden moeten betrokken worden in de verkeersveiligheidsproblematiek. Dit geldt zeker voor de conceptie der wegen.

Bepaalde opties kunnen van hij aanvraag een actief verkeersveiligheidsbeleid mogelijk maken.

Dit in bijzonder wat betreft de aanleg van fietspaden en de verkeerssignalisatie.

Bij informatiecampagnes moet de nadruk gelegd worden op de rol van de gemeenten.

Welke is daaromtrent de mening van de Minister ?

Antwoord :

1. Dergelijke coördinatie, en ruimer bovendien — vermits ook de Ministeries van Onderwijs en het Ministerie van Verkeerswezen betrokken waren — werd beproefd a.h.v. de Coördinatiestructuur ontworpen ten behoeve van het Jaar van de Verkeersveiligheid en de Verkeersleefbaarheid.

Enerzijds vloeien uit dit Jaar een aantal structuren voort die ook na de afsluiting ervan zullen blijven bestaan, om de geest van samenwerking niet te vergeten.

Anderzijds zullen, na afsluiting van het Jaar, de ervaringen, resultaten, de moeilijkheden en mogelijkheden geëvalueerd worden ten einde een efficiënte definitieve coördinatie te ontwerpen.

2. Vertrekkende vanuit deze nationale kern kan de uitbreiding naar de Gemeenschappen, en naar de locale overheden toe gezocht worden.

De Gemeenschappen werden trouwens in het kader van het Jaar van de Verkeersveiligheid en de Verkeersleefbaarheid uitgenodigd tot samenwerking.

Eenzelfde opmerking geldt de gemeenten die via het Ministerie van Binnenlandse Zaken uitgenodigd werden initiatieven te ondernemen (met een zeer talrijke en positieve response : op 501 gemeenten kenden 404 de bevoegdheid « Verkeersveiligheid » toe aan een mandataris, om maar één voorbeeld te noemen.

Via het Ministerie van Binnenlandse Zaken worden de gemeentelijke politiekorpsen en gemeenten zelf van de campagnes voor verkeersveiligheid door de Hoge Raad voor Verkeersveiligheid georganiseerd op de hoogte gebracht.

3. Wat betreft de fietspaden is men inderdaad geconfronteerd met een samenvloeien van diverse bevoegdheden.

Sinds 1978 is het Ministerie van Openbare Werken concret gaan inspelen op de vraag naar meer fietspaden : tussen 1978 en 1983 werd op het budget van het Bestuur der Wegen 2 523 miljoen F uitgetrokken voor de aanleg van fietspaden, verdeeld over 1 248 miljoen F in Vlaanderen, 1 096 miljoen F in Wallonië en 184 miljoen F in Brussel.

L'arrêté royal du 21 septembre 1983 a fixé les conditions particulières imposées à l'admission à la circulation aérienne de certains aéronefs ultra-légers motorisés.

Cet arrêté prévoit notamment que l'avis du Ministre chargé de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme ou de son délégué est requis lorsque le projet concerne un terrain utilisé comme aérodrome permanent pour les U. L. M.

G. Sécurité routière

Question :

Il est nécessaire d'organiser la coordination entre les Départements des Travaux publics et de l'Intérieur, ainsi qu'entre les Ministres communautairees, qu'il conviendrait d'associer à l'étude des problèmes de sécurité routière, et certainement à la conception des routes.

Le choix d'options bien déterminées doit permettre de mener dès le départ une politique active en matière de sécurité routière, et plus particulièrement en ce qui concerne l'aménagement de pistes cyclables et la signalisation routière.

A ce propos, il convient de souligner le rôle des communes lors des campagnes d'informations.

Quel est le point de vue du Ministre en ces domaines ?

Réponse :

1. Une coordination de ce type — elle était même plus large encore, puisque les Ministères de l'Education nationale et le Ministère des Communications y étaient associés — a été expérimentée au moyen de la structure de coordination mise au point dans le cadre de l'Année re la sécurité routière et de la qualité de l'environnement routier.

On constate, d'une part, que cette « Année » aura permis d'élaborer une série de structures qui lui survivront et qui entretiendront l'esprit de coopération.

D'autre part, à l'issue de cette« Année », on procédera à une évaluation des expériences qui s'offrent, de manière à mettre au point une coordination définitive efficace.

2. A partir de ce « noyau » national, il est possible d'examiner les possibilités d'extension aux Communautés et aux pouvoirs locaux.

Les Communautés ont d'ailleurs été invitées à fournir leur collaboration dans le cadre de l'Année de la sécurité routière et de la qualité de l'environnement routier.

La même remarque vaut pour les communes qui ont été invitées, par l'intermédiaire du Ministère de l'Intérieur, à prendre des initiatives (l'accueil a été très positif : pour ne citer qu'un exemple, 404 communes sur 501 ont confié la compétence relative à la « sécurité routière » à un mandataire).

Les corps de police et les communes mêmes sont informés, par l'intermédiaire du Ministère de l'Intérieur, de l'organisation par le Conseil supérieur de la Sécurité routière de campagnes en faveur de la sécurité routière.

3. En ce qui concerne les pistes cyclables, nous sommes en effet confrontés à une conjonction de diverses compétences.

Depuis 1978, ce département a répondu concrètement à la demande de multiplication des pistes cyclables : entre 1978 à 1983, 2 253 millions de F ont été inscrits au budget de l'Administration des routes pour l'aménagement de pistes cyclables (1 091 millions de F pour la Wallonie, 184 millions de F pour Bruxelles et 1 248 millions de F pour la Flandre).

Deze bedragen hebben uitsluitend betrekking op fietspaden die « vrijliggend » werden aangelegd. Hierbuiten werden nog tal van fietspaden aangelegd bij de herinrichting van wegen en ook bij de bouw van nieuwe wegen waarin fietspaden begrepen zijn.

Als beheerder van de rijkswegen staat het Ministerie van Openbare Werken dus in voor de aanleg en financiering van de fietspaden lange de rijkswegen.

Zoals reeds aangestipt zijn de gemeenten en de provincies bevoegd voor de fietspaden op hun wegennet. In principe geschiedt een en ander bijgevolg op hun kosten, maar, in bepaalde gevallen kan een beroep worden gedaan op rijkstussenkomst : door de wet van 7 maart 1979 werd de opdracht vanhet Bestuur der Wegen bij het Ministerie van Openbare Werken inderdaad in die zin uitgebreid dat het Wegenfonds gemachtigd is om op vraag of met goedvinden van de provincie of de gemeente, op gemeente- of provinciewegen werken tot aanleg van fietspaden voor rekening van het Rijk te financieren en uit te voeren. Er zijn daarenboven nog andere financieringsmogelijkheden, uitgaande van de deelregeringen en van sommige provincies.

De Minister van Verkeerswezen heeft dus geen bevoegdheid inzake aanleg, heraanleg en financiering van fietspaden.

Hij is — o.m. — wel belast met de goedkeuringsvoogdij over de door de gemeenten genomen aanvullende reglementen betreffende de organisatie van het verkeer op de gemeentewegen en hij controleert de verkeerstekens die aangebracht zijn op deze wegen. De Minister van Verkeerswezen beschikt daartoe over een dienst van de inspectie van de verkeerstekens : deze ambtenaren gaan ter plaatse, ook « vooraf » om in overleg met de gemeenteoverheden de maatregelen voor te bereiken en uit te werken.

De uiteengezette procedure, nl. vaststelling van een aanvullend reglement door de gemeenteraad en goedkeuringsvoogdij vanwege de Minister van Verkeerswezen, is van toepassing wat de signalisatie van de fietspaden betreft.

Op het eerste gezicht zou men kunnen denken dat het hier om een formalistische aangelegenheid gaat; in de praktijk ligt het echter dikwijls heel wat moeilijker.

Zo is er de laatste tijd een controverse ontstaan rond een delicaat punt in verband met fietsverkeer, met name het eventueel voorzien van een uitzonderingsreglementering op het éénrichtingsverkeer, ten behoeve van de fietsers.

In de huidige stand van zaken is het nl. zo dat éénrichtingsverkeer gesignaleerd wordt — en in principe enkel « kan » gesignaleerd worden door borden die geen uitzondering toelaten. Het éénrichtingsverkeer is m.a.w., via de daartoe bestaande borden, op alle bestuurders van toepassing, dus ook op de fietsers.

In de praktijk blijkt echter dat het in bepaalde gevallen wenselijk zou zijn in een uitzondering te voorzien voor fietsers, b.v. omdat ze anders een te lange omweg moeten maken of te ver met de fiets aan de hand verder moeten stappen.

Het departement is zich van deze problematiek bewust en is voornemens die kwestie grondig te onderzoeken.

Een uitzonderingsmaatregel zou nochtans slechts aanvaardbaar zijn voor zover dergelijke maatregel een oplossing voor het probleem zou betekenen zonder de weggebruikers en hierbij de fietsers in 't bijzonder in gevaar te brengen. Voor ogen dient gehouden dat zelfs in dat geval de uitzonderingsmaatregel slechts zou mogen toegepast worden waar het strict noodzakelijk is.

De Minister is de mening toegedaan dat een dergelijke optie en natuurlijk ook het creëren van fietspaden in 't alge-

Ces montants concernent uniquement les pistes cyclables aménagées en site propre. De nombreuses autres pistes adjacentes ont été construites à l'occasion du réaménagement et de la construction de certaines routes.

En sa qualité de gestionnaire des routes de l'Etat, le Ministère des Travaux publics est donc responsable de l'aménagement et du financement des pistes cyclables le long de celles-ci.

Comme cela a déjà été dit, les communes et les provinces ont compétence pour ce qui est des pistes cyclables qui équipent leur réseau routier. En principe, les frais relatifs à ces pistes sont donc à leur charge, mais, dans certains cas, une intervention de l'Etat peut être demandée : la loi du 7 mars 1979 a, en effet, élargi la mission de l'Administration des Routes du Ministère des Travaux publics, en ce sens que le Fonds des routes est habilité maintenant à financer et à faire exécuter, à la demande de la province ou de la commune, ou avec son accord, et ce pour le compte de l'Etat, des travaux d'aménagement de pistes cyclables le long de routes communales ou provinciales. Il existe d'ailleurs encore d'autres possibilités de financement au niveau des Exécutifs régionaux et communautaires et de certaines provinces.

Le Ministre des Communications n'a donc aucune compétence en matière d'aménagement, de réaménagement et de financement de pistes cyclables.

Il a toutefois la tutelle d'approbation des règlements complémentaires arrêtés par les communes pour l'organisation de la circulation sur les routes communales et il exerce un contrôle sur les panneaux de circulation apposés le long de celles-ci. Le Ministre des Communications dispose spécialement d'un service chargé de les inspecter : les fonctionnaires de ce service effectuent des visites sur place, dans certains cas, préalables à l'installation desdits signaux, pour préparer et mettre au point les mesures requises en collaboration avec les autorités communales.

La procédure en question (règlement complémentaire arrêté par le conseil communal et tutelle d'approbation du Ministre des Communications) est applicable en matière de signalisation des pistes cyclables.

On pourrait penser, à première vue, qu'il s'agit ici d'un problème de forme mais, dans la pratique, les choses sont parfois beaucoup plus compliquées.

Ces derniers temps on a, par exemple, vu se développer une controverse au suiet d'une question délicate concernant la circulation à bicyclette, plus précisément celle d'une réglementation éventuelle qui soustrairait les cyclistes aux règles relatives à la circulation en sens unique.

Dans la situation actuelle, les voies à sens unique sont signalées — et ne peuvent, en principe, être signalées que de cette manière — par des panneaux n'autorisant aucune exception. Autrement dit, les règles en matière de circulation à sens unique signalée au moyen des panneaux ad hoc, s'appliquent à tous les conducteurs de véhicules et donc aussi aux cyclistes.

Il ressort toutefois, de la pratique, que, dans certains cas, il serait souhaitable de prévoir une exception en faveur des cyclistes, par exemple, parce qu'ils doivent faire de trop longs détours ou parce qu'ils doivent accomplir un traiet trop long à pied, la bicyclette à la main.

Le département est conscient de ces problèmes et il a l'intention d'examiner la question en détail.

Toutefois, une telle exception ne serait acceptable que si elle permettait de résoudre le problème sans mettre en danger les usagers de la route en général et les cyclistes en particulier. Il faut considérer que, même dans ce cas, on ne pourrait prévoir les exceptions que là où elles seraient strictement nécessaires.

Le Ministre estime qu'une telle option, de même, bien sûr, que l'aménagement de pistes cyclables en général, ne

meen, niet mag of niet kan leiden tot een geïsoleerde maatregel. Integendeel, de fietspadenproblematiek is een — uiteraard belangrijk — deelaspect van de verkeersorganisatie.

Aangezien geen enkele verkeersvorm los kan gezien worden van de andere, moet dus bij het plannen van fietsroutes, fietspaden en de besproken uitzonderingsmaatregel, een globaal verkeersplan opgesteld worden althans indien het een stedelijk centrum of een stedelijke omgeving betreft.

Gelukkig wint de uitwerking van adequate voorzieningen voor fietsers in het kader van een globaal verkeersplan meer en meer veld bij de wegbeheerders.

De verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid voor de fietser kan er, bij het streven naar « verkeersbeheersing » alleen wel bij varen.

4. De rol van de gemeenten werd in de loop van het Jaar van de Verkeersveiligheid en de Verkeersleefbaarheid herhaalde malen benadrukt o.m. tijdens de Informatiedagen die wij ten behoeve van de gemeenten organiseerden op 12 en 15 februari jl. — een primeur voor het departement.

Vraag :

De verkeersreglementering moet op bepaalde plaatsen aangevuld, gewijzigd of verduidelijkt worden, zodat de weggebruikers duidelijk weten wat ze moeten doen.

Een inventaris van deze onduidelijkheden over het verkeersreglement is wenselijk en aanpassingen zijn noodzakelijk.

Wat schikt men te doen voor de verduidelijking van het verkeersreglement ?

Antwoord :

Het huidig verkeersreglement is het koninklijk besluit van 1 december 1975. Het is het resultaat van een twee jarenlange studie die tenslotte uitmondde in een geheel van reglementaire teksten die per hoofdstuk werden geordend en gerationaliseerd ten opzichte van de vroegere reglementering. In brede kringen wordt dan ook het huidige koninklijk besluit van 1 december 1975 beschouwd als een reglementering die voldoet aan de moderne eisen. Niettemin is het zo dat bepaalde artikelen zullen aangepast worden in de toekomst.

Er mag ook niet uit het oog worden verloren dat het verkeersreglement een juridische tekst is die als basisdoeleinden heeft de verantwoordelijkheid van de weggebruikers te bepalen wanneer een ongeval plaats grijpt. In de mate van het mogelijke werd gebruik gemaakt van termen die verstaan kunnen worden door de gewone weggebruikers, maar de redactie van de verschillende artikelen is duidelijk gebaseerd op juridische begrippen. Het is dan ook de taak van de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid, auteurs, enz., om de begrippen die in het verkeersreglement staan, om te zetten in normale volkstaal.

Vraag :

Welke initiatieven werden genomen ter gelegenheid van het jaar van de Verkeersveiligheid en de Verkeersleefbaarheid ?

Antwoord :

Een uitgebreid rapport m.b.t. de initiatieven en resultaten van het Jaar van de Verkeersveiligheid en de Verkeersleef-

peuvent ni ne doivent donner lieu à des mesures isolées. Au contraire, il faut considérer que la question des pistes cyclables n'est qu'un aspect — évidemment important — de l'organisation de la circulation routière.

Comme aucune forme de circulation ne peut être considérée séparément des autres, il faut établir un plan de circulation global, lors de la fixation du tracé de pistes cyclables et de la mise en application de l'exception précitée, du moins si le lieu où elles se situeraient se trouve dans un centre urbain ou dans une périphérie urbaine.

Il est heureux de constater que l'idée d'aménager des équipements appropriés en faveur des cyclistes et ce, dans le cadre d'un plan de circulation globale, gagne de plus en plus de terrain au niveau des gestionnaires de la circulation.

Cette évolution ne peut avoir que des effets positifs en matière de sécurité routière et de qualité de l'environnement routier des cyclistes.

4. Le rôle des communes a été souligné à plusieurs reprises au cours de l'Année de la sécurité routière et de la qualité de l'environnement routier, notamment lors des Journées d'information que nous avons organisées les 12 et 15 février dernier — et qui furent une primeur pour le département.

Question :

Certains points de la réglementation routière doivent être complétés, modifiés ou éclaircis de telle sorte que les usagers de la route sachent clairement ce qu'ils doivent faire.

Il est opportun d'établir un inventaire de ces points obscurs du règlement de la circulation routière et des adaptations s'imposent.

Quelles dispositions compte-t-on prendre pour clarifier le règlement de la circulation routière ?

Réponse :

Le règlement actuel de la circulation routière est un arrêté royal qui date du 1er décembre 1975. Il résulte d'une étude qui a duré deux ans et qui s'est finalement concrétisée par un ensemble de textes réglementaires qui ont été ordonnés par chapitre et rationalisés par rapport à la réglementation antérieure. De nombreux milieux considèrent dès lors l'arrêté royal actuel comme une réglementation qui répond aux exigences modernes. Néanmoins, certains articles seront adaptés à l'avenir.

On ne peut pas oublier non plus que le règlement de la circulation routière est un texte juridique qui a pour but principal de déterminer la responsabilité des usagers de la route lorsqu'un accident se produit. Il utilise des termes qui peuvent être, dans la mesure du possible, compris par les usagers de la route habituels, mais la rédaction des différents articles est clairement basée sur des notions juridiques. Il incombe dès lors au Conseil supérieur de la sécurité routière, aux auteurs de ces textes, etc., de traduire les notions figurant dans le règlement de la circulation routière en une langue courante.

Question :

Quelles initiatives ont été prises à l'occasion de l'année de la sécurité routière et de la qualité de l'environnement routier ?

Réponse :

Un rapport détaillé relatif aux initiatives et aux résultats s'inscrivant dans le cadre de l'Année de la sécurité

baarheid werd samengesteld n.a.v. de officiële afsluiting van vermeld jaar welke gisteren plaatsvond in aanwezigheid van de Ministers van Openbare Werken en van Nationale Opvoeding (N en F).

Dit rapport werd in primeur ter beschikking gesteld van de commissieleden.

Vraag :

De gemeentelijke autoriteiten kunnen een belangrijke rol spelen bij de bevordering van de verkeersveiligheid.

Een onderscheid tussen woonzones dringt zich op.

De gemeenten zou een autonomie moeten krijgen om snelheidsbeperkingen op te leggen.

De vraag 30 km/u verdient bijzondere aandacht.

Welke is daaromtrent de stelling van de Minister ?

Antwoord :

Richtlijnen werden reeds aan het departement gegeven om het probleem woonstraten, (her)aanleg en eventuele snelheidsbeperking door een bijzondere werkgroep te doen onderzoeken met het oog op een gepaste reglementering op het gebied van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid.

Voor de aanvullende reglementen blijft de initiatiefbevoegdheid bij de gemeenteraden. Toezicht hierop valt steeds onder de bevoegdheid van de Minister.

Deze voogdij is een noodzaak aangezien zij ertoe strekt na te gaan of de genomen maatregelen wettelijk zijn gerechtvaardigd en zij het algemeen belang niet schaden.

Van het grootste belang in het kader van de voogdijuitoefening is tevens het waken over en het realiseren van een uniformiteit en het coördineren van bepaalde maatregelen.

Vraag :

De scholen gelegen langs de openbare weg stellen problemen inzake verkeersveiligheid.

Hoe kan dat worden verholpen ?

Antwoord :

De Ministers van Nationale Opvoeding hebben in de loop van het Jaar van de Verkeersveiligheid en de Verkeersleefbaarheid verscheidene richtlijnen uitgebracht m.b.t. deze problematiek.

De Minister heeft erop aangedrongen dat er via het Gebouwenfonds zou op gewaakt worden dat bij de herinrichting respectievelijk inrichting van bestaande en nieuwe schoolgebouwen de verkeersveiligheid van de schoolkinderen als prioritaire norm gesteld wordt.

Wat betreft bestaande situaties worden verschillende adviezen verstrekt, gaande van het verplaatsen, zo mogelijk, van de schooluitgang tot het plaatsen van dranghekken, snelheidsremmende maatregelen of, indien de situatie deze maatregel als de meest passende opdringt, het installeren van een verkeerslicht.

Nuttig alleszins is bij dergelijke aanpassingen een overleg met de plaatselijke politie- en gemeentediensten.

routière et de la qualité de l'environnement routier a été établi à l'occasion de la clôture officielle de celle-ci qui a eu lieu hier en présence des Ministres des Travaux publics et de l'Education nationale (F et N).

Ce rapport a été distribué en primeur aux membres de la Commission.

Question :

Les autorités communales peuvent jouer un rôle important dans la promotion de la sécurité routière.

Il convient de faire une distinction entre les zones résidentielles.

Les communes devraient bénéficier d'une certaine autonomie en ce qui concerne l'instauration de limitations de vitesse.

La limite de 30 km-heure mériterait d'être retenue.

Quel est le point de vue du Ministre à cet égard ?

Réponse :

Des directives ont déjà été données au département pour qu'il charge un groupe de travail spécial d'examiner la question des rues résidentielles, (ré)aménagement et limitation éventuelle de la vitesse, en vue de l'élaboration d'une réglementation appropriée en matière de sécurité routière et de la qualité de l'environnement routier.

Pour ce qui est des règlements complémentaires, le pouvoir d'initiative appartient toujours aux conseils communaux. Le Ministre continue à exercer la tutelle en la matière.

Cette tutelle est nécessaire, puisqu'elle doit permettre de déterminer si les mesures prises sont justifiées du point de vue légal et si elles ne portent pas atteinte à l'intérêt général.

Il est capital aussi, dans le cadre de l'exercice du pouvoir de tutelle, d'assurer l'uniformité et la coordination de certaines mesures.

Question :

La sécurité routière pose souvent des problèmes en ce qui concerne les écoles qui sont situées le long d'artères importantes.

Comment peut on remédier à ce genre de situation ?

Réponse :

Les Ministres de l'Education nationale ont publié plusieurs directives concernant cette question au cours de l'Année de la Sécurité routière et de la qualité de l'environnement routier.

Le Ministre a insisté pour que l'on veille, par l'intermédiaire du Fonds des Bâtiments, à ce que, lors du réaménagement des bâtiments scolaires existants et de l'aménagement des nouveaux bâtiments scolaires, la question de la sécurité des écoliers en matière de circulation soit considérée comme prioritaire.

En ce qui concerne les situations existantes, divers avis ont été émis. Les uns vont du déplacement de la sortie des écoles au placement de garde-fous, ou à la prise de mesures visant à réduire les vitesses ou, si cette mesure est en plus indiquée dans une situation déterminée, à installer des feux de signalisation.

Il est en tout cas utile, de procéder à de telles adaptations en concertation avec les services de police et les services communaux intéressés.

Vraag :

Wat doet men om de schoolgaanden op te leiden inzake eerste hulp bij ongevallen (E. H. B. O.) ?

Antwoord :

Ongetwijfeld zal het aanleren van de voornaamste regels van de E. H. B. O., bepaalde slachtoffers kunnen redden. « Het reddend gebaar » is daarvan het klassiek voorbeeld. Het aanleren van de principes in de school valt echter onder de bevoegdheid van de Ministers van Nationale Opvoeding.

Vraag :

Hoe staat het met de toelating onder bepaalde voorwaarden van de fietsen in de éénrichtingsstraat (toegestaan in Nederland en Duitsland) ? Is dit steeds ter studie ?

Antwoord :

Het toelaten van het rijden van fietsers in éénrichtingsstraten, daar waar dit verboden is voor de autovoertuigen, is een probleem dat op het huidig ogenblik door het departement onderzocht wordt. Het probleem is niet zo eenvoudig omdat het verschillende aspecten van verkeersveiligheid vertoont. Een goed en degelijk uitgewerkte signalisatie kan hieraan verhelpen.

Vraag :

De vaststellingsprocedure wat dronkenschap betreft is thans zeer zwaar en zou gewijzigd moeten worden ten einde controles praktischer te maken. Er bestaat blaasapparatuur die elektronisch werkt en bloedproef overbodig maakt.
Hoever staat men daarmee ?

Antwoord :

De politiediensten dringen er reeds geruime tijd op aan om de huidige procedure van het vaststellen van dronkenschap aan het stuur, te vereenvoudigen. Hier wordt gedacht aan het vervangen van de bloedproef door de ademtest. In 1983 werd een interministeriele commissie opgericht, die tot taak had na te gaan of de huidige ademtesten voldoende betrouwbaar waren om de bloedproef juridisch te kunnen vervangen. In verschillende van de omringende landen wordt aanstalten gemaakt om de procedure tot opsporing en vaststelling zowel van de alcoholische intoxicatie als de dronkenschap, te doen uitvoeren aan de hand van toestellen die het alcoholgehalte van de uitgeademde lucht bepalen. Deze nieuwe procedure wordt in België van nabij gevolgd en er mag verwacht worden dat in de eerstkomende periode definitief een beslissing terzake zal getrokken worden. De problemen die rijzen, zijn vooral van juridische aard.

H. Varia

Vraag :

Waarom wordt in de begroting een sectie 36 behouden die betrekking heeft op het, in beginsel, niet meer bestaande Commissariaat-generaal voor Toerisme ? Er zijn voorstellen voor de overheveling van het personeel naar de Gemeenschappen. Hoe kan die onwettige toestand worden verholpen ?

Question :

Enseigne-t-on aux élèves des écoles comment donner les premiers soins en cas d'accident ?

Réponse :

Il est indéniable que l'apprentissage des principes de base des premiers soins (les fameux « gestes qui sauvent ») pourrait préserver de nombreuses vies humaines. Toutefois, cette matière ressortit à la compétence des Ministres de l'Education nationale.

Question :

Aux Pays-Bas et en Allemagne, les cyclistes peuvent, sous certaines conditions, emprunter des rues à sens unique dans la direction interdite à la circulation. Cette question est-elle toujours à l'étude en Belgique ?

Réponse :

La possibilité d'autoriser la circulation des cyclistes dans les rues à sens unique (dans la direction contraire à celles des automobiles) est actuellement examinée par le département. Le problème est complexe, car il recouvre plusieurs aspects de la sécurité routière et ne peut être résolu que par la création d'une signalisation adéquate.

Question :

La procédure de constat d'intoxication alcoolique est actuellement très lourde. Il conviendrait de la modifier afin de faciliter les contrôles. Il existe un test-haleine électronique qui rend la prise de sang superflue.
Où en est-on en ce domaine ?

Réponse :

Les services de police insistent depuis longtemps déjà afin que soit simplifiée la procédure actuelle de constat d'intoxication alcoolique au volant. On pense notamment à remplacer la prise de sang par le test-haleine électronique. Une commission interministérielle a été créée en 1983. Sa mission consiste à vérifier si les tests-haleine actuels offrent une fiabilité juridique suffisante pour pouvoir remplacer la prise de sang.
Plusieurs pays voisins sont sur le point de faire procéder à la détection et au constat d'intoxication alcoolique au moyen d'appareils qui déterminent le taux d'alcool de l'air expiré. Cette nouvelle procédure est suivie de près en Belgique, et l'on peut s'attendre à ce qu'une décision définitive soit prise très prochainement. Les problèmes que posent cette procédure sont essentiellement d'ordre juridique.

H. Divers

Question :

Pourquoi maintient-on au budget une section 36 concernant le Commissariat général au Tourisme qui en principe n'existe plus ? Il y a des propositions de transfert du personnel vers les Communautés. Comment remédier à cette situation illégale ?

Antwoord :

Sectie 36 van de begroting van Verkeerswezen blijft bestaan voor de Centrale Dienst Toerisme.

Deze Dienst heeft een aantal specifieke taken te vervullen.

Deze zijn :

1. de vertegenwoordiging bij de internationale organismen :

— W. T. O. — World Tourism Organisation;
— O. E. S. O. — Organisatie voor Economische Samenmenwerking en Ontwikkeling;
— E. E. G. — Europese Economische Gemeenschap;

2. de coördinatie met de nationale transportmaatschappijen, Sabena, N. M. B. S. en R. M. T., zowel met de binnenlandse als de buitenlandse kantoren;
3. Brussel, dat onder de bevoegdheid blijft van de Nationale wetgever;
4. de vestigingsvoorwaarden in de wetgevingen betreffende de reisbureaus, de logiesverstrekkende bedrijven en het kampeerwezen.

Voor de uitvoering van deze taken die wettelijk tot de nationale bevoegdheid behoren zijn er voor de centrale dienst een minimum aantal personeelsleden overgebleven.

Vraag :

De Vereniging der Belgische Aannemers van werken van burgerlijke bouwkunde klaagt erover dat die aannemers niets dan onbegrip en onverschilligheid ondervinden alhoewel zij een kapitale rol vervullen in de Belgische economie.

Zij zijn in hoofdzaak afhankelijk van de openbare investeringen.

Uit de statistieken van het N. I. S. blijkt dat meer dan 27 % van de omzet der grote bedrijven toevertrouwd wordt aan kleine en middelgrote onderaannemers.

De crisis in de bouwsector in België was aanleiding tot het opvoeren van de inspanningen tot inplanting op buitenlandse markten doch het voorleggen van recente referenties behoort tot de vereisten van elke buitenlandse opdrachtgever.

In ons land bestaat een tendens tot verregaande opsplitsing van werken waardoor het aantal grote werken voortdurend vermindert.

Welke grote werken zijn tijdens de volgende jaren voorzien op de begroting Verkeerswezen (erkenningsklasse 7 en 8) voor de N. M. B. S., de N. M. V. B. en de M. I. V.'s ?

Antwoord :

1) Voor de N. M. B. S., de N. M. V. B. en de M. I. V.'s zijn volgens de huidige indeling de bedragen die mogen worden toegewezen :

— in klasse 7 : van 90 tot 180 miljoen F;
— in klasse 8 : meer dan 180 miljoen F.

Bij de N. M. B. S. hebben onlangs nog enkele belangrijke aanbestedingen plaats gehad die in de betrokken klassen gerangschikt waren :

— Vernieuwen van een brug te Charleroi : 116 miljoen F;
— Omvormingswerken te Seraing : 100 miljoen F;
— Omvormingswerken te Mechelen-Nekkerspoel : 168 miljoen F;

Réponse :

La section 36 du budget du Ministère des Communications concernant le Commissariat général au Tourisme subsiste.

Ce service a une série de missions spécifiques.

Voici lesquelles :

1. représentations auprès d'institutions internationales :

— W. T. O. — World Tourism Organisation;
— O. C. D. E. — Organisation de Coopération et de Développement économique;
— C. E. E. — Communauté économique européenne;

2. coordination entre les sociétés (nationales) de transport : Sabena, S. N. C. B. et R. T. M., et les bureaux tant nationaux qu'étrangers;
3. Bruxelles, qui continue à relever de la compétence du législateur national;
4. conditions d'établissement définies dans le cadre des législations relatives aux agences de voyages, des entreprises qui fournissent des logements et des sociétés de camping.

Pour l'accomplissement de ces missions, qui relèvent légalement de la compétence nationale, les services centraux ont conservé un minimum de membres du personnel.

Question :

L'association des entrepreneurs belges de travaux de génie civil se plaint de se heurter sans cesse à l'incompréhension et à l'indifférence, alors que ses membres jouent un rôle capital dans l'économie belge.

Les membres de cette corporation dépendent étroitement des investissements publics.

Il ressort des statistiques de l'I. N. S. que les travaux confiés par les grandes entreprises aux petites et moyennes entreprises de sous-traitance représentent plus de 27 % du chiffre d'affaires des premières citées.

La crise de la construction en Belgique a entraîné une accentuation des efforts d'implantation sur les marchés étrangers. Or, tout maître d'ouvrage étranger exige que lui soient présentées des références récentes.

Il existe dans notre pays une tendance à scinder les travaux d'une manière très poussée, qui entraîne une diminution continue du nombre des grands chantiers.

Quels grands travaux sont prévus pour les prochaines années dans le cadre du budget des Communications (catégories d'agréation 7 et 8) pour la S. N. C. B., la S. N. C. V. et les S. T. I. ?

Réponse :

1) En ce qui concerne la S. N. C. B., la S. N. C. V. et les S. T. I. et suivant la classification actuelle, les montants qui peuvent être attribués sont les suivants :

— en catégorie 7 : de 90 à 180 millions de F;
— en catégorie 8 : plus de 180 millions de F.

Plusieurs adjudications importantes, relevant de ces catégories, ont été effectuées récemment pour la S. N. C. B. :

— rénovation d'un pont à Charleroi : 116 millions de F;
— transformations à Seraing : 100 millions de F;
— transformations à Malines-Nekkerspoel : 168 millions de F;

— Nieuw stationscomplex te Aalter : 90 miljoen F;
— Onderdoorgang voor reizigers te Hasselt : 87 miljoen. F.

Tijdens de volgende jaren kan ook de aanbesteding van grote werken voorzien worden. De studies zijn meestal nog niet voldoende gevorderd om ramingen te kunnen verstrekken :

— afschaffen van overwegen en bouwen van een stationsgebouw te Landegem;
— vernieuwen van bruggen in de Lange Leemstraat te Antwerpen;
— vernieuwen van kunstwerken te Vilvoorde;
— vernieuwingswerken aan de gevels van stationsgebouw en overdekte hall te Antwerpen Centraal : raming 1,5 miljard F;
— modernisering van het vormingstation Antwerpen-Noord : raming 3,5 miljard F;
— omvormingswerken in station Oudenaarde;
— brug over de Maas te Visé : raming 500 miljoen F;

— aanpassen van de tunnel galope tussen Montzen en Aarlen : raming 150 miljoen F.

Bovendien bestaat een ernstige kans dat een belangrijk investeringsproject in uitvoering kan gebracht worden. Hierbij wordt gedacht aan de aanleg van een T. G. V.-lijn Parijs-Brussel-Köln waarvan de kostprijs op Belgisch grondgebied alleen op 50 miljard F mag geraamd worden.

Bij de Maatschappijen voor Intercommunaal Vervoer worden ook nog de volgende jaren belangrijke aanbestedingen voorzien :

— voor de M. I. V. G. : het bouwen van een tunnel onder de sporen van het St. Pietersstation;

— voor de M. I. V. A :

— het bouwen van een koker op de Leien : raming 1,8 miljard F;
— het bouwen van een stelplaats te Hemiksem : raming 600 miljoen F.

— voor de S. T. I. C. :

— de afwerking van de Oost-West as;
— de aanleg van de lijn naar het depot van Jumet;

— voor de M. I. V. B. :

— de afwerking van de kleine ring;
— het bouwen van kunstwerken op de N-Z as.

— voor de S. T. I. L. :

— de afwerking van de Place St. Lambert.

Bij de N. M. V. B. is ook nog de oprichting van een stel- en werkplaats te Oostende voorzien.

2) Wat de Regie der Luchtwegen betreft zijn in de komende jaren volgende grote werken voorzien (erkenningsklasse 7 en 8) :

— Modernisatie luchthaven Brussel-Nationaal (massaplan een tiental werken gespreid over 5 jaar (uitgave geraamd op 12 miljard F).
— CANAC : één werk. (uitgave geraamd op 2 830 miljoen F).

3) Voor het Zeewezen is de bouw van de wabradarketen voorzien in het programma 1985 — uitgave geraamd op 2 870 miljoen F.

— nouveau complexe de gare à Aalter : 90 millions de F;
— passage souterrain pour voyageurs à Hasselt : 87 millions de F.

L'adjudication de grands travaux peut également être prévue au cours des prochaines années. Les études ne sont généralement pas encore suffisamment avancées pour qu'il soit possible de communiquer des estimations :

— suppression de passages à niveau et construction d'une gare à Landegem;
— rénovation de ponts dans la Lange Leemstraat à Anvers;
— rénovation d'ouvrages d'art à Vilvorde;
— rénovation de façades à la gare et hall couvert d'Anvers-Central : estimation 1,5 milliard de F;

— modernisation de la gare de formation d'Anvers-Nord : estimation 3,5 milliards de F;
— rénovation à la gare d'Audenarde;
— pont sur la Meuse à Visé : estimation 500 millions de F;
— aménagement du tunnel entre Montzen et Arlon : estimation 150 millions de F.

Il est en outre fort possible qu'un projet d'investissement important pourra être mis à exécution : il s'agit de l'aménagement d'une ligne de T. G. V. Paris-Bruxelles-Cologne, qui représente, pour le tronçon situé en territoire belge, un investissement qui peut être estimé à 50 milliards de F.

D'importantes adjudications sont également prévues au cours des prochaines années pour les sociétés de transports intercommunaux :

— pour la M. I. V. G. : construction d'un tunnel sous les voies de la gare Saint-Pierre;

— pour la M. I. V. A. :

— construction d'un pertuis sous les grands boulevards : estimation 1,8 milliard de F;
— construction d'une remise à Hemiksem : estimation : 600 millions de F;

— pour la S. T. I. C. :

— achèvement de l'axe est-ouest;
— aménagement de la ligne vers le dépôt de Jumet;

— pour la S. T. I. B. :

— achèvement de la petite ceinture;
— construction d'ouvrages d'art sur l'axe nord-sud;

— pour la S. T. I. L. :

— achèvement de la place Saint-Lambert.

Il est également prévu de construire, à Ostende, une remise et un atelier pour la S. N. C. V.

2) Les grands travaux suivants sont prévus (catégories d'agréation 7 et 8) au cours des prochaines années pour la Régie des Voies aériennes :

— modernisation de l'aéroport de Bruxelles-National (plan de masse) : une dizaine de chantiers répartis sur cinq ans (dépense estimée à 12 milliards de F);
— CANAC : un chantier (dépense estimée à 2 830 millions de F);

3) En ce qui concerne l'administration de la marine, la construction de la chaîne de radar terrestre est prévue au programme de 1985 (dépense estimée à 2 870 millions de F).

IV. — BESPREKING VAN DE ARTIKELEN EN STEMMINGEN

1. Begroting voor 1985

De heer Thys c.s. heeft een amendement (Stuk nr 4-XIV/2) voorgesteld om de Minister van Verkeerswezen in staat te stellen de kosten ten laste te nemen voor de wederopbouw van gesloopte gebouwen of voor de vernieuwing van gebouwen die rechtstreeks of onrechtstreeks te lijden hebben gehad van de werken die ter verbetering en modernisering van het gemeenschappelijk vervoer worden uitgevoerd.

Het amendement wil de tekst van artikel 81.28 in die zin aanvullen.

De gemeenten beschikken immers niet meer over de nodige financiële middelen om voor die wederopbouw of vernieuwing te zorgen.

De auteur van het amendement vraagt wat het standpunt is van de Minister tegenover het desbetreffende document dat hem, nadat het eenparig was goedgekeurd door de Conferentie van burgemeesters van de Brusselse agglomeratie, is overgezonden.

De Conferentie van burgemeesters is van oordeel dat de limitatieve opstelling van de begroting het Ministerie van Verkeerswezen niet de mogelijkheid geeft dergelijke werken voor zijn rekening te nemen.

De auteur van het amendement merkt op dat het amendement geen kredietverhoging meebrengt en ruimte laat voor een geïntegreerd beleid zowel inzake ondergrondse werken als inzake bovengrondse wederopbouw, zoals met name in de stad Hannover gebeurt.

De heer Van Elewyck dient een subamendement (Stuk nr 4-XIV/5-II) in op het amendement van de heer Thys c.s. om de tekst van dat amendement te verduidelijken.

De heer Thys dient eveneens een subamendement (Stuk nr 4-XIV/5-I) in op zijn amendement om dit laatste aan te vullen.

De Minister stelt dat de tekst van het amendement de kosten, voortvloeiend uit de afbraak en de wederopbouw van afgebroken gebouwen of uit de vernieuwing van gebouwen die rechstreeks of onrechtstreeks ingevolge de ter verbetering van het stedelijk en interstedelijk vervoer uitgevoerde werken zijn beschadigd, ten laste van de begroting van Verkeerswezen wil leggen.

Er zij opgemerkt dat het departement van Verkeerswezen niet tot taak heeft gebouwen voor privé-gebruik, hetzij woningen, hetzij handelsruimten weer op te bouwen. Het departement zou er dan in afwachting van de verkoop eigenaar of beheerder van worden. In die tussentijd zouden de onderhoudswerken om beschadiging te voorkomen ten laste vallen van het departement van Verkeerswezen. Dergelijke kosten kunnen geredelijk niet ten laste van de investeringskredieten voor het gemeenschappelijk vervoer worden gelegd.

Er zij voorts op gewezen dat een dergelijke regeling vereist dat de middelen waarover het Ministerie van Verkeerswezen kan beschikken om het optrekken van gebouwen te bekostigen, aanzienlijk zouden worden verhoogd en dat gespecialiseerd personeel aanwezig is. Welnu, het departement beschikt niet over zodanig personeel.

Wanneer de bedoelde gebouwen zouden worden overgedragen aan de Domeinen om te worden verkocht, zou het departement van Financiën ervoor moeten instaan. Die nieuwe opdracht zou in dat departement personeelsproblemen doen ontstaan.

De bestemming van de ruimtes (woon-, kantoor- en handelsruimte) zou problemen scheppen, die moeilijk te verzoenen zijn met de taak van het departement van Verkeerswezen en zou de problemen in verband met het aanvragen van een bouwvergunning en met het openbaar overleg aanzienlijk vergroten.

IV. — EXAMEN DES ARTICLES ET VOTES

1. Budget pour l'année 1985

M. Thys et c.s. ont déposé un amendement (Doc. no 4-XIV/2) en vue de permettre au Ministre des Communications de prendre en charge la reconstruction des immeubles démolis ou la rénovation des immeubles affectés directement ou indirectement par les travaux entamés pour la promotion et la modernisation des transports en commun.

L'amendement tend à compléter l'intitulé de l'article 81.28 en ce sens.

En effet, les communes n'ont plus les moyens financiers de réaliser cette reconstruction ou cette rénovation.

L'auteur de l'amendement demande quelle est la position du Ministre sur le document contenant cette prise de position adoptée à l'unanimité par la Conférence des bourgmestres de l'agglomération bruxelloise et qui lui a été transmis.

La Conférence des bourgmestres estime précisément que le libellé limitatif du budget ne permet pas au Ministère des Communications de prendre en charge de tels travaux.

L'auteur fait remarquer que l'amendement n'entraîne pas d'augmentation de crédits et permettra une politique intégrée concernant à la fois les travaux en sous-sol et la reconstruction de la surface, ainsi que cela se fait notamment dans la ville de Hanovre.

M. Van Elewyck dépose à l'amendement de M. Thys et c.s. un sous-amendement (Doc. no 4-XIV/5-II) en vue de préciser le texte de l'amendement.

M. Thys introduit également un sous-amendement (Doc. no 4-XIV/5-I) à son amendement en vue de compléter celui-ci.

Le Ministre déclare que le texte de l'amendement vise à faire supporter par le budget du Ministère des Communications les frais résultant de la démolition et de la reconstruction des immeubles démolis ou de la rénovation des immeubles ayant subi des dommages de façon directe ou indirecte par le fait des travaux rendus nécessaires par la promotion des transports urbains et interurbains.

Il convient de faire remarquer que le département des Communications n'a aucune vocation à reconstruire des immeubles à usage privé, que ce soient des logements ou des locaux commerciaux, dont il deviendrait propriétaire ou gérant, en attendant la vente; dans l'intervalle le département des Communications aurait en charge les travaux d'entretien pour éviter les dégradations. En toute orthodoxie, de tels frais ne peuvent être imputés au budget des investissements relatifs aux transports en commun.

Il convient de souligner par ailleurs qu'un tel schéma reviendrait à augmenter considérablement les moyens budgétaires dont devrait disposer le Ministère des Communications pour financer la construction d'immeubles et nécessiterait un personnel spécialisé dont le département ne dispose pas.

Lorsque les immeubles en question seraient remis aux Domaines aux fins d'être mis en vente, la prise en charge devrait se faire par le département des Finances qui serait confronté à des problèmes de personnel dûs à ses nouvelles charges de travail.

L'affectation des surfaces (résidentielles, bureaux, commerces) poserait des problèmes difficilement conciliables avec la vocation du département des Communications et accentuerait de façon importante les difficultés au niveau de la demande des permis de bâtir et de la concertation publique.

De Minister kan de motieven van de indieners van het amendement nochtans begrijpen. Om daaraan tegemoet te komen stelt hij een dubbele oplossing voor.

1. Artikel 81.28 zou worden aangevuld als volgt : « — de kosten voortvloeiend uit de afbraak of de vernieuwing van gebouwen die rechtstreeks of onrechtstreeks door de werken zijn beschadigd, evenals het terug in orde brengen van openbare ruimten, met inbegrip van de studies, honoraria enz. ».

Dit is dus een subamendement van de Regering op het amendement van de heer Thys.

2. Het departement van Verkeerswezen verbindt zich ertoe geen werken ter verbetering van het gemeenschappelijk vervoer aan te vatten als niet tegelijk schikkingen zijn getroffen om te voorzien in de bouw van de nodige infrastructuur en de wederopbouw van de voor het aanleggen van de infrastructuur van het gemeenschappelijk vervoer gesloopte gebouwen.

Die schikkingen zullen na overleg met alle betrokken instanties worden opgenomen in de algemene voorwaarden waaraan de offertes van de aannemers en de projectontwikkelaars moeten voldoen.

In antwoord op een vraag wijst de Minister erop dat dit zowel voor de aan de gang zijnde als voor de nog aan te besteden werken zal gelden.

Een lid vraagt naar de gevolgen die de wijziging van de tekst van artikel 81.28 zou kunnen hebben voor de algemene verdeling van de kredieten tussen de verschillende maatschappijen voor stedelijk vervoer en voor het in dit verband in acht te nemen evenwicht.

De Minister antwoordt dat de door hem voorgestelde tekst voor artikel 81.28 het departement in staat zal stellen tegemoet te komen aan de wens van de indiener van het amendement, de heer Thys c.s.

De heer Thys is het eens met de tekst van de Regering en merkt op dat die tekst reeds van toepassing kan zijn op de metrowerken in de Engelandstraat, in de Brusselse agglomeratie. Hij trekt zijn subamendement in.

De heer Van Elewyck merkt op dat zijn subamendement op het amendement van de heer Thys c.s. een nuttige verduidelijking van de regeringstekst zou zijn.

De Minister stemt in met de in het subamendement van de heer Van Elewyck voorgestelde toevoeging.

Het amendement van de heer Thys, zoals dat door de Regering en door de heer Van Elewyck werd gesubamendeerd, wordt eenparig aangenomen.

* * *

De heer Somers heeft een amendement (Stuk nr 4-XIV/4) voorgesteld, dat uit twee delen bestaat.

Het eerste deel wil de kredieten voor de aanleg van een spoorlijn voor grote snelheid schrappen.

De auteur van het amendement acht het vastleggen van die kredieten voorbarig, omdat de beslissing hieromtrent zware financiële gevolgen heeft en naar zijn gevoel moet worden voorafgegaan door een grondige kosten/batenanalyse en door een milieu-effecten-rapport.

De onder artikel 81.50 geschrapte kredieten zouden op een andere manier kunnen worden besteed. Daarom beoogt het tweede deel van het amendement artikel 81.47, dat betrekking heeft op de moderniseringswerken met het oog op de verhoging van de snelheid, de veiligheid en de regelmatigheid van de treinen, aan te vullen met wat volgt : « moderniseringswerken met het oog op de regelmatigheid van de treinen bij klimatologische en meteorologische omstandigheden, die een hinderende invloed hebben op het treinverkeer ».

Le Ministre comprend cependant les raisons qui ont inspiré les auteurs de l'amendement. Aux fins de rencontrer les préoccupations exprimées, il propose une action en deux volets.

1. L'article 81.28 en cause serait complété de la façon suivante : « — les frais résultant de la démolition ou de la rénovation des immeubles ayant subi des dommages de façon directe ou indirecte par le fait des travaux ainsi que la mise en état des espaces publics en ce compris études, honoraires, etc. ».

Il s'agirait donc d'un sous-amendement du Gouvernement à l'amendement de M. Thys.

2. Le département des Communications s'engage à ne procéder à des travaux de promotion des transports publics qu'en prenant des dispositions de nature à pourvoir, à la fois, à la construction des infrastructures nécessaires et à la reconstruction des immeubles démolis en vue de l'implantation des infrastructures de transport en commun.

Ces dispositions seront concrétisées dans les cahiers des charges destinés à recueillir les offres des entrepreneurs ou des promoteurs, après consultation de toutes les autorités concernées.

En réponse à une question, le Ministre précise que ceci vaudra aussi bien pour les travaux en cours que pour les travaux à adjuger.

Un membre s'inquiète de la conséquence que la modification du libellé de l'article 81.28 risque d'avoir sur la distribution globale des crédits entre les différentes sociétés de transports urbains et sur l'équilibre à respecter à cet égard.

Le Ministre répond que le libellé qu'il a proposé pour l'article 81.28 permettra au département d'être opérationnel dans la perspective de la préoccupation de M. Thys et cs., auteurs de l'amendement.

M. Thys marque son accord avec le texte du Gouvernement et ajoute qu'il pourra déjà s'appliquer aux travaux du métro à la rue d'Angleterre, dans l'agglomération bruxelloise. Il retire son sous-amendement.

M. Van Elewyck fait remarquer que son sous-amendement à l'amendement de M. Thys et cs. préciserait utilement l'amendement présenté par le Gouvernement.

Le Ministre marque son accord avec l'ajout prévu par le sous-amendement de M. Van Elewyck.

L'amendement de M. Thys tel que sous-amendé par le Gouvernement et par M. Van Elewyck est adopté à l'unanimité.

* * *

M. Somers a déposé un amendement en ordre principal (Doc. n° 4-XIV/4) qui présente deux volets.

Le premier volet tend à supprimer les crédits pour l'établissement d'une ligne ferroviaire à grande vitesse.

L'auteur de l'amendement estime l'engagement de ces crédits prématuré car, selon lui, la décision à ce sujet, lourde par ses conséquences financières, doit être précédée d'une sérieuse étude coûts/bénéfices et d'un rapport sur les effets à l'égard de l'environnement.

Les crédits supprimés à l'article 81.50 pourraient être autrement utilisés. C'est pourquoi le second volet de l'amendement tend à compléter l'article 81.47, qui concerne les travaux de modernisation en vue de l'augmentation de la vitesse, de la sécurité et de la régularité des trains par le libellé suivant : « travaux de modernisation en vue d'assurer la régularité des trains lorsque les conditions climatiques et météorologiques provoquent des perturbations du trafic ferroviaire ».

Het amendement voorziet in een verhoging van de onder dit artikel uitgetrokken vastleggingskredieten met 21,1 miljoen F en van de ordonnaceringskredieten met 21 miljoen F.

De heer Somers stelt een amendement in bijkomende orde voor (Stuk nr 4-XIV/4) tot aanvulling van de tekst van artikel 81.47, zoals vermeld in zijn amendement in hoofdorde.

1) De Minister antwoordt dat de op artikel 81.50 uitgetrokken kredieten uitsluitend bestemd zijn voor de studie over de opportuniteit van het aanleggen van een spoorlijn voor grote snelheid, maar dat nog geen enkele keuze werd bepaald en bijgevolg evenmin een tracé werd vastgelegd.

Het gaat om een zeer complex dossier dat in samenwerking met onze buurlanden Frankrijk, Duitsland en Nederland tot in de kleinste details zal moeten worden onderzocht. Geen enkel aspect mag daarbij over het hoofd worden gezien : sociale en economische voor- en nadelen moeten worden afgewogen, er moet ook rekening worden gehouden met stedebouwkundige en milieuproblemen.

Enkele concrete gegevens ter overweging :

— Kan men het zich veroorloven eventueel een verkeersstroom van 15 miljoen reizigers te verliezen ?

— Over het traject Parijs-Lyon b.v. zou het energieverbruik van een Airbus 5 maal groter zijn dan dat van de TGV.

— De kostprijs voor het aanleggen van 10 km autoweg zou overeenstemmen met 80 km spoorweg.

— Het tracé Brussel-Eindhoven-Keulen zou nauwelijks 7 km meer bedragen dan Brussel-Luik-Keulen.

Er zij nog onderstreept dat aan de studie 120 deskundigen meewerken, wat ontegensprekelijk een waarborg voor de degelijkheid van het project inhoudt.

De totale uitgave voor het project zou op 100 miljard F worden geraamd, zodat de kosten van de studie (21 miljoen F) als vrij gering mogen worden bestempeld. Bovendien zou het tegenover onze buurlanden niet correct zijn onze medewerking aan die studie te weigeren.

2) Inzake de moeilijkheden met het treinverkeer tijdens de voorbije strenge winterperiode is de Minister van mening dat men niet mag overdrijven en dat de Belgische spoorwegen het er in ieder geval beter hebben afgebracht dan b.v. de Nederlandse en de Zwitserse. Door de invoering bij de N. M. B. S. van fase 2 heeft men aan de problemen grotendeels het hoofd kunnen bieden.

De maatschappij levert trouwens een zeer grote inspanning om de verwarming van de wissels snel tot stand te brengen.

Daartoe werd een plan opgesteld dat voorziet in een verwarming van alle wissels tegen 1988.

Gelet op de hierboven uiteengezette argumenten acht de Minister de amendementen van de heer Somers overbodig.

De heer Somers neemt akte van de verklaring van de Minister luidens welke kredieten beschikbaar zijn voor de uitvoering van de werken in verband met de verwarming van de wissels en hij trekt zijn amendementen in.

* * *

De Regering stelt een amendement voor (Stuk nr 4-XIV/3) dat ertoe strekt, in artikel 31.01 van de lopende uitgaven, de kredieten met 360 miljoen F te verhogen, zodat de Staat zijn schuld tegenover de Sabena kan honoreren.

L'amendement prévoit l'augmentation de 21,1 millions de F des crédits d'engagement et de 21 millions de F des crédits d'ordonnancement prévus à cet article.

M. Somers a introduit un amendement en ordre subsisiaire (Doc. nº 4-XIV/4) tendant à compléter le libellé de l'article 81.47 comme prévu dans son amendement en ordre principal.

1) Le Ministre déclare ce qui suit à ce sujet. Les crédits prévus à l'article 81.50 sont destinés uniquement à l'étude concernant l'opportunité de l'aménagement d'une ligne de chemin de fer à grande vitesse, mais aucune option n'a encore été prise et par conséquent aucun tracé n'a encore été fixé.

Il s'agit d'un dossier très complexe qui devra être examiné jusque dans ses moindres détails en collaboration avec la France, l'Allemagne et les Pays-Bas. Aucun aspect ne pourra être négligé : il faut peser les avantages et les inconvénients sociaux et économiques, il faut également tenir compte des problèmes liés à l'urbanisme et à l'environnement.

Voici quelques éléments concrets qu'il convient de considérer.

— Peut-on se permettre de perdre, le cas échéant, un trafic de 15 millions de voyageurs ?

— Sur le trajet Paris-Lyon par exemple, la consommation d'énergie d'un Airbus serait cinq fois plus élevée que celle du TGV.

— Il en coûte autant de construire 10 km d'autoroute que 80 km de ligne de chemin de fer.

— Le tracé Bruxelles-Eindhoven-Cologne comporterait à peine 7 km de plus que Bruxelles-Liège-Cologne.

Il faut souligner aussi que 120 experts collaborent à l'étude, ce qui constitue incontestablement une garantie quant à la qualité du travail.

Le coût global du projet étant évalué à 100 milliards de F, le coût de l'étude envisagée (21 millions) peut être considéré comme relativement minime. En outre, il ne serait pas correct vis-à-vis de nos voisins de refuser de collaborer à cette étude.

2) Il ne faut pas exagérer les difficultés qui ont affecté le trafic ferroviaire pendant la récente période hivernale rigoureuse et les chemins de fer belges se sont en tout état de cause mieux comportés que, par exemple, les chemins de fer hollandais et suisses. L'application de la phase 2 à la S. N. C. B. a permis de faire face à la plupart des problèmes.

La S. N. C. B. active dans toute la mesure du possible l'exécution du programme de chauffage des aiguillages.

Le plan établi prévoit que tous les aiguillages devront être équipés d'un dispositif de chauffage pour 1988.

Compte tenu de ces éléments, le Ministre estime les amendements de M. Somers superflus.

M. Somers prend acte de la déclaration du Ministre selon laquelle les crédits sont disponibles pour l'équipement des aiguillages en dispositif de chauffage et retire ses amendements.

* * *

Le Gouvernement a introduit un amendement (Doc. nº 4-XIV/3) tendant, à l'article 31.01 des dépenses courantes, à augmenter les crédits de 360 millions de F pour permettre à l'Etat d'honorer sa dette vis-à-vis de la Sabena.

De rijksbijdragen in de rentelast uit de door Sabena aangegane leningen worden immers pas op 1 januari 1985 afgeschaft, overeenkomstig artikel 170 van de herstelwet houdende sociale bepalingen.

Het amendement van de Regering wordt aangenomen met 12 tegen 5 stemmen en 2 onthoudingen.

De artikelen en de hele begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1985, zoals die werd gewijzigd, worden aangenomen met 12 tegen 7 stemmen.

2. Aanpassingswetsontwerpen

De artikelen en het geheel van de twee wetsontwerpen tot aanpassing van de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen van het begrotingsjaar 1984 worden eveneens aangenomen met 12 tegen 7 stemmen.

De Rapporteur, *De Voorzitter,*

J. DAEMS A. BAUDSON

En effet, la suppression des interventions de l'Etat dans les charges d'intérêt des emprunts contractés par la Sabena ne prend cours que le 1er janvier 1985, conformément à l'article 170 de la loi de redressement contenant des dispositions sociales.

L'amendement du Gouvernement est adopté par 12 voix contre 5 et 2 abstentions.

Les articles et l'ensemble du budget du Ministère des Communications pour l'année budgétaire 1985 tel qu'amendé est adopté par 12 voix contre 7.

2. Projets de loi d'ajustement

Les articles et l'ensemble des deux projets de loi ajustant le budget du Ministère des Communications de l'année budgétaire 1984 sont également adoptés par 12 voix contre 7.

Le Rapporteur, *Le Président*

J. DAEMS A. BAUDSON

BEGROTING

van het Ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1985

A. — AMENDEMENTEN OP DE WETSTABEL AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

TITEL I

LOPENDE UITGAVEN

Sectie 31

Vervoer en Luchtvaart

HOOFDSTUK III

INKOMENSOVERDRACHTEN AAN ANDERE SECTOREN

Huur- en renteverlagende subsidies

Art. 31.01. — Tussenkomst van de Staat in de interesten op de door de SABENA uitgegeven of uit te geven leningen overeenkomstig artikel 7 van de wetten van 18 augustus 1955, van 9 april 1958, artikel 4 van de wet van 23 juni 1960, artikel 14 van de wet van 24 juli 1970, artikel 1 van de wet van 9 juli 1976, artikel 5 van de wet van 9 februari 1981 en artikel 5 van het koninklijk besluit nr 177 van 30 december 1982 (blz. 11).

Tegenover dit artikel wordt een krediet van *« 360,0 miljoen frank »* **ingeschreven.**

(Vermeerdering met 360,0 miljoen frank.)

TITEL II

KAPITAALUITGAVEN

DEEL I

Kredieten bestemd voor de uitvoering van het investeringsprogramma

Sectie 31

Vervoer en Luchtvaart

HOOFDSTUK VIII

KREDIETVERLENINGEN EN DEELNEMINGEN

Kredietverleningen aan en deelnemingen in bedrijven :

Bevordering van het stedelijk en interstedelijk secundair vervoer :

Art. 81.28. — Uit te voeren werken met het oog op de bevordering en de modernisering van het gemeenschappelijk stedelijk en interstedelijk secundair vervoer, met inbegrip van enz. (blz. 26).

In fine van dit artikel wordt de volgende tekst toegevoegd :

— « de kosten voortvloeiend uit de afbraak of uit de vernieuwing van gebouwen die rechtstreeks of onrechtstreeks door de werken zijn beschadigd, evenals van het terug in ordre brengen van openbare ruimten, met inbegrip van de studies, honoraria, enz... »

BUDGET

du Ministère des Communications pour l'année budgétaire 1985

A. — AMENDEMENTS AU TABLEAU DE LA LOI ADOPTÉS PAR LA COMMISSION

TITRE I

DEPENSES COURANTES

Section 31

Transports et Aéronautique

CHAPITRE III

TRANSFERTS DE REVENUS A DESTINATION D'AUTRES SECTEURS

Subventions réduisant le loyer et l'intérêt

Art. 31.01. — Intervention de l'Etat dans les intérêts sur emprunts émis ou à émettre par la SABENA conformément à l'article 7 des lois des 18 août 1955 et 9 avril 1958, à l'article 4 de la loi du 23 juin 1960, à l'article 14 de la loi du 24 juillet 1970, à l'article 1er de la loi du 9 juillet 1976, à l'article 5 de la loi du 9 février 1981 et à l'article 5 de l'arrêté royal no 177 du 30 décembre 1982 (p. 11).

En regard de cet article il est inscrit un crédit de *« 360,0 millions de francs »*.

(Augmentation de 360,0 millions de francs.)

TITRE II

DEPENSES DE CAPITAL

PARTIE 1

Crédits destinés à la réalisation du programme d'investissement

Section 31

Transport et Aéronautique

CHAPITRE VIII

OCTROIS DE CREDITS ET PARTICIPATIONS

Octrois de crédits et paticipations aux entreprises :

Promotion des transports secondaires urbains et interurbains :

Art. 81.28. — Travaux à exécuter en vue d'assurer la promotion et la modernisation des transports en commun secondaires urbains et interurbains, y compris etc. (p. 26).

Le texte ci-après est ajouté in fine de cet article :

— « les frais résultant de la démolition ou de la rénovation des immeubles ayant subi des dommages de façon directe ou indirecte par le fait des travaux ainsi que de la mise en état des espaces publics en ce compris études, honoraires, etc... »

B. — ERRATA IN DE WETSTABEL

TITEL II

Kapitaaluitgaven

DEEL I

Kredieten bestemd voor de uitvoering van het investeringsprogramma

Sectie 31

Vervoer en luchtvaart

HOOFDSTUK VIII

KREDIETVERLENINGEN EN DEELNEMINGEN

Kredietverleningen aan en deelnemingen in bedrijven

Bevordering van het stedelijk en interstedelijk secundair vervoer :

Art. 81.28. — Uit te voeren werken met het oog op de bevordering en de modernisering van het gemeenschappelijk stedelijk en interstedelijk secundair vervoer, met inbegrip van enz. (blz. 26).

Het zesde lid dient als volgt te worden gelezen :

— de kosten voortvloeiend uit de studies en de maatregelen bestemd om het verkeer van de voertuigen van het gemeenschappelijk stedelijk en interstedelijk secundair *vervoer te vergemakkelijken (aanpassing van de wegenis, uitrusting van de signalisatie, inrichtingen voor afstandsbediening van de verkeerslichten door de voertuigen van het gemeenschappelijk vervoer, enz.);*

TITEL VII

Instellingen van openbare nut

REGIE DER LUCHTWEGEN

5. Uitgaven (blz. 43)

Tegenover « Totalen voor de uitgaven » **in de kolom** « 1985 per artikel » **leze men** « *5 887 549* » **in plaats van** « 5 889 549 ».

REGIE VOOR MARITIEM TRANSPORT

5. Uitgaven (blz. 52)

Tegenover « Totaal voor hoofdstuk 59 » **in de kolom** « 1983 werkelijke » **leze men** « *1 817 033* » **in plaats van** « 1 817 039 ».

B. — ERRATA AU TABLEAU DE LA LOI

TITRE II

Dépenses de capital

PARTIE I

Crédits destinés à la réalisation du programme d'investissement

Section 31

Transports et aéronautique

CHAPITRE VIII

OCTROIS DE CREDITS ET PARTICIPATIONS

Octrois de crédits et participations aux entreprises

Promotion des transports secondaires urbains et interurbains :

Art. 81.28. — Travaux à exécuter en vue d'assurer la promotion et la modernisation des transports en commun secondaires urbains et interurbains, y compris etc. (p. 26).

Il y a lieu de lire le texte néerlandais du sixième alinéa comme suit :

— de kosten voortvloeiend uit de studies en de maatregelen bestemd om het verkeer van de voertuigen van het gemeenschappelijk stedelijk en interstedelijk secundair *vervoer te vergemakkelijken (aanpassing van de wegenis, uitrusting van de signalisatie, inrichtingen voor afstandsbediening van de verkeerslichten door de voertuigen van het gemeenschappelijk vervoer, enz.);*

TITRE VII

Organismes d'intérêt publics

REGIE DES VOIES AERIENNES

5. Dépenses (p. 43)

En regard de « Totaux pour les dépenses » **dans la colonne** « 1985 par article » **il y a lieu de lire** « *5 887 549* » **au lieu de** « 5 889 549 ».

REGIE DES TRANSPORTS MARITIMES

5. Dépenses (p. 52)

En regard de « Total pour le chapitre 59 » **dans la colonne** « 1983 réelles » **il y a lieu de lire** « *1 817 033* » **au lieu de** « 1 817 039 ».

BIJLAGE I

Analyse van de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1985 door het Rekenhof

VERDELING VAN DE KREDIETEN VOLGENS DE ORDONNANCERENDE DIENSTEN, DE CATEGORIEEN VAN UITGAVEN EN BESTEMMINGEN

Toelichtende nota bij de analyse van de begroting voor 1985

1. De kredieten worden verdeeld per ordonnancerende dienst, belast met de uitvoering van een gedeelte van de begroting. Niet alle kredietposten van de begroting zijn, in hun geheel, direct toewijsbaar aan één dienst of bestuur. Deze laatste worden dan volgens een interne verdelingsregeling, onder het gezag van de Minister of de Staatssercretaris omgeslagen over verscheidene diensten of besturen.

2. Per dienst (indien mogelijk, zo niet per bestuur) wordt een eenvormige tabel aangelegd, die rekening houdt met volgende beginselen:

a) de bedragen «1985» steunen op ontwerpen of voorontwerpen van begroting;

b) voor de vergelijking met 1984 werden de cijfers van dat begrotingsjaar aangepast in functie van de ontwerpen of voorontwerpen van bijbladen; de vermelde percentages (% in + of −) zijn afgerond tot de eenheid, de schommelingen van minder dan 1 % zijn aangeduid door nul (0), terwijl het gelijkheidsteken (=) op een onveranderd krediet wijst;

c) de cijfers vertegenwoordigen de uitgavenmachtigingen: daartoe wordt voor de gesplitste kredieten alleen rekening gehouden met de vastleggingsplafonds;

d) in zover de uitgavenramingen van de afzonderlijke sectie niet dubbel gaan met de eigenlijke kredieten (= transfersten) worden ze eveneens verwerkt in de tabellen (mits opsplitsing volgens de aard ervan, zoals hierna vermeld);

e) de lopende uitgaven voor goederen en diensten (consumptieve bestedingen) omvatten de rubrieken 11 en 12 van de begrotingen; de inkomens- en vermogensoverdrachten (toelagen) worden bepaald door de rubrieken 20, 30, 40, 50 en 60; tenslotte de investeringen, door de rubrieken 70 en 80. De economisch niet-verdeelde kredieten worden toch opgesplitst volgens de aard;

f) elke tabel geeft een bondige toelichting bij de opdracht van de dienst (of het bestuur).

3. Behalve de analyses per dienst (of per bestuur) omvat elk werkstuk nog een recapitulatie van de diensten (totalen per dienst).

Begroting van Verkeerswezen

Codenummer van de dienst: I.

Benaming: Algemeen Secretariaat.

Toelichting bij de opdracht: Benevens het kabinet van de secretaris-generaal groepeert deze dienst het «Bevorderen en coördineren van de Verbindingen» en de «Rechtskundige Dienst».

ANNEXE I

Analyse du budget du Ministère des Communications pour l'année budgétaire 1985 faite par la Cour des comptes

REPARTITION DES CREDITS SELON LES SERVICES ORDONNATEURS, LES CATEGORIES DE DEPENSES ET LES FINALITES

Note explicative concernant l'analyse du budget pour 1985

1. Les crédits sont répartis par service ordonnateur chargé de l'exécution d'une partie du budget. Tous les postes de crédits budgétaires ne sont pas, dans leur ensemble, directement attribuables à un seul service ou administration. Ces crédits sont alors, de l'autorité du Ministre ou du Secrétaire d'Etat, répartis sur plusieurs services ou administrations en fonction d'une clé de répartition interne.

2. Il est établi un tableau uniforme par service (dans la mesure du possible, sinon par administration) qui tient compte des principes suivants:

a) les montants «1985» sont basés sur des projets ou des avant-projets de budget;

b) pour la comparaison avec l'année précédente, les chiffres de 1984 ont été adaptés en fonction des projets ou avant-projets de feuilleton; les pourcentages indiqués (% en + ou en −) sont arrondis à l'unité, les variations de moins de 1 % sont indiquées par un zéro (0) tandis que le signe «égale» (=) indique un crédit inchangé;

c) les chiffres représentent les autorisations de dépenses: à cet effet, il n'est tenu compte, pour les crédits dissociés, que des plafonds d'engagement;

d) pour autant que les évaluations de dépenses de la section particulière ne fassent pas double emploi avec les crédits proprement dits (transferts), elles figurent également dans les tableaux (moyennant répartition en fonction de leur nature, comme il est indiqué ci-dessous);

e) les dépenses courantes de biens et de services (dépenses de consommation) comportent les rubriques 11 et 12 des budgets, les rubriques 20, 30, 40, 50 et 60 concernent les transferts de revenus et de capitaux (subventions); enfin les rubriques 70 et 80 représentent les investissements. Les crédits non répartis sur une base économique sont néanmoins dissociés selon leur nature;

f) chaque tableau donne un bref aperçu de la mission du service (ou de l'administration).

3. Outre les analyses par service (ou par administration), chaque document contient une récapitulation des services (totaux par service), ainsi qu'un aperçu global.

Budget des Communications

Numéro de code du service: I.

Dénomination: Secrétariat général.

Exposé de la mission: Outre le Cabinet du Secrétaire général, ce service groupe la «Promotion et coordination des communications» et le «Service juridique».

(Kredieten in duizenden frank)

Lopende uitgaven voor goederen en diensten (consumptieve bestedingen) — Dépenses courantes pour biens et services (dépenses de consommation)		Inkomens- en vermogensoverdrachten (toelagen) — Transferts de revenus et de capitaux (subventions)		Investeringen — Investissements		Totaal — Total	
1985	% + of/ou −	1985	% + of/ou −	1985	% + of/ou −	1985	% + of/ou −
20700	+ 5	—	=	—	=	20700	+ 5

* * *

Codenummer van de dienst: II.

Benaming: Personeelsdienst.

Toelichting bij de opdracht: Deze dienst regelt de personeelszaken voor het hele departement, behoudens voor het Bestuur van het zeewezen en van de binnenvaart; statuten, aanwerving, bevordering, dienstaanwijzingen, wedden, toelagen en vergoedingen (met inbegrip van de bezoldigingen van de leden van het ministeriële kabinet).

(Crédits en milliers de francs)

* * *

Numéro de code du service: II.

Dénomination: Service du personnel.

Exposé de la mission: Ce service règle les questions relatives au personnel de l'ensemble du département, à l'exception de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure: statuts, recrutement, avancement, affectations, traitements, allocations et indemnités (y compris les rémunérations des membres du Cabinet ministériel).

(Kredieten in duizenden frank)

Lopende uitgaven voor goederen en diensten (consumptieve bestedingen) — Dépenses courantes pour biens et services (dépenses de consommation)		Inkomens- en vermogensoverdrachten (toelagen) — Transferts de revenus et de capitaux (subventions)		Investeringen — Investissements		Totaal — Total	
1985	% + of/ou −	1985	% + of/ou −	1985	% + of/ou −	1985	% + of/ou −
901610	+ 4	4500	− 8	—	=	906110	+ 4

* * *

Codenummer van de dienst: III.

Benaming: Dienst organisatie.

Toelichting bij de opdracht: Deze dienst omvat:

— de directie « Organisatie en informatica » die de structuur van het departement organiseert, die arbeidsnormen vastlegt en belast is met het beheer van de gebouwen en het meubilair, de personeelsformatie en het centrum voor informatieverwerking;

— de directie « Algemene en Sociale Zaken » die het Economaat (materieel, meubilair, kantoorbenodigdheden, onderhoud der lokalen van de algemene diensten, van het Bestuur van het vervoer, van het Commissariaat-generaal voor toerisme en van het kabinet), de algemene zaken (opstellen en bekendmaken van de reglementen; kamerbewaarders, typisten, chauffeurs), de sociale zaken (bijstand en betrekkingen met de sociale dienst) en de vertaaldienst omvat.

* * *

Numéro de code du service: III.

Dénomination: Service d'organisation.

Exposé de la mission: Ce service comprend:

— la direction « Organisation et informatique » qui organise la structure du département ainsi que les normes de travail et assure la gestion des bâtiments et mobiliers, des cadres du personnel et du centre de traitement de l'informatique;

— la direction « Affaires générales et sociales » qui groupe l'Economat (matériel, mobilier, fournitures de bureau, entretien des locaux des services généraux de l'Administration des Transports, du Commissariat général au Tourisme et du Cabinet), les affaires générales (élaboration et publication des règlements; huissiers, dactylos, chauffeurs), les affaires sociales (secours et relations avec le Service social) et la Traduction.

(Kredieten in duizenden frank)

Lopende uitgaven voor goederen en diensten (consumptieve bestedingen) — Dépenses courantes pour biens et services (dépenses de consommation)		Inkomens- en vermogensoverdrachten (toelagen) — Transferts de revenus et de capitaux (subventions)		Investeringen — Investissements		Totaal — Total	
1985	% + of/ou −	1985	% + of/ou −	1985	% + of/ou −	1985	% + of/ou −
153 320	+ 3	—	=	23 700	+ 1	177 020	+ 2

* * *

Codenummer van de dienst: IV.

Benaming: Financiedienst.

Toelichting bij de opdracht: Deze dienst houdt toezicht over het opmaken en het uitvoeren van de begroting van het departement,

— houdt zich bezig met het nazien van de schuldvorderingen ten laste van de Staat en het uitschrijven van de betalingsordonnanties,

— stelt de tegemoetkomingen voor ten bate van de rechthebbenden die niet onder de voogdij staan van de andere diensten en besturen van het departement,

— verzorgt de betrekkingen met het Rekenhof en het Ministerie van Financiën.

(Crédits en milliers de francs)

* * *

Numéro de code du service: IV.

Dénomination: Service des Finances.

Exposé de la mission: Ce service supervise l'élaboration et l'exécution du budget du département;

— procède à la vérification des créances à charge de l'Etat et à l'émission des ordonnances de paiement;

— propose les interventions au profit des bénéficiaires ne relevant pas de la tutelle des autres services et administrations du département;

— assure les relations avec la Cour des comptes et le Ministère des Finances.

(Kredieten in duizenden frank)

Lopende uitgaven voor goederen en diensten (consumptieve bestedingen) — Dépenses courantes pour biens et services (dépenses de consommation)		Inkomens- en vermogensoverdrachten (toelagen) — Transferts de revenus et de capitaux (subventions)		Investeringen — Investissements		Totaal — Total	
1985	% + of/ou −	1985	% + of/ou −	1985	% + of/ou −	1985	% + of/ou −
6 500	+ 14	2 125 000	=	—	=	2 131 500	=

* * *

Codenummer van de dienst: IV.

Benaming: Financiedienst.

Commentaar:

— lopende uitgaven: de verhoging vloeit voort uit de vervanging van een labo-camionnette daterend van 1972.

* * *

Codenummer van de dienst: V.

Benaming: Bestuur van het Vervoer.

Toelichting bij de opdracht: Dit bestuur stelt de reglementering op in verband met het vervoer per spoor en over de weg alsmede betreffende

(Crédits en milliers de francs)

* * *

Numéro de code du service: IV.

Dénomination: Service des Finances.

Commentaires:

— dépenses courantes: l'augmentation résulte du remplacement d'une camionnette-laboratoire datant de 1972.

* * *

Numéro de code du service: V.

Dénomination: Administration des Transports.

Exposé de la mission: Cette administration élabore les réglementations relatives aux transports par rail et par route ainsi qu'à la circulation et

het wegverkeer en de verkeersveiligheid; het zorgt voor de uitvoering ervan of waakt over de nauwgezette toepassing ervan; het oefent de statutaire tarieven- en economische controle uit op de openbare vervoerondernemingen en de instellingen die belast zijn met de erkenning en de technische controle van motorvoertuigen; tenslotte leidt het de acties die noodzakelijk zijn voor de bevordering van het openbaar vervoer en de verkeersveiligheid.

la sécurité routière; elle en assure l'exécution ou veille à leur application correcte; elle exerce le contrôle statutaire, tarifaire et économique des entreprises de transports publics et des organismes chargés de l'agréation et du contrôle technique des véhicules automobiles; enfin, elle mène les actions nécessaires à la promotion des transports publics et de la sécurité routière.

(Kredieten in duizenden frank)

(Crédits en milliers de francs)

Lopende uitgaven voor goederen en diensten (consumptieve bestedingen) — Dépenses courantes pour biens et services (dépenses de consommation)		Inkomens- en vermogensoverdrachten (toelagen) — Transferts de revenus et de capitaux (subventions)		Investeringen — Investissements		Totaal — Total	
1985	% + of/ou −	1985	% + of/ou −	1985	% + of/ou −	1985	% + of/ou −
142 050	− 15	82 437 000	+ 2	25 522 500	+ 7	108 101 550	+ 4

* * *

Codenummer van de dienst: V.

Benaming: Bestuur van het Vervoer.

Commentaar: lopende uitgaven.

Deze daling van de uitgaven werd veroorzaakt

— enerzijds door het wegvallen van de uitgaven voor de studie van de firma SOBEMAP betreffende de financiële toestand van de N. M. B. S. ten bedrage van 42 000 000 F

— en anderzijds door de inschrijving van een nieuw krediet ten bedrage van 15 400 000 F als aandeel van de Staat in de feestelijkheden ter gelegenheid van het Jaar van het gemeenschappelijk vervoer.

* * *

Numéro de code du service: V.

Dénomination: Administration des Transports.

Commentaires: dépenses courantes.

Cette diminution des dépenses résulte:

— d'une part de la disparition des dépenses pour l'étude faite par la firme SOBEMAP de la situation financière de la S. N. C. B. pour un montant de 42 000 000 F;

— et d'autre part, de l'inscription d'un nouveau crédit de 15 400 000 F à titre de contribution de l'Etat dans les festivités organisées à l'occasion de l'Année des transports en commun.

* * *

Codenummer van de dienst: VI.

Benaming: Bestuur der Luchtvaart.

Toelichting bij de opdracht: Dit bestuur stelt de reglementering op inzake luchtvaart, veiligheid en vervoer in de lucht en waakt over de toepassing ervan; het controleert voorts de steunverlening van de luchtvaart en neemt deel aan de homologatie van het vliegend materieel alsmede aan de opleiding van het vliegend personeel.

* * *

Numéro de code du service: VI.

Dénomination: Administration de l'Aéronautique.

Exposé de la mission: Cette administration élabore la réglementation en matière de navigation, sécurité et transport aériens et en surveille l'application; elle contrôle en outre les aides à la navigation et participe à l'homologation du matériel volant ainsi qu'à la formation du personnel navigant.

(Kredieten in duizenden frank)

(Crédits en milliers de francs)

Lopende uitgaven voor goederen en diensten (consumptieve bestedingen) — Dépenses courantes pour biens et services (dépenses de consommation)		Inkomens- en vermogensoverdrachten (toelagen) — Transferts de revenus et de capitaux (subventions)		Investeringen — Investissements		Totaal — Total	
1985	% + of/ou −	1985	% + of/ou −	1985	% + of/ou −	1985	% + of/ou −
50 120	+ 10	1 963 500	+ 3	25 400	− 33	2 039 020	+ 3

* * *

* * *

Codenummer van de dienst: VI.

Benaming: Bestuur der Luchtvaart.

Commentaar:

— Lopende uitgaven: vermeerdering te wijten aan de verhoging van de exploitatiekosten der dienstvliegtuigen, van de huurgelden verschuldigd aan de Regie der Luchtvaart.

— Investeringen: vermindering van de uitgaven voor de wisselstukken van de lesvliegtuigen en de vluchtsimulator.

* * *

Codenummer van de dienst: VII.

Benaming: Bestuur van het zeewezen en van de binnenvaart.

Toelichting bij de opdracht: Dit bestuur regelt alle vraagstukken inzake koopvaardij en binnenvaart; het neemt deel aan het uitstippelen en het voeren van het nationaal havenbeleid en van het beleid betreffende het vervoer te water; tenslotte houdt het zich bezig met het beheer van zijn personeel alsmede van zijn economaat.

(Kredieten in duizenden frank)

Lopende uitgaven voor goederen en diensten (consumptieve bestedingen) — Dépenses courantes pour biens et services (dépenses de consommation)		Inkomens- en vermogensoverdrachten (toelagen) — Transferts de revenus et de capitaux (subventions)		Investeringen — Investissements		Totaal — Total	
1985	% + of/ou −	1985	% + of/ou −	1985	% + of/ou −	1985	% + of/ou −
2359400	+ 3	5799000	− 10	826100	− 76	8984500	− 26

* * *

Codenummer van de dienst: VII.

Benaming: Bestuur van het zeewezen en van de binnenvaart.

Commentaar:

— Investeringen: De gevoelige vermindering komt doordat in 1984 op Titel II, sectie 32, art. 74.17 in kredieten werd voorzien voor de uitgebreide walradarketen, terwijl in 1985 alleen kredieten werden uitgetrokken voor eventuele kleine meerwerken en schommelingen van de wisselkoers.

Numéro de code du service: VI.

Dénomination: Administration de l'Aéronautique.

Commentaires:

— Dépenses courantes: accroissement résultant de l'augmentation des frais d'exploitation des avions de Service, des loyers dus à la Régie des Voies aériennes et de l'équipement des avions de l'Administration de l'Aéronautique.

— Investissements: diminution des dépenses pour les pièces de rechange des avions d'entraînement et du simulateur de vol.

* * *

Numéro de code du service: VII.

Dénomination: Administration de la Marine et de la Navigation intérieure.

Exposé de la mission: Cette administration règle l'ensemble des problèmes relatifs à la marine marchande et à la navigation intérieure; elle participe à l'élaboration et à la réalisation de la politique portuaire nationale et de celle des transports par eau; enfin, elle assure la gestion de son personnel ainsi que de son économat.

(Crédits en milliers de francs)

Lopende uitgaven voor goederen en diensten (consumptieve bestedingen) — Dépenses courantes pour biens et services (dépenses de consommation)		Inkomens- en vermogensoverdrachten (toelagen) — Transferts de revenus et de capitaux (subventions)		Investeringen — Investissements		Totaal — Total	
1985	% + of/ou −	1985	% + of/ou −	1985	% + of/ou −	1985	% + of/ou −
2359400	+ 3	5799000	− 10	826100	− 76	8984500	− 26

* * *

Numéro de code du service: VII.

Dénomination: Administration de la Marine et de la Navigation intérieure.

Commentaires:

— Investissements: La diminution sensible provient de ce qu'en 1984, au Titre II, section 32, art. 74.17, les crédits étaient prévus pour la chaîne de radar côtier étendu, alors qu'en 1985 des crédits n'ont été inscrits que pour des petits travaux supplémentaires éventuels et des variations du cours du change.

ALGEMEEN OVERZICHT VAN DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1985

NATIONALE BEGROTING
RECAPITULATIE VAN DE DIENSTEN

(Kredieten in duizenden frank)

APERÇU GENERAL DU BUDGET DU MINISTERE DES COMMUNICATIONS DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1985

BUDGET NATIONAL
RECAPITULATION DES SERVICES

(Crédits en milliers de francs)

Codenummers diensten — N[os] de code des services	Lopende uitgaven voor goederen en diensten (consumptieve bestedingen) — Dépenses courantes pour biens et services (dépenses de consommation)		Inkomens- en vermogensoverdrachten (toelagen) — Transferts de revenus et de capitaux (subsides)		Investeringen — Investissements		Totaal — Total	
	1985	% + of/ou −	1985	% + of/ou −	1985	% + of/ou −	1985	% + of/ou −
I	20 700	+ 5	—	=	—	=	20 700	+ 5
II	901 610	+ 4	4 500	− 8	—	=	906 110	+ 4
III	153 320	+ 3	—	=	23 700	+ 1	177 020	+ 2
IV	6 500	+ 14	2 125 000	=	—	=	2 131 500	=
V	142 050	− 15	82 437 000	+ 2	25 522 500	+ 7	108 101 550	+ 4
VI	50 120	+ 10	1 963 500	+ 3	25 400	− 33	2 039 020	+ 3
VII	2 359 400	+ 3	5 799 000	− 10	826 100	− 76	8 984 500	− 26
Nat.	3 633 700	+ 3	92 329 000	+ 1	26 397 700	− 15	122 360 400	=

BIJLAGE II

A

Procedure voor de vaststelling van de reizigerstarieven

1. Reglementering toepasselijk tot 20 januari 1983 (afgezien van de algemene reglementering op de prijzen).

1.1. Artikel 16 van de wet van 23 juli 1926.

Dit artikel bepaalt:

« De tarieven worden vastgesteld door de Raad van Beheer. De Regering heeft echter steeds het recht om een verlaging van de tarieven te eisen of de verhoging ervan te verbieden. »

De Raad van Beheer van de Maatschappij mocht dus de tarieven, in volle vrijheid, vaststellen.

Verder mocht de tussenkomst van de Regering maar uitgeoefend worden eensdeels in het geval waarin de wijziging van een algemeen tarief een verhoging bevatte t.o.v. het vorige peil of anderdeels om een vermindering te eisen van een algemeen tarief of van vervoerprijzen betreffende bepaalde categorieën van reizigers.

Die tussenkomsten openden voor de N. M. B. S. een recht om verplichte financiële compensaties te bekomen (voor de opgelegde prijzen, de sociale en de schoolabonnementen) of facultatieve (voor de biljetten tegen volle prijs en de gewone abonnementen) luidens de verordering E. E. G. 1191/69 van de Raad van 26 juni 1969 betreffende de actie van de lidstaten inzake verplichtingen eigen aan het begrip van openbare dienst op het gebied van vervoer per spoor, over de weg en over de waterweg.

1.2. Wet van 25 augustus 1891, gewijzigd bij de wet van 3 juli 1967.

Die wetgeving betreft het vervoercontract; bij artikel 15 machtigt ze de spoorwegbesturen particuliere akkoorden te sluiten die prijsverminderingen of andere voordelen bevatten mits aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan, te weten:

— de verbetering van de financiële resultaten van de exploitatie;

— de offerte van vergelijkbare prijzen aan de gebruikers die zich in vergelijkbare voorwaarden bevinden.

2. Reglementering toepasselijk sedert 20 januari 1983.

2.1. Koninklijk besluit nr 174 van 30 december 1982 waarbij de jaarlijkse aanpassing van de tarieven voor het reizigersvervoer wordt toegepast door de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer.

Volgens die wetgeving, gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 20 januari 1983, worden de algemene tarieven voor het reizigersvervoer ieder jaar aangepast in de loop van de maand januari, volgens een formule en modaliteiten vastgesteld bij koninklijk besluit beraadslaagd in de Ministerraad, dd. 31 december 1983.

Voor de jaarlijkse uitvoering van dat koninklijk besluit deelt de Minister aan de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer het globaal percentage mede voor de aanpassing van de tarieven dat in overweging dient te worden genomen voor de uitwerking van de voorstellen die hem dienen voorgelegd ten einde de prijzen van de verschillende vervoerbewijzen vast te stellen.

In dat kader heeft de Raad van Beheer nog slechts een macht om voor te stellen; hij beslist niet meer.

Verder bepaalt artikel 5 van dat koninklijk besluit nr 174 dat de organische of statutaire bepalingen van de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer die niet conform zijn geen uitvoering meer hebben. Dit is dus inzonderheid het geval met artikel 16 van de wet van 23 juli 1926 betreffende de macht van de Raad van Beheer van de N. M. B. S. inzake reizigerstarieven.

2.2. Beslissing van de E. E. G.-Raad dd. 25 juli 1983 — koninklijk besluit nr 238 van 31 december 1983.

De beslissing van de E. E. G.-Raad van 25 juli 1983 verleent aan de spoorwegondernemingen de handelsautonomie voor het beheer van hun internationale reizigerstarieven en de bagage.

In België heeft de Regering, luidens de bijzondere volmachten, het koninklijk besluit nr 238 genomen houdende wijziging van de wet van 23 juli 1926 en koninklijk besluit nr 174 van 30 december 1982. Dat koninklijk besluit nr 238 herstelt de autoriteit van de Raad van Beheer der N. M. B. S. om de tarieven vast te stellen zonder evenwel afbreuk te doen aan de bepalingen van koninklijk besluit nr 174.

ANNEXE II

A

Procédure pour la fixation des tarifs voyageurs

1. Réglementation applicable jusqu'au 20 janvier 1983 (abstraction faite de la réglementation générale sur les prix).

1.1. Article 16 de la loi du 23 juillet 1926.

Cet article dispose:

« Les tarifs sont réglés par le Conseil d'Administration. Néanmoins le Gouvernement aura toujours le droit d'en exiger l'abaissement ou d'en interdire le relèvement. »

Le Conseil d'Administration de la Société pouvait donc, en toute liberté, fixer les tarifs.

Par ailleurs l'intervention du Gouvernement ne pouvait s'exercer d'une part que dans le cas où la modification d'un tarif général comportait une augmentation par rapport au niveau antérieur ou d'autre part pour exiger une baisse d'un tarif général ou des prix de transport concernant des catégories déterminées de voyageurs.

Ces interventions ouvraient pour la S. N. C. B. un droit à l'obtention de compensations financières obligatoires (pour les prix réduits imposés, les abonnements sociaux et les abonnements scolaires) ou facultatives (pour les billets à prix plein et les abonnements ordinaires) en vertu du règlement C. E. E. 1191/69 du Conseil du 26 juin 1969 relatif à l'action des Etats membres en matière d'obligations inhérentes à la notion du service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable.

1.2. Loi du 25 août 1891, modifiée par la loi du 3 juillet 1967.

Cette législation concerne le contrat de transport, en son article 15, elle autorise les administrations de chemin de fer de conclure des accords particuliers comportant des réductions de prix ou d'autres avantages moyennant le respect de certaines conditions, à savoir:

— l'amélioration des résultats financiers de l'exploitation;

— l'offre de prix comparables aux usagers qui se trouvent dans des conditions comparables.

2. Réglementation applicable depuis le 20 janvier 1983.

2.1. Arrêté royal n° 174 du 30 décembre 1982 instaurant l'adaptation annuelle des tarifs pour le transport des voyageurs appliqués par les sociétés de transport en commun.

Selon cette législation, publiée au *Moniteur belge* du 20 janvier 1983, les tarifs généraux pour le transport des voyageurs sont adaptés chaque année dans le courant du mois de janvier, selon une formule et des modalités fixées par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, du 31 décembre 1983.

Pour l'exécution annuelle de cet arrêté royal, le Ministre communique aux sociétés de transport en commun le taux global d'adaptation des tarifs à prendre en considération pour l'élaboration des propositions à lui soumettre afin de fixer les prix des différents titres de transport.

Dans ce cadre, le Conseil d'Administration n'a plus qu'un pouvoir de proposition, il ne décide plus.

Par ailleurs l'article 5 de cet arrêté royal n° 174 stipule que les dispositions organiques ou statutaires des sociétés de transport en commun non conformes cessent d'avoir effet. C'est donc en particulier le cas de l'article 16 de la loi du 23 juillet 1926 relative aux pouvoirs du Conseil d'Administration de la S. N. C. B. en matière de tarifs voyageurs.

2.2. Décision du Conseil C. E. E. du 25 juillet 1983 — arrêté royal n° 238 du 31 décembre 1983.

La décision du Conseil C. E. E. du 25 juillet 1983 accorde aux entreprises de chemin de fer l'autonomie commerciale dans la gestion de leurs tarifs internationaux de voyageurs et de bagages.

En Belgique, le Gouvernement, en vertu des pouvoirs spéciaux, a pris l'arrêté royal n° 238 modifiant la loi du 23 juillet 1926 et l'arrêté royal n° 174 du 30 décembre 1982. Cet arrêté royal n° 238 rétablit l'autorité du Conseil d'Administration de la S. N. C. B. pour la fixation des tarifs, sans préjudice cependant des dispostions de l'arrêté royal n° 174.

B

Evolutie van het reizigersvervoer bij de N. M. B. S. en evolutie van de totale Belgische bevolking

B

Evolution du trafic voyageurs de la S. N. C. B. et de la population totale en Belgique

Jaar — Année	Spoor- en vervangingsautobussen (in miljoen reizigers-kilometer) — Rail et autobus de substitution (en millions de voyageurs-km)			Totale bevolking in België (in miljoenen) — Population totale en Belgique (en millions)
	Biljetten — Billets	Abonnementen — Abonnements	Totaal — Total	
1974	2 941	5 338	8 279	9,788
1975	3 023	5 235	8 258	9,813
1976	3 067	5 124	8 191	9,823
1977	2 954	4 713	7 667 (1)(2)	9,837
1978	2 890	4 246	7 136	9,842
1979	2 963	3 992	6 955 (3)	9,855
1980	2 967	3 996	6 963	9,863
1981	3 086	3 992	7 078	9,854
1982	2 911	3 968	6 879	9,858
1983	2 797	3 834	6 631 (4)	9,853

(1) Aanpassing van de gebruikte coëfficiënt om het aantal reizigers-km van de abonnementen te bepalen (terugloop met 235 miljoen reizigers-km).

(2) Overdracht van de bussen aan de N. M. V. B. (verlies van 616 miljoen reizigers-km)

(3) Toekennen van een vrijkaart aan het N. M. B. S.-personeel (vermindering met 253 miljoen reizigers-km).

(4) Dienstjaar beïnvloed door de stakingen van september (terugloop met 143 miljoen reizigers-km).

(1) Adaptation du coefficient utilisé pour déterminer le nombre de voyageurs-km des abonnements (recul de 235 millions de voyageurs-km).

(2) Cession des bus à la S. N. C. V. (perte de 616 millions de voyageurs-km).

(3) Octroi du libre parcours au personnel S. N. C. B. (diminution de 253 millions de voyageurs-km).

(4) Exercice affecté par les grèves de septembre (recul de 143 millions de voyageurs-km).

Evolutie van het aantal reizigers-km van de N. M. B. S. vergelijking tussen de eerste 7 maanden van 1984 met 1983

Evolution du trafic voyageurs-km de la S. N. C. B. comparaison des 7 premiers mois de 1984 à ceux de 1983

	Reizigers-km (in miljoenen) — Voyageurs-km (en millions)		Verschil in % 1984/1983 — Différences en % 1984/1983
	Eerste zeven maanden van — Sept premiers mois de		
	1984	1983	
Biljetten. — Billets.			
— normaal tarief. — tarif normal	664	694	− 4,3 %
— verminderd tarief. — tarif réduit	850	964	− 11,8 %
— publieke administraties. — administrations publiques . .	101	101	—
— Totaal. — Total	1 615	1 759	− 8,1 %
Abonnementen. — Abonnements			
— beperkte reisweg + M. T. B. — parcours limité + M. T. B.	473	470	+ 0,6 %
— Net- en bedrijfsabonnement. — réseau + entreprise . .	41	44	− 6,8 %
— sociaal abonnement. — sociaux	1 231	1 293	− 4,8 %
— schoolabonnement. — scolaires	326	323	+ 0,9 %
— toeristisch abonnement. — touristiques	20	26	− 23 %
— publieke administraties. — administrations publiques . .	30	30	—
— Totaal. — Total	2 121	2 186	− 3 %
Totaal biljetten + abonnem. — Total billets + abonnem. .	3 736	3 945	− 5,3 %

C

Evolutie van het reizigersvervoer bij de NMBS en de omliggende netten vervoer per spoor alleen

(in miljoen reizigers-kilometer)

C

Evolution du trafic voyageurs de la SNCB et des réseaux voisins transport par rail uniquement

(en millions de voyageurs-km)

Jaar — Année	NMBS (1) — SNCB (1)	NS Nederland — NS Pays-Bas	DB Bondsrepubliek Duitsland — DB Allemagne Fédérale	CFL Groot-Hertogdom Luxemburg — CFL Grand-Duché de Luxembourg	SNCF Frankrijk — SNCF France
1974	7641	8589	39734	231	47054
1975	7650	8501	36897	234	50447
1976	7575	8218	37212	240	50834
1977	7347	8013	37348	240	51577
1978	7136	8146	37589	239	53263
1979	6955	8514	39380	242	53333
1980	6963	8910	40499	246	54251
1981	7078	9230	41795	252	55414
1982	6879	9376	40030	251	56605
1983	6631	9052	38755	238	58016

(1) Er dient rekening gehouden met de invloed van meerdere factoren die de vergelijking van de cijfers in de tijd verstoren:

— in 1977: aanpassing van de coëfficient die gebruikt wordt om het aantal reizigers-km van de abonnementen te bepalen: terugloop met 235 miljoen reizigers-km.

— in 1979: toekenning van een vrijkaart aan het NMBS-personeel: vermindering met 253 miljoen reizigers-km.

— in 1983: stakingen van september: terugloop met 143 miljoen reizigers-km.

(1) Il y a lieu de tenir compte de l'incidence de plusieurs facteurs qui perturbent la comparaison des chiffres dans le temps:

— en 1977: adaptation du coefficient utilisé pour déterminer le nombre de voyageurs-km des abonnements: recul de 235 millions de voyageurs-km.

— en 1979: octroi du libre parcours au personnel SNCB: diminution de 253 millions de voyageurs-km.

— en 1983: grèves de septembre: recul de 143 millions de voyageurs-km.

Evolutie van het indexcijfer van de consumptieprijzen en van de vervoerprijs

Evolution de l'indice des prix de détail et des prix de transport par chemin de fer

	Biljet volle prijs 2e klasse 30 km — Billet prix plein 2e classe 30 km	Gewoon abonnement 2e klasse 1 maand 30 km — Abonnement ordinaire 1 mois 2e classe 30 km	Evolutie van het indexcijfer van de consumptieprijzen (Jaargemiddelde) — Evolution index prix de détail (Moyenne annuelle)
1974	100	100	100
1975	100	100	112,8
1976	108	109	123,1
1977	116	120	131,8
1978	122	128	137,7
1979	122	128	143,9
1980	138	144	153,5
1981	138	144	165,2
1982	173	165	179,6
1983	173	176	193,4
1984	184	185	196,2

D

Prijs van het biljet 2de klasse enkel (in Belgische frank)

Km	N. M. B. S. — S. N. C. B.	N. S. Nederland — Pays-Bas	D. B. Bondsrepubliek Duitsland — Allemagne fédérale	C. F. L. Groot-Hertogdom Luxemburg — Grand-Duché de Luxembourg	S. N. C. F. Frankrijk — France	C. F. F. Zwitserland — Suisse
1	30	26	41	22	26	28
50	140	208	198	129	176	286
100	250	398	370	248	302	554
200	480	628	738	—	564	1 000
300	710	802	1 088	—	818	1 238
Wisselkoers in BF. — Cours de change en FB		1 HFl = 18,20 BF (FB)	1 DM = 20,5 BF (FB)		1 FF = 6,70 BF (FB)	1 ZWF (FS) = 26,3 BF (FB)

D

Prix du billet simple de 2me classe (en francs belges)

E

Eenheidsontvangst per reiziger-km in Belgische frank (vervoer per spoor alleen)

	N. M. B. S. — S. N. C. B.	N. S. Nederland — Pays-Bas	D. B. Bondsrepubliek Duitsland — Allemagne Fédérale	C. F. L. Groot-Hertogdom Luxemburg — Grand-Duché de Luxembourg	S. N. C. F. Frankrijk — France	C. F. F. Zwitserland — Suisse
1974	0,81	0,99	1,16	0,675	0,8	1,25
1975	0,83	1,04	1,25	0,675	0,94	1,36
1976	0,87	1,15	1,31	0,69	0,99	1,46
1977	0,94	1,22	1,36	0,69	0,96	1,51
1978	1,07	1,26	1,43	0,73	1,03	1,82
1979	1,1	1,31	1,54	0,79	1,16	1,77
1980	1,22	1,39	1,64	0,83	1,3	1,73
1981	1,25	1,49	1,76	0,85	1,44	1,96
1982	1,36	1,81	2,17	0,91	1,69	2,48

E

Recette unitaire au voyageur-km en francs belges (transport par rail uniquement)

F

Aangroei van het privé autopark voor het vervoer van personen

1960	753 136
1974	2 502 158
1980	3 158 737
31 januari 1984	3 198 569
29 februari 1984	3 204 383
30 maart 1984	3 209 465
30 april 1984	3 215 243
31 juli 1984	3 231 327
31 augustus 1984	3 233 134
28 september 1984	3 235 531

F

Croissance du parc des voitures automobiles privées pour le transport de personnes

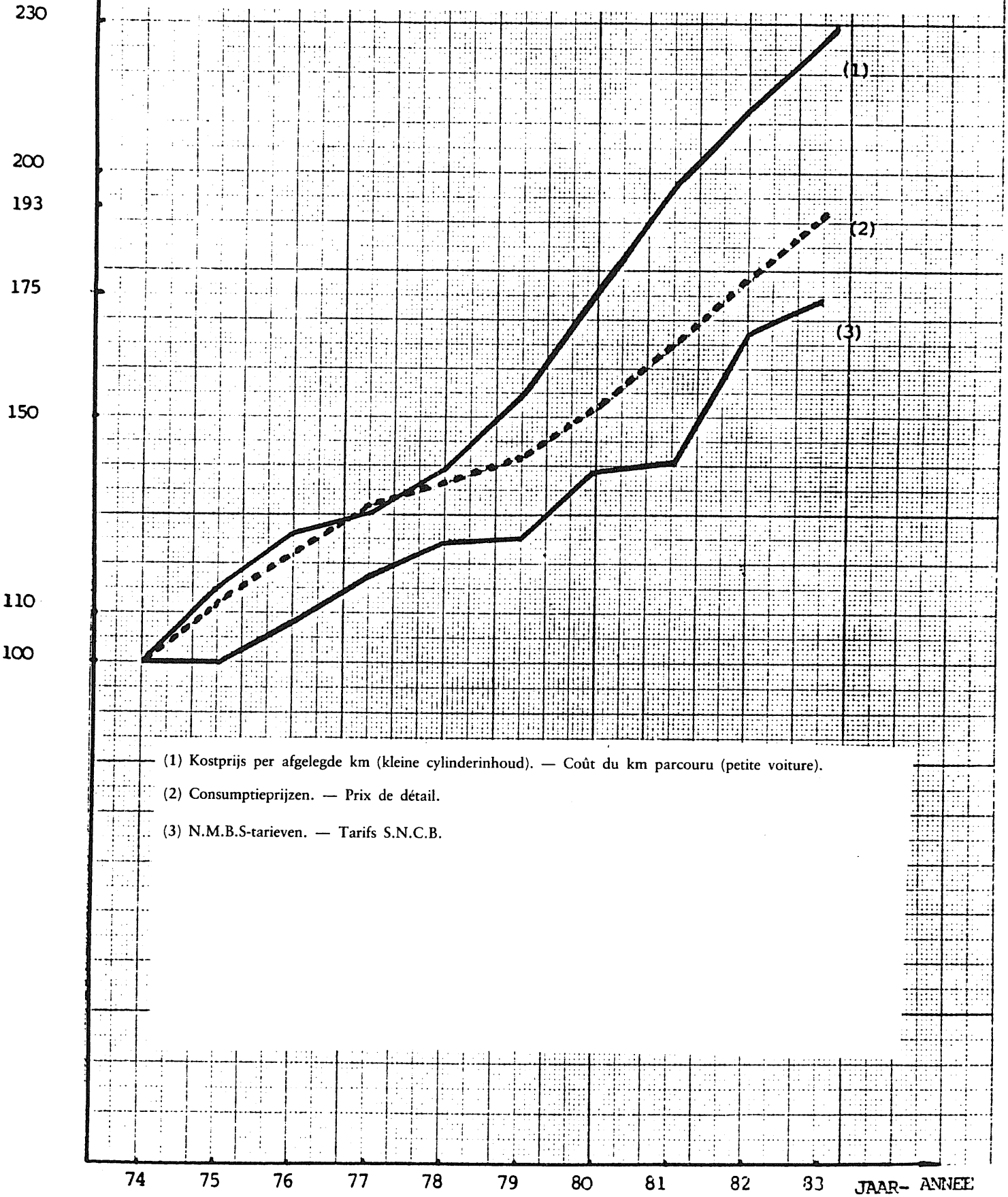
1960	753 136
1974	2 502 158
1980	3 158 737
31 janvier 1984	3 198 569
29 février 1984	3 204 383
30 mars 1984	3 209 465
30 avril 1984	3 215 243
31 juillet 1984	3 231 327
31 août 1984	3 233 134
28 septembre 1984	3 235 531

G

G

Index van de evolutie
— van de kostprijs voor het gebruik van de auto (volgens Agefi)
— van de consumptieprijzen
— van de N.M.B.S.-tarieven

Indices d'évolution
— du coût d'utilisation de la voiture (selon Agefi)
— des prix de détail
— des tarifs S.N.C.B.



(1) Kostprijs per afgelegde km (kleine cylinderinhoud). — Coût du km parcouru (petite voiture).

(2) Consumptieprijzen. — Prix de détail.

(3) N.M.B.S-tarieven. — Tarifs S.N.C.B.

H

Prijs van de benzine — Jaar gemiddelde
Gemiddelde prijs aan de pomp (F)

H

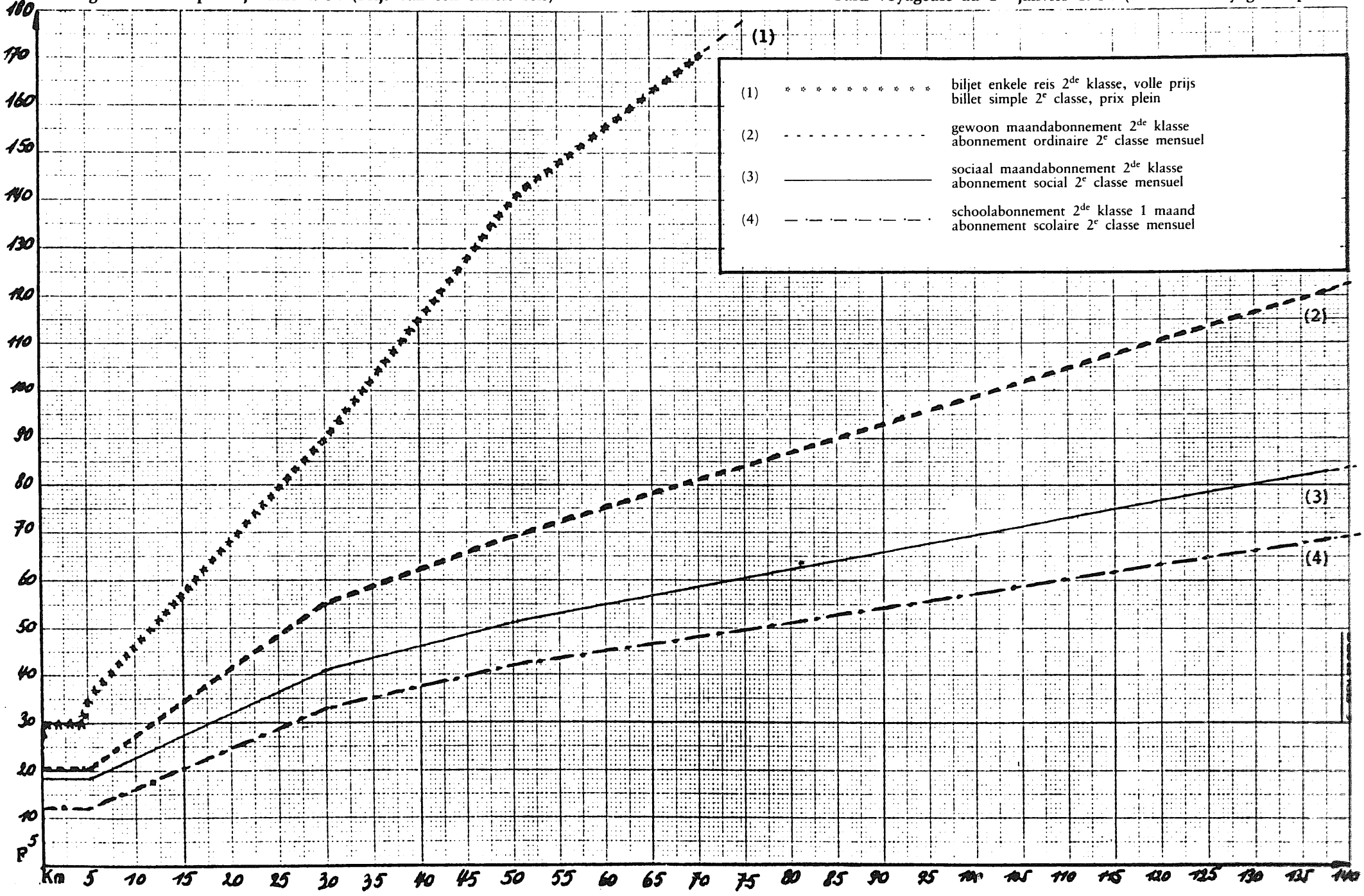
Prix de l'essence — Moyenne annuelle
Prix moyens à la pompe (F)

	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Super	13,51	14,33	15,35	15,68	16,26	18,17	23,42	28,35	31,52	32,95
Normaal. — Normale .	12,99	13,92	14,76	15,26	15,88	17,82	22,89	27,42	30,45	31,86
Diesel	7,91	8,81	9,20	9,39	9,40	11,63	15,22	19,88	22,89	23,62
LPG	5,70	7,95	8,40	8,79	9,12	10,80	12,81	14,70	17,67	16,47

I

Reizigerstarieven op 16 januari 1984 (Prijs van een enkele reis)

Tarif voyageurs au 1er janvier 1984 (Prix d'un voyage simple)



BIJLAGE III

Investerinsplan 1985-1987 ten laste van de Rijksbegroting Elektrificatie van het net — Vlaams gewest

In miljoen frank, waarde 1984 — Vastleggingen

ANNEXE III

Plan d'investissements 1985-1987 à charge de l'Etat Electrification du réseau — Région flamande

En millions de francs, valeur 1984 — Engagements

Begrotingsartikel — Art. budgétaire	Opdracht — Libellé du travail	Totale kostprijs sedert 1.1.1981 — Coût total depuis le 1.1.1981	Voor 1983 — Avant 1983	1983	1984	1985	1986	1987	Na 1987 — Après 1987	Indienstneming — Mise en service
81.41	*Elektrificatie van het net. — Electrification du réseau*									
	— Gent-Kortrijk. — Gand-Courtrai . .	441	253	24	52	37	25	50	—	1980
	— Kortrijk-Moeskroen. — Courtrai-Mouscron	169	111	—	12	14	22	—	10	1981
	— Antwerpen-Aarschot-Leuven. — Anvers-Aerschot-Louvain	1 036	461	27	138	165	200	45	—	1980
	— Aarschot-Hasselt. — Aerschot-Hasselt	1 194	602	31	220	177	123	41	—	1981
	— Hasselt-Tongeren-Glaaien. — Hasselt-Tongres-Glons	722	419	21	79	37	80	41	45	1982
	— Brussel-Dendermonde-Lokeren. — Bruxelles-Termonde-Lokeren	180	124	5	1	14	10	26	—	1981
	— Antwerpen-Boom-Puurs en Boom-Willebroek. — Anvers-Boom-Puurs et Boom-Willebroek	709	344	138	74	53	60	40	—	1985
	— Lier-Herentals. — Lierre-Herentals .	166	19	9	3	65	60	10	—	1981
	— Denderleeuw-Zottegem.	319	262	6	10	35	6	—	—	1982
	— Gent-Dendermonde-Mechelen. — Gand-Termonde-Malines	754	479	128	41	30	26	50	—	1983
	— Brugge-Kortrijk. — Bruges-Courtrai .	1 867	413	602	243	172	154	223	60	1987
	— Zottegem-Kortrijk. — Zottegem-Courtrai	2 678	332	245	415	490	463	380	353	1985
	— Denderleeuw-Geraardsbergen-Lessen. — Denderleeuw-Grammont-Lessines .	789	138	1	225	165	105	42	113	1986
	— Geraadsbergen-Edingen. — Grammont-Enghien	486	83	—	—	176	66	42	119	1987
	— Kortrijk-Poperingen. — Courtrai-Poperinge	1 200	—	—	322	400	222	172	84	1987
	— Sint-Niklaas-Willebroek-Heike. — St-Nicolas-Willebroek-Heike	427	114	120	71	42	40	40	—	1984
	— Herentals-Turnhout	276	158	51	44	14	5	4	—	1984
	— Herentals-Mol-Neerpelt	1 256	38	—	55	60	317	400	386	1990
	— Hasselt-Maastricht-Aken. — Hasselt-Maestricht-Aix-la-Chapelle . .	864	—	—	146	226	235	140	117	1987
		—	4 350	1 408	2 151	2 372	2 219	1 746	—	
	Modernisering met vernieuwing van de infrastructuur op de te elektrificeren lijnen. — Modernisation avec renouvellement de l'infrastructure sur lignes à électrifier	—	—	710	350	469	400	500	—	
	Totaal. — Total	—	—	2 118	2 501	2 841	2 619	2 246	—	

Investeringsplan 1985-1987
ten laste van de Rijksbegroting
Elektrificatie van het net — Waals gewest

In miljoen frank, waarde 1984 — Vastleggingen

Plan d'investissements 1985-1987
à charge de l'Etat
Electrification du réseau — Région wallonne

En millions de francs, valeur 1984 — Engagements

Begrotingsartikel — Art. budgétaire	Opdracht — Libellé du travail	Totale kostprijs sedert 1-1-1981 — Coût total depuis le 1-1-1981	Vóór 1983 — Avant 1983	1983	1984	1985	1986	1987	Na 1987 — Après 1987	Indienstneming — Mise en service
81.41	*Elektrificatie van het net. — Electrification du réseau :*									
	— Bergen-La Louvière-Manage, afwerking. — Mons-La Louvière, Manage, parachèvement	348	276	12	33	10	17	—	—	1980
	— Marchienne-Piéton-La Louvière. — Marchienne-Piéton-La Louvière . . .	2304	982	565	529	38	70	120	—	1983
	— Saint-Ghislain-Doornik. — Saint-Ghislain-Tournai	1297	708	153	130	56	20	230	—	1981
	— Doornik-Moeskroen. — Tournai-Mouscron	416	213	55	40	58	50	—	—	1981
	— Doornik-Aat-Halle en Aat-Jurbeke. — Tournai-Ath-Hal et Ath-Jurbise . . .	4250	1090	636	517	626	654	500	227	1986
	— Doornik-Rijsel. — Tournai-Lille . .	200	—	—	—	50	50	100	—	1987
	— Luik-Herstal-Glaaien. — Liège-Herstal-Glons	286	221	23	14	10	13	5	—	1982
	— Bressoux-Visé. — Bressoux-Visé . .	300	162	96	20	10	12	—	—	1982
	— Glaaien-Visé-Montzen. — Glons-Visé-Montzen	1740	448	201	176	113	172	570	60	1984
	— Flémalle-Kinkempois. — Flémalle-Kinkempois	493	190	25	28	130	70	50	—	1984
	— Eupen-Welkenraedt (Montzen) (1). — Eupen-Welkenraedt (Montzen) (1) .	126	39	29	35	10	13	—	—	1984
	— Ottignies-Fleurus-Charleroi. — Ottignies-Fleurus-Charleroi	3368	1837	387	266	308	338	132	100	1986
	— Lessen-Ath. — Lessines-Ath	450	—	—	—	216	70	138	28	1986
	— Aarlen-Athus. — Arlon-Athus . . .	550	—	—	20	263	145	66	56	1987
	— Haine-St-Pierre-Binche. — Haine-St-Pierre-Binche	278	214	42	13	5	4	—	—	1983
	— Namen-Dinant. — Namur-Dinant . .	1203	—	—	317	310	326	100	150	1987
	— Luik-Marloie. — Liège-Marloie . . .	2079	—	—	686	138	705	250	300	1988
	— St-Ghislain-Quiévrain. — St-Ghislain-Quiévrain	439	—	—	—	106	130	103	100	1987
		—	6380	2224	2824	2457	2859	2362	—	
	Modernisering met vernieuwing van de infrastructuur op de te elektrificeren lijnen. — Modernisation avec renouvellement de l'infrastructure sur lignes à électrifier . .	—	—	361	297	360	400	400	—	
	Totaal. — Total	—	—	2585	3121	2817	3259	2762	—	

(1) De elektrificatie van de spoorlijn Welkenraedt-Montzen is opgenomen in het aanvullend programma.

(1) L'électrification de Welkenraedt-Montzen est reprise dans le programme complémentaire.